



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 26, celebrada el miércoles, 5 de mayo de 2021

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-20/APC-001829. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones en materia de infraestructuras llevadas a cabo en la provincia de Jaén, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 11-21/APC-001305. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre avances en infraestructuras de comunicación en la provincia de Jaén, presentada por el G.P. Socialista.

11-21/APC-000912. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los pasos a nivel en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

11-20/POC-000134. Pregunta oral relativa a la regeneración urbana del Guadalmedina (Málaga), formulada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.

11-20/POC-001810. Pregunta oral relativa al arreglo urgente en la A-309 en Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Juan Pablo Durán Sánchez, del G.P. Socialista.

11-20/POC-002399. Pregunta oral relativa al proyecto de la variante para la carretera A-473 a su paso por el municipio de Benacazón (Sevilla), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero, Dña. Verónica Pérez Fernández y D. Francisco Javier Fernández Hernández, del G.P. Socialista.

11-21/POC-000082. Pregunta oral relativa a la ejecución presupuestaria de la consejería durante el ejercicio 2020, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Carmen Barranco García, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-000658. Pregunta oral relativa al Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra de Segura de la provincia de Jaén, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. María Márquez Romero y Dña. María de las Mercedes Gámez García, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001033. Pregunta oral relativa a los problemas de filtración en bloques de viviendas de la barriada de La Estacada de La Rinconada (Sevilla), formulada por el Ilmo. Sr. D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-001066. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija, formulada por el Ilmo. Sr. D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

11-21/POC-001096. Pregunta oral relativa a innovaciones tecnológicas en los metros andaluces, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001098. Pregunta oral relativa al acceso al parque Geolit, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001099. Pregunta oral relativa al acceso a Roquetas de Mar, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001120. Pregunta oral relativa al puerto de Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, Dña. María Mar Hormigo León y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

11-21/POC-001121. Pregunta oral relativa al puerto de Málaga, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, Dña. María Mar Hormigo León, Dña. María del Mar Sánchez Muñoz y Dña. María Teresa Pardo Reinaldos, del G.P. Ciudadanos.

11-21/POC-001146. Pregunta oral relativa a la reparación de la carretera A-4050 Jete (Granada), formulada por los Ilmos. Sres. D. Gerardo Sánchez Escudero y Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001147. Pregunta oral relativa a mejoras en las carreteras de la provincia de Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. Gerardo Sánchez Escudero y Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001148. Pregunta oral relativa al desarrollo de suelo industrial en la ciudad de Martos (Jaén), formulada por los Ilmos. Sres. D. Felipe López García y Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY EN COMISIÓN

11-21/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a los corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico central, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, seis minutos del día cinco de mayo de dos mil veintiuno.

COMPARECENCIAS

11-20/APC-001829 y 11-21/APC-001305. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones en materia de infraestructuras llevadas a cabo en la provincia de Jaén (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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

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

D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

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

11-21/APC-000912. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los pasos a nivel en Andalucía (pág. 27).

Intervienen:

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

D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

11-20/POC-000134. Pregunta oral relativa a la regeneración urbana del Guadalmedina (Málaga) (pág. 32).

Intervienen:

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

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

11-20/POC-001810. Pregunta oral relativa al arreglo urgente en la A-309 en Córdoba (pág. 34).

Intervienen:

D. Juan Pablo Durán Sánchez, del G.P. Socialista.

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

11-20/POC-002399. Pregunta oral relativa al proyecto de la variante para la carretera A-473 a su paso por el municipio de Benacazón (Sevilla) (pág. 37).

Intervienen:

Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

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

11-21/POC-000082. Pregunta oral relativa a la ejecución presupuestaria de la consejería durante el ejercicio 2020 (pág. 40).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000658. Pregunta oral relativa al Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra de Segura de la provincia de Jaén (pág. 43).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001033. Pregunta oral relativa a los problemas de filtración en bloques de viviendas de la barriada de La Estacada de La Rinconada (Sevilla) (pág. 46).

Intervienen:

D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Adelante Andalucía.

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

11-21/POC-001066. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija (pág. 49).

Intervienen:

D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

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

11-21/POC-001096. Pregunta oral relativa a innovaciones tecnológicas en los metros andaluces (pág. 52).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

11-21/POC-001098. Pregunta oral relativa al acceso al parque Geolit (pág. 55).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001099. Pregunta oral relativa al acceso a Roquetas de Mar (pág. 57).

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.

11-21/POC-001120. Pregunta oral relativa al puerto de Sevilla (pág. 59).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001121. Pregunta oral relativa al puerto de Málaga (pág. 61).

Retirada.

11-21/POC-001146. Pregunta oral relativa a la reparación de la carretera A-4050 Jete (Granada) (pág. 61).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001147. Pregunta oral relativa a mejoras en las carreteras de la provincia de Granada (pág. 63).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001148. Pregunta oral relativa al desarrollo de suelo industrial en la ciudad de Martos (Jaén) (pág. 65).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a los corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico central (pág. 69).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.

Votación de los puntos 2 y 3: aprobados por 10 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.

Se levanta la sesión a las trece horas, quince minutos del día cinco de mayo de dos mil veintiuno.

11-20/APC-001829 y 11-21/APC-001305. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones en materia de infraestructuras llevadas a cabo en la provincia de Jaén

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, buenos días, señorías.

Damos comienzo a los trabajos de esta comisión. Y, de acuerdo con su orden del día, en primer lugar la solicitud de comparecencia, en este caso, agrupada, a fin de informar sobre actuaciones en materia de infraestructuras llevadas a cabo en la provincia de Jaén, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista.

Sin más, tiene la señora consejera la palabra.

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

—Bueno. Muy buenos días, señorías.

Comparezco para valorar la situación de las infraestructuras de Jaén, más concreto, las inversiones, los proyectos desarrollados en materia de carreteras.

Uno de los objetivos, y lo remarco, que se marcó este Gobierno nada más tomar posesión fue el de contribuir a la vertebración real de Andalucía. Tras casi cuatro décadas de gobiernos socialistas, nos encontramos con una Andalucía con un crecimiento desigual, con provincias y comarcas que se sentían abandonadas y desilusionadas.

Una de esas provincias es Jaén, que ha visto cómo las promesas de nuevas infraestructuras que les hacían desde el Gobierno andaluz, infraestructuras que iban a impulsar su desarrollo, a reducir el desempleo, a evitar también que los jóvenes tuvieran que emigrar para labrarse un futuro mejor, se las había llevado el viento, elecciones tras elecciones. Y lo que, a mi juicio, es aún más grave, Jaén ha visto cómo las infraestructuras existentes eran abandonadas por falta de conservación; y les hablo, en concreto, de las carreteras y también de sus estructuras.

Ante esta situación, el nuevo Gobierno andaluz, esta consejería, desde el primer momento abordó la decisión..., la situación, perdón, con decisión, de frente; pero, repito, encontramos el problema que no podíamos ni imaginar: los gobiernos socialistas habían anunciado muchos proyectos, pero nos dejaron los cajones vacíos de papeles. Cuando hemos tenido que proceder a resolver contratos que estaban mal hechos, pagar sobrecostes que han tenido consecuencias millonarias para todos los andaluces, hemos tenido que empezar también de cero, encargar proyectos, actualizar otros proyectos constructivos.

Pero esta situación no nos ha frenado, nunca se ha invertido más en la provincia de Jaén que en este momento y, además, en un momento de máxima dificultad, los mismos promotores y constructores de la provincia de Jaén lo reconocen. Hago alusión a su anuario de inversiones. En 2015, los gobiernos socialistas invirtieron 18 mi-

llones de euros en la provincia de Jaén; en 2019 y 2020, el Gobierno de Sánchez invirtió en la provincia de Jaén —asómbrense— 14,3 millones de euros. En ese mismo periodo, el nuevo Gobierno andaluz invirtió casi setenta y siete millones de euros, cinco veces más que el Ejecutivo de Sánchez, y a pesar de la pandemia. En dos años hemos invertido más que en los tres últimos años del anterior gobierno socialista, 64 millones invertidos entre 2016, 2017 y 2018. Hago alusión al anuario de inversiones, repito, de la Asociación de Promotores y Constructores de la provincia de Jaén. Y en 2021, gracias a las inversiones de la ITI y a la apuesta que seguiremos haciendo por la conservación y la mejora de nuestras carreteras, la inversión va a superarse.

Muchas de estas actuaciones van dirigidas a mejorar la conservación de nuestras vías, porque es nuestra principal obligación, porque consideramos que se trata de una actuación fundamental, que salva vidas pero que también contribuye a crear empleo y a mejorar nuestra economía, sobre todo en momentos tan críticos como este.

Destacarles esa inversión con refuerzo de firmes, tan solo aquí, las inversiones realizadas en refuerzo de firmes en la provincia de Jaén en el año 2020; por cierto, también vertebrando en el conjunto de la provincia, comarca a comarca, desde la Sierra Sur, la zona Metropolitana, la Campiña de Jaén, Sierra Morena, el Condado, Sierra de Segura, las Villas, Sierra de Cazorla, la Loma, Sierra Mágina, en todas las comarcas hemos hecho refuerzos de firme por un importe de casi tres millones de euros, que suponen actuaciones en 57,3 kilómetros de las autovías.

Las actuaciones del plan de choque en la provincia de Jaén, que hemos debatido sobre este asunto en más de una ocasión, equilibradas, repartidas, que suponen una inversión de casi seis millones de euros, actuando en 208 kilómetros de las carreteras de la provincia de Jaén, 89 actuaciones realizadas en la provincia de Jaén, vertebrando en todas las comarcas, tal y como les he indicado también respecto al refuerzo de firme.

Pero aquí está el mapa que ilustra las inversiones en su conjunto en la provincia de Jaén tan solo en el ejercicio de 2020, proyecto a proyecto, reflejado en el mapa de norte a sur, de este a oeste, de la provincia de Jaén, que supone una inversión tan solo en carreteras en el año 2020 en la provincia de Jaén de 25 millones de euros. Luego, señorías, estamos tomando el camino correcto, recuperando la inversión en las carreteras de la provincia de Jaén.

En 2019 conseguimos llevar a cabo actuaciones tan importantes para la seguridad vial como abrir al tráfico, tras casi dos años de obras y numerosos retrasos, la vía de servicio de la A-315, en Quesada; concluir el drenaje de la A-316, a su paso por Martos; o la carretera que une Jaén, su mejora, con Los Villares.

En 2020, en plena pandemia, acometimos actuaciones como la reparación de los daños producidos por los deslizamientos del terreno en la A-316, en Mancha Real; la de los tres pasos superiores sobre el ferrocarril en la A-6105, en el término municipal de Úbeda, con un presupuesto cercano al millón de euros; o la mejora de la carretera A-317, entre el Puente del Aguadero hasta Cortijos Nuevos.

A diferencia de la crisis anterior —también lo vuelvo a repetir—, donde los gobiernos socialistas abandonaron, incluso, la conservación de las carreteras, paralizaron, reprogramaron las obras en las inversiones en obra pública, este Gobierno durante la pandemia no solo no paró ni una sola obra, sino que incluyó actuaciones de conservación y mantenimiento a través del plan de choque en las vías autonómicas. Solo en Jaén, como les decía, en 2020 se destinaron 25 millones de euros, a los que se añaden los 5,8 millones de euros más del plan de choque puesto en marcha después del verano. Esto nos ha permitido realizar en ape-

nas cuatro meses, como les contaba, 89 actuaciones de mantenimiento para mejorar la seguridad de nuestras carreteras en 200 kilómetros, y ayudar también al mantenimiento de cerca..., de cientos de puestos de trabajo en las empresas locales.

Pero no solo en las carreteras, también hemos hecho actuaciones importantes en el mantenimiento, en la conservación de otras infraestructuras, como en los pasos a nivel, a los que he hecho mención, o actuaciones también en los puentes. Les recuerdo, las obras para la puesta a punto realizadas en el puente sobre el río Jándula, en Andújar, donde una inspección realizada a finales de diciembre hizo que detectáramos el mal estado de una estructura de más de cien años, que es paso obligado hacia el Santuario de la Virgen de la Cabeza. Este Gobierno estuvo allí y en tiempo récord, con una inversión de un millón de euros, logramos poner en marcha los trabajos para restituir el tráfico por el puente y poder transitar con total seguridad.

Pero junto a ello, tengo que recordarles que este Gobierno también va a aprovechar la oportunidad que nos ofrece la ITI de Jaén, a la que en tiempo récord hemos dotado de contenido y de financiación.

A esta consejería le corresponden 37,6 millones de euros para ejecutar en infraestructuras en carreteras en la provincia de Jaén, de los más de 90 millones de la ITI. Ese dinero se va a destinar a proyectos importantes, algunos comprometidos desde hace más de una década. Otros hemos tenido la decisión, la determinación de afrontar su mejora.

Les pongo dos ejemplos: la mejora de la capacidad de la A-311, entre Jaén y Andújar, con más de 10 millones de euros, proyecto que ya tenemos en redacción; la mejora de capacidad de la A-306, de Torredonjimeno a El Carpio, otros 10 millones de euros, igualmente en redacción; el arreglo de la A-6201, de Sorihuela del Guadalimar, en la A-32, con un presupuesto de 6,8 millones de euros; la construcción del nuevo puente del Aguadero, 6 millones de euros, proyecto que se encuentra en estos momentos también en redacción, o el enlace con la autovía de Geolit, 5 millones de euros, un enlace que, les recuerdo, se anunció en miles de ocasiones, pero que fueron también incapaces de llevarlo a cabo, y que, por cierto, ayer se licitó, se publicó en la plataforma de contratación.

Decirles que también hemos licitado la redacción de un proyecto, la variante de Mengíbar, que incluye el enlace de la A-44 con el parque tecnológico. Con estas actuaciones estamos intentando solucionar, paliar esos incumplimientos, los incumplimientos del Gobierno socialista en inversiones que estaban previstas en el aún vigente y ya terminando Plan PISTA 2020. Que recogían una serie de compromisos para Jaén, que simplemente no llegaron y que han frenado su desarrollo.

Hemos rescatado esos proyectos históricos que hoy se están ejecutando y que suponen inversión y creación de empleo en la provincia de Jaén. Proyectos como la mejora de la conexión de la Autovía del Olivar con la Autovía A-32 desde la variante de Baeza, obra parada y que hemos desbloqueado, obra cuyo presupuesto supera el millón de euros y que ya se encuentra ejecutada casi al 50%. Les anuncio que espero que se concluya antes de este verano. También, esa Autovía del Olivar estamos actualizando los proyectos de los tramos de Martos y Alcaudete. Nuestro objetivo es darle un impulso definitivo a este proyecto eterno de los gobiernos socialistas. En la A-6000, Mengíbar-Villagordo, una carretera que tiene un problema importante de seguridad, sobre todo cuando soporta fuertes precipitaciones, también trabajamos sobre un proyecto, estudiando las diferentes alternativas para mejorar esta vía y el nuevo puente sobre el río Guadalbullón. Preparamos el proyecto constructivo para conectar los polígonos en el municipio de Alcalá la Real.

Junto a todas estas actuaciones estamos desarrollando actualmente diversas obras de seguridad vial, en ejecución en estos momentos. La mejora de la intersección de la A-355 con la A-322, en Quesada, paralizada en abril por la campaña de la aceituna, que se reanuda en estos días; la mejora del acceso a Vilches desde la A-301, obra que finalizará en el mes de julio; pendiente de licitarse la redacción para la construcción de la pasarela peatonal en Torredonjimeno, en la A-306, o la asistencia técnica para la redacción del proyecto de la glorieta en Castellar.

Y, junto a todos estos proyectos, les podría contar todas las actuaciones que tenemos en marcha desde la Dirección General de Infraestructuras, para incluir en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad y Movilidad de Andalucía 2021-2030, el nuevo documento de planificación, el PITMA, que nos va a permitir mejorar mucho la situación de la provincia. Pero, como ha señalado nuestro presidente, este Gobierno tiene muy claro que Jaén necesita su atención. No quiere campanas al aire, sino planes realistas, tenemos que tener proyectos definidos. Y de ahí la redacción de los proyectos que estamos afrontando.

Lo que está claro es que la situación en cuanto a las infraestructuras en Jaén cambia, gracias a la acción de este nuevo gobierno, y no solo en las inversiones, no solo en las carreteras. En la capital, por ejemplo, avanzamos para resolver los problemas en torno a la puesta en servicio del tranvía. Hemos remitido el nuevo convenio al ayuntamiento. Esperamos poder rescindir el antiguo y suscribir el nuevo cuanto antes. Pero sin polémicas estériles, sin notitas en los medios de comunicación. Yo creo que este asunto es un asunto de enorme importancia, un proyecto parado desde hace una década. Necesitamos abandonar esas polémicas, que son estériles. Lo que se necesita para poner en marcha el tranvía de Jaén es acción, voluntad política y decisión. Eso es lo que aporta este gobierno, y lo que no aportó nunca el gobierno socialista anterior.

Pero hablo de otros proyectos de la provincia. No pocos años después, diez años de retraso, ya tenemos en ejecución, desde el pasado mes de octubre, el ramal ferroviario Linares-Vadollano, que permitirá la unión con la línea Madrid-Cádiz de la red de interés general, una infraestructura importante en la que se va a invertir alrededor de cinco millones de euros. A ello se sumará pronto la construcción de una playa de vías que conectará el Parque Empresarial de Linares con la red viaria, un proyecto que va a salir a licitación y que será una oportunidad también para el desarrollo del Parque Empresarial de Linares, abandonado por los gobiernos anteriores.

El Gobierno andaluz es consciente de la difícil situación económica y de empleo que atraviesa Linares y que atraviesa también la provincia de Jaén. Estemos plenamente volcados en ofrecer todas las herramientas, las inversiones posibles para su recuperación económica, para la salida de la crisis. Creemos que hay actuaciones que pueden ayudar a ello, proyectos importantes para la provincia de Jaén. Y confiamos también que el resto de administraciones colaboren también, respalden a la provincia de Jaén. Que lo haga el Gobierno de España. Me refiero a necesidades como impulsar, desde el punto de vista ferroviario, a la provincia de Jaén. La conexión Linares-Madrid, la conexión ferroviaria Jaén-Granada debe tomar velocidad también con firmeza y con impulso. El Gobierno de España, además, cuenta con los fondos Next Generation, que apuestan por el ferrocarril para agilizar cuanto antes los proyectos y ejecutar inversiones importantes en materia ferroviaria en la provincia de Jaén. En tanto, este Gobierno avanza con inversiones reales y planificando también infraestructuras de vital importancia para esta provincia.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Corresponde un primer turno a los grupos solicitantes.

¿Sí? Perdón, perdón.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí. Bueno, he hablado con algunos portavoces. Es que tengo la rueda de prensa a las diez y media. Si pudiera...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Era ahora cuando usted pretendía...? Y están de acuerdo que intervenga. Bien.

Pues, tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Y muchas gracias al resto de portavoces.

Muy buenos días, señora consejera.

Las necesidades especiales de infraestructuras, de dotar de más infraestructuras a Jaén para salir de esa situación de subdesarrollo no es algo nuevo, no es una cuestión achacable al Gobierno actual, ni siquiera a los gobiernos anteriores. Es que las necesidades de articular planes y, después, su incumplimiento van para un siglo. De hecho, en 1924 se redacta el I Plan Jaén.

En los años cincuenta-sesenta, en pleno franquismo, se redacta y, supuestamente, se pone en marcha el Plan Activa Jaén. Y, sin embargo, seguimos teniendo unas necesidades importantes de mejorar las infraestructuras en Jaén. Le vamos a poner encima de la mesa algunas que nos parecen muy importantes.

En materia ferroviaria, la prolongación de la estación de Linares-Baeza y en Vilches de los trenes que llegan desde Cádiz a Jaén; la mejora de la red de cercanías; el mantenimiento y conservación de todas las líneas convencionales para posibilitar un aumento de la velocidad de los trenes; la recuperación de estaciones de mercancías, importantes como en Vilches, Linares, Baeza, o Andújar; o la recuperación del intercambiador en Alcolea.

En cuanto a las carreteras: conclusión de la Autovía del Olivar, ejecución de la Autovía Torredonjimeno-El Carpio, conclusión de la Autovía Linares-Albacete; mejora del firme de la N,-IV igual que de la A-44; mejora y conservación de las carreteras secundarias; ejecución de un plan integral de acondicionamiento de la red de caminos rurales también de la provincia; actuación de mejora en el firme y el trazado de la A-315, de la A-319, etcétera.

También, necesidades en tanto en cuanto a infraestructuras hídricas. También en cuanto a infraestructuras logísticas, nudos logísticos. Infraestructuras en materia de Justicia, de Sanidad, de Educación, etcétera.

Muchas necesidades, sobre las cuales van dos preguntas. Una que se tiene, cuál es la agenda de cara al futuro próximo de aquellas que son competencia de la Junta de Andalucía.

Y en cuanto a las que son competencia del Estado, señora consejera, no solo usted debe pedir confiar en el Gobierno de España, efectivamente, están los fondos Next Generation, efectivamente, están los fondos europeos, pero este Gobierno de la Junta de Andalucía montó una oficina que ha elevado 151 proyectos por valor de 35.000 millones de euros a España. ¿Algunos de esos 151 proyectos son de su consejería y van para Jaén? Porque sería bueno que lo conociéramos entre todos y todas.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Ahora sí, pasamos al turno de los grupos solicitantes, de menor a mayor, por un tiempo máximo de cinco minutos, como sus señorías conocen.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días a todos.

No sé ustedes, pero yo ya he perdido la cuenta de las veces que en esta sede parlamentaria, bien en comisión o en pleno, hemos hablado, debatido y discutido de las inversiones en infraestructuras, en general, y en la provincia de Jaén, en particular; también de las carreteras, tanto en comisiones como en plenos. Pero todo lo que hablemos de Jaén, a este grupo parlamentario nos parece poco; cuanto más, mejor.

Lo que nos resulta extraño es que esta iniciativa, parta, una vez más, del Partido Socialista, a través del exconsejero de Fomento, el señor López, quien plantee, una vez más, esta iniciativa. Y es que, señor López, nos sirve usted en bandeja de plata: si cada vez que debatimos sobre carreteras e infraestructuras, sale usted mal parado, sale usted trasquilado. Porque no solo fue consejero de Fomento de 2015 a 2018, sino que, además, fue durante muchos años presidente de la Diputación Provincial de Jaén, más de treinta años dedicado a la política, ocupando cargos de alta responsabilidad en materia de infraestructuras en la provincia de Jaén, y apenas hizo nada. La situación que se encontró este Gobierno andaluz la conocemos de sobra, porque la hemos debatido una y mil veces.

Pero, bueno, desde el Grupo Parlamentario Popular, en esta ocasión, nos vamos a centrar en las actuaciones realizadas por esta consejería durante esta presente legislatura en Jaén. Huiremos, señor López, de su nefasta gestión, porque queremos hablar de presente y futuro, de un futuro esperanzador para nuestra provincia de Jaén, gracias a esta especial sensibilidad y preocupación que muestra el nuevo Gobierno andaluz, a través también de esta Consejería de Fomento.

En primer lugar, queremos destacar de ese análisis comparativo que nos ha facilitado usted, señora Carazo, cómo en ese análisis se realiza un estudio, una cifra, se dan unas cifras de las inversiones realiza-

das desde el Gobierno central en Jaén y las realizadas por el Gobierno andaluz durante el mismo periodo de tiempo. Y las cifras cantan; las matemáticas son unas ciencias exactas —dos más dos son cuatro—: duplicamos las inversiones en la provincia de Jaén de este Gobierno andaluz.

Por parte de nuestra consejera, el pasado mes de enero de 2020, comparecía ante los medios de comunicación para hacer balance de su gestión durante el año 2019, marcado, además, por una alta ejecución presupuestaria —del 84%— y marcada también por el desbloqueo de proyectos enquistados desde antaño.

De igual modo, en Comisión de Fomento, en fecha 30 de septiembre de 2020, nuestra consejera nos aportaba datos interesantes relativos a las inversiones realizadas en materia de carreteras en nuestra provincia de Jaén.

Desde el Grupo Parlamentario Popular, destacamos entonces —y lo reiteramos ahora, una vez más— la apuesta firme y decidida de esta consejería con esas inversiones en infraestructuras, a través del plan de choque —que también usted ha mencionado—, con una dotación presupuestada de 112 millones y que se ha ejecutado durante estos dos años 2019 y se va a seguir ejecutando en 2020.

El grueso de esta inversión se destina a la mejora de la red de carreteras de titularidad autonómica que discurren por la provincia de Jaén, con un importe de 89,6 millones. De ellos, cerca de cuarenta —para ser exactos, 39,2— corresponden a intervenciones en materia de carreteras demandadas históricamente, como usted ha mencionado: la construcción del nuevo puente de Aguadero, el enlace de la variante de Mengíbar con la A-44, Sorihuela del Guadalimar, las intervenciones, tan demandadas, en la A-306 y 311.

A estas cuantías, además, hay que añadir 50 millones de euros, que en su mayoría van destinados a trabajos en conservación integral de carreteras.

Solo en 2019, la Consejería de Fomento invirtió en seguridad vial 18 millones de euros en Jaén, mientras que la inversión del anterior Gobierno socialista, del consejero de Fomento de la provincia de Jaén —y, además, fue durante muchos años diputado provincial de Jaén—, entre los años 2012 al 2018, en seis años, no superó nunca la inversión de 11 millones de euros; o sea, una media de inversión anual de 1,8. Para llevarse las manos a la cabeza.

Y en 2020, en materia de conservación de carreteras, la inversión total en la provincia de Jaén asciende a 25 millones de euros.

Vamos a hablar también de obras nuevas en infraestructuras. Resaltamos —ya las ha detallado usted, pero queremos resaltar, entre otras, la conexión de la autovía del Olivar con la A-32, a la altura de la llamada rotonda de Clavijo, en Baeza, por un importe total de cuatro millones y medio que, en relación a esa infraestructura, tuvimos, nos vimos forzados a presentar una proposición no de ley en esta comisión, que resultó aprobada y que, finalmente, se ha anunciado que así se va a ejecutar por parte del Gobierno central. Parece que el señor Ábalos se empieza a poner las pilas.

Otras inversiones importantes en la provincia de Jaén, con nuevas obras en Huesa o en Mancha Real. Podemos detallar la redacción de otros diecisiete proyectos constructivos, a lo largo y ancho de toda la provincia.

Pero vamos a destacar, a modo de resumen y con una cifra que queremos resaltar, es que desde esta consejería se ha intervenido en un total de 64 municipios de la provincia de Jaén, 64 de 97. Ya quisiera el señor López que en muchas provincias del territorio español actuara el Gobierno central de esta forma.

Se pueden imaginar, señorías, cómo se encontraban las carreteras de nuestra provincia, en un lamentable estado de abandono, de dejadez, de desidia... Es la herencia envenenada que recibimos del Gobierno socialista anterior; en concreto, de la Consejería de Fomento.

Por ello le decía al señor López, al inicio de mi intervención, que me resultaba inexplicable y un tanto extraño que fuera precisamente usted quien instara una y otra vez en presentar iniciativas relacionadas con la provincia de Jaén. Porque, señor López, verle a usted criticar las actuaciones en carretera del actual Gobierno andaluz es como ver a un pirómano criticar un incendio.

A nuestro juicio, con estas actuaciones de presente y de futuro en nuestra provincia de Jaén, se muestra nuevamente que desde la Consejería de Fomento hay un fuerte compromiso por nuestra provincia, que ha sido tan denostada y abandonada durante tantos años. Además, estamos convencidos que estas intervenciones van a jugar un papel importante como agente dinamizador en la generación de empleo y de riqueza.

Desde el Grupo Parlamentario Popular queremos destacar y agradecer a esta consejería su preocupación por nuestras carreteras jienenses, pues durante treinta y siete años, Jaén ha sido la cenicienta y la eterna olvidada para anteriores gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía, para convertirse hoy en la princesa del cuento y en un objetivo prioritario.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al grupo solicitante, al Grupo Socialista.

Su portavoz, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

La verdad es que, si no fuese por el respeto que merece el escenario parlamentario, sería para echarse a reír de la cantidad de sandeces que hay que escuchar en sede parlamentaria.

Ustedes demuestran, una vez más, que son maestros, sin duda, maestros del cinismo y de la mala educación. Como el tiempo es reducido...

[Intervención no registrada.]

Señor Bueno, no se preocupe, si voy con usted también, ahora después.

[Intervención no registrada.]

Voy con ustedes también ahora. Cuando a una persona que no tiene pelo se le llama calvo, no se le insulta; simplemente, se le describe.

Bueno, miren, autovía del Olivar, que era una de sus grandes preocupaciones. Después de la A-92, la otra gran autovía competencia del Gobierno de Andalucía es la autovía del Olivar, que tiene 170 kilómetros de longitud, entre Úbeda y Estepa, de los cuales discurren por la provincia de Jaén 95. De esos 95 están en servicio 76,5, es decir, el 80%. Y el consejero que lo fue, que les habla hoy, tuvo el honor de poner en servicio 33

de esos 76,5, con una inversión de 154 millones de euros. Vayan y lo miren. Si quieren seguir manipulando y mintiendo, lo pueden hacer. No es que sea algo privativo de usted, señora consejera; forma parte de la manera de estar de este Gobierno. O sea, no se sienta especialmente distinguida con su afán por la manipulación, lo suelen hacer.

Tranvía de Jaén. El tranvía de Jaén, que iban de forma milagrosa a ponerlo en marcha, bueno, la única variable que está a favor de ponerlo en marcha —espero que algún día— es que ha cambiado el alcalde de Jaén. De un alcalde que ha estado boicoteando, como suele hacer siempre la derecha, proyectos innovadores, proyectos que tienen que ver con la sostenibilidad, con la calidad del aire, con la mejora medioambiental, ha habido un alcalde socialista dispuesto a asumir, después de que este consejero también, cuando lo fue, acabara declarándolo de interés metropolitano y financiando el 75% del coste de explotación.

Hombre, que hable usted del ramal ferroviario y [...], ¿no le da vergüenza hablar de eso cuando el ramal ferroviario se quedó al 95% cuando salió este consejero? Sigán manipulando.

Que hable de la variante de Quesada... ¿Tampoco le da vergüenza hablar de esas cosas, verdad? Hay que tener un mínimo de sentido del pudor para esto.

Y el señor Bueno, que tan ingenioso es, bueno, que tan comprometido estaba con el desarrollo de Andalucía, y presentó una moción en este Parlamento que en relación con Jaén decía cosas recogidas luego en su programa electoral, que había que hacer rápidamente la carretera, el desdoblamiento de Torredonjimeno a El Carpio. La señora consejera dice que no se ha encontrado ni un papel. Hay un proyecto constructivo, no un estudio informativo, un proyecto constructivo de uno de los tramos, que usted, obviamente, no ha hecho, ¿verdad?

Cuando habla de la autovía del Olivar, hay dos proyectos que podía haber usted adaptado hace ya dos años y medio, vamos casi por el 75% de la legislatura y no habla usted más que de desbloqueo, de conservación. ¿Dónde está lo que había que hacer de forma urgente según el señor Bueno? Que, por cierto, decía en un alarde de ingenio, alarde de ingenio, que el señor Cosculluela cuando fue ministro le decían el ministro tortuga, pero que había un animal más perezoso, ¿verdad?, más lento, que era el perezoso, que era el consejero que en aquel tiempo les hablaba. Bueno, pues si usted tiene todavía algo de ingenio y de inteligencia para buscar un calificativo que sea apropiado al ritmo de los compromisos no ejecutados por este Gobierno, vaya al diccionario e intente hacer un esfuerzo de imaginación y de ingenio para buscar una apreciación que sea correcta.

Miren ustedes, ustedes no están haciendo absolutamente nada de lo prometido, y eso es engañar a los ciudadanos, absolutamente. Ni desdoble de la Torredonjimeno-El Carpio, ni autovía del Olivar, ni circunvalación de Jaén, ni variante de los municipios de Navas y de Santisteban. La puesta en marcha del tranvía igual, las áreas logísticas de Jaén, de Bailén y de Andújar y el puerto seco de Linares, exactamente ni un ápice. Todo formando parte de la manipulación, aventurado eso sí a un aparato de propaganda suficientemente potente que creen que puede tapar su incompetencia. Y este es el resultado del compromiso del Partido Popular.

Y, señor Bueno, si no le quedó bastante con la moción que presentaron, presentó también una proposición no de ley en los mismos términos. Bueno, yo lo que le digo es que haga una sola cosa, no digo muchas, de las que prometieron.

Cuando hablan del Gobierno de la nación, ¿usted sabe lo que ocurrió? Alguien ha citado el programa Activa Jaén, que fue efectivamente un compromiso inversor del Gobierno de la nación, del Gobierno de la

Junta de Andalucía y de la Diputación de Jaén para intentar compensar la sequía absoluta en términos de inversión de la etapa de gobierno de Aznar. Le voy a dar algún dato en relación con la comunicación ferroviaria: uno de los temas que se hizo fue poner un cambiador de ancho de vía en Alcolea para ir con más rapidez y entrar en línea AVE desde Jaén hacia Córdoba, Sevilla. Llegó el Gobierno de Rajoy y lo quitó, lo paró. Le diré para su información, por si no lo sabe, que este Gobierno, el actual Gobierno y el ministro Ábalos ha comprometido ya una variante que va a permitir entrar en línea AVE para llegar a Madrid en tres horas, o en menos de tres horas, con un *bypass* a la altura de Montoro. Bueno, estos son los hechos, el resto es música celestial, manipulación informativa y ausencia de compromiso que realmente contribuya a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de Jaén. De ustedes, de la derecha, los ciudadanos de Jaén nunca han esperado nada. Y que tenga también el sentido de..., vamos, la ausencia de sentido del ridículo de hablar del proyecto de acceso de Geolit, que se quedó absolutamente terminado, pergeñado, con autorización del ministerio, y que venga dos años y medio después a decir que lo van a poner ustedes en marcha es para caerse de espaldas. Y que hablen de la conexión de los polígonos de Alcalá después de mentir en sede parlamentaria de forma descarada, como ha quedado de manifiesto, es para caerse de espaldas. Y, en definitiva, que hable o, mejor, que se pase al final al Parlamento con una proposición no de ley planteada en relación con la puesta en marcha de un suelo industrial por cooperación público-privada en Martos es para caerse de espaldas. Lo único que queda de ustedes es incumplimiento, falta de compromiso, un raudal absolutamente inconmensurable de cinismo...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir finalizando, señoría.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Termino, señor presidente.

... de quien estuvo en la oposición y quien ahora está en el gobierno. Los datos son esos. Y en la autovía del Olivar, que son los elementos que ustedes han hecho gala, ya se lo dije: 33 kilómetros puestos en marcha al servicio de los ciudadanos en la legislatura anterior contra cero kilómetros que van a estar en esta legislatura. Aunque llegue al final la legislatura, serán cero kilómetros.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno a los grupos no solicitantes, el Grupo Parlamentario Vox, su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quería decir una cuestión meramente de orden. A nosotros no nos importa que se cambie el orden de intervenciones de las personas que intervienen, pero agradeceríamos al señor Ahumada que se dirigiera a nosotros para pedirnoslo. Por favor, vamos, que no mordemos, ¿eh?, puede hablar con otros portavoces, pero con nosotros no ha hablado.

Bueno, y entrando en el asunto, quería decir que efectivamente la verdad es que la provincia de Jaén no ha sido nunca muy afortunada en lo que se refiere a inversiones públicas. En muchos casos, se ha tratado de incuria y de abandono, como vamos a ver ahora. Pero, en otros casos, estamos ante ejemplos de manual del despilfarro y la corrupción socialista; esa que consiste en usar dinero público para atender a sus propias redes clientelares con una desvergüenza y desahogo propios de películas de Berlanga. Enunciaremos solo algunos nombres bien conocidos sobre los que no tenemos tiempo de explayarnos: Santana Motor, Plan Linares Futuro, parque científico y tecnológico Geolit, fábrica Duhl, Cárnicas Molina, etcétera.

Si nos centramos en el ámbito de las vías de comunicación, tenemos otro asunto sangrante, como es el caso del tranvía de la capital, un proyecto iniciado en 2007 y aún no operativo entre unos y otros, con una inversión que ha superado los 121 millones de euros. El Tribunal de Cuentas inició una investigación en 2014 por el sobrecoste tan desmesurado del tranvía. El órgano fiscalizador determinó que se habían producido indicios de responsabilidad contable, por lo que en 2018 remitió sus conclusiones al Ministerio Fiscal para que investigara las presuntas irregularidades. Mientras tanto, los ciudadanos de Jaén aprovechan las marquesinas del tranvía para colgar carteles y las máquinas expendedoras son usadas como papeleras.

En cuanto al estado de las carreteras de la provincia, reproducimos de forma sumaria el diagnóstico que hemos venido haciendo en comisiones pasadas respecto al conjunto de Andalucía. Hay un gran deterioro por las condiciones orográficas y climáticas de la provincia especialmente extremas, pero también por los drásticos recortes aplicados durante la pasada crisis. Ya hemos criticado repetidamente en esta misma sede que si había un gasto que recortar ese no era precisamente el de las inversiones en infraestructuras. Y tenemos ahora mismo pues muchas esperanzas puestas en la ITI de Jaén y en el dinero que pueda venir de Europa.

Más grave aún es la situación del transporte ferroviario. Desde 1992 la provincia de Jaén ha perdido el 90% de los trenes que circulaban por ella. Ha pasado de tener unas ciento cuarenta circulaciones a poco más de una decena, y se ha convertido en el territorio de Andalucía con menos servicios ferroviarios.

Jaén ha entrado en un verdadero círculo vicioso en cuanto al tren: la gente no usa el tren porque no hay servicios, y no hay servicios porque ya no existe demanda. Tanto con los gobiernos del PP como los del PSOE, la situación del transporte ferroviario de esta provincia se ha ido terminando sin que ninguno de los dos partidos haya mostrado voluntad política por poner en marcha estas acciones tan necesarias para este maltratado territorio.

Todo no puede ser alta velocidad, señorías, hay que apostar por crear o recuperar en lo posible la red ferroviaria de media distancia que una eficientemente las provincias de nuestro interior, dando así oportunidades de crecimiento económico y social.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario de Ciudadanos y su portavoz tiene la palabra.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Buenos días, señora consejera, gracias por las explicaciones. Quisiera que mis primeras palabras a raíz de las elecciones de ayer sean para felicitar a su grupo parlamentario por los resultados en las últimas elecciones, en estas elecciones en la Comunidad de Madrid. Y esperamos que..., bueno, pues que el nuevo gobierno de la Comunidad de Madrid tenga la fuerza y tino, porque es necesario, porque es una comunidad que indudablemente su gestión también tira del resto de comunidades en España, para que podamos salir de esta tremenda crisis que nos azota.

Dicho esto, vamos a ver, vamos a hablar de las infraestructuras e inversiones en Jaén. Creo que se ha descrito muy bien la situación, la describe usted, señora consejera, cuando hablaba de la inexistencia realmente de una vertebración en Andalucía y también del crecimiento desigual por provincias, que han estado tradicionalmente abandonadas. Yo sumaría otra cosa. Cuando a veces hemos oído al señor López decir cosas como que todo lo había hecho el Partido Socialista en Andalucía, todo lo que se ha hecho evidentemente, porque es que era el único que ha tenido gobierno en Andalucía... Y por eso había que hacer y había que determinar también otro factor en esta situación inicial de infraestructuras, y es la del lento, el lentísimo desarrollo de Andalucía con respecto a otras comunidades autónomas, también en inversiones y en infraestructuras, fruto de aquella..., dejar de gestionar, por ejemplo, miles de millones de euros de fondos europeos durante décadas, en vez de invertirlos en una tierra que necesitaba muchísimo apoyo, como era Andalucía.

Dicho esto, hemos recibido con atención toda la información que nos ha dado en relación a los presupuestos, presupuestos que además..., inversiones que además no solo las demuestra la propia consejería, o las dice la propia consejería, sino que, como usted dice, dicen las asociaciones de promotores de Jaén. Esa inversión que ha duplicado en muchos casos las inversiones anteriores del Partido Socialista y, evidentemente, aquí vienen de la mano de la consejería y no del Gobierno central. Esos 77 millones de euros que ha puesto la Junta de Andalucía en ese periodo 2019-2020.

Se han hecho muchísimas cuestiones, en refuerzo de firme, en plan de choque, muchísimas cuestiones que estaban paradas hace décadas. Y se ha atendido también a otras infraestructuras. Pero sí se entiende, claro que se entiende, el hartazgo y la decepción de los jiennenses, porque lo podemos compartir también en otras provincias como Granada, que durante tanto tiempo también ha tenido carencias de inversión por parte de la Junta de Andalucía, a pesar de, como ha dicho, continuas promesas del Gobierno socialista durante años.

Difícilmente, señora consejera, en dos años y medio se podrían compensar 37 años de abandono en muchas zonas y en muchas comarcas de nuestra comunidad, en Andalucía. Por eso, desde Ciudadanos valo-

ramos tremendamente el inmenso esfuerzo que está haciendo la consejería en relación a las inversiones de Jaén; y, de la misma forma, por los jiennenses, por nuestros vecinos los jiennenses, le pedimos que se siga trabajando por una Andalucía cohesionada también en el desarrollo, atendiendo especialmente a esas provincias que tradicionalmente han estado abandonadas por el Gobierno anterior.

Y sí quisiera..., no puedo dejar de hacer alusión a que es tremendamente doloroso que, en esta comisión, el señor López utilice sus intervenciones despreciando al resto de compañeros de esta comisión, refiriéndose a ellos como que hablan de sandeces, o que no tiene nadie ingenio, o que nadie tiene inteligencia, continuamente, a ver si es que su gran conocimiento, como consejero, ha hecho que Jaén haya salido de la situación de abandono a la que ha estado sometida. Por tanto, yo le pediría un poco de respeto al resto de miembros de esta comisión.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno a la señora consejera, la cual tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

En efecto, señorías y señora Hidalgo, hablamos de presente y de futuro de la provincia de Jaén. Y Jaén tiene futuro y tiene un futuro esperanzador. Este Gobierno apuesta por Jaén, y lo está demostrando, recuperando infraestructuras, como les he dicho, invirtiendo y planificando esas infraestructuras, en muchos casos abandonadas desde hace años, fruto de esa mala gestión de los gobiernos anteriores.

Miren, siendo responsable esta consejería, señor López, en 2017 se llevaron a cabo contratos, desde la delegación territorial de Jaén, que hoy se están investigando en los juzgados por supuestas adjudicaciones irregulares. Incluso, tal y como se ha publicado, la mayoría, contratos verbales, a «lo compadre» se contrataba en la delegación de Jaén, siendo usted responsable, consejero, investigado su delegado territorial. Sí, tome nota y dé explicaciones. Casi seiscientos setenta mil euros en contrataciones irregulares, supuestamente, en obras muy necesarias para la provincia de Jaén, que ustedes abandonaron, y que hoy se está investigando, señor López, siendo usted el responsable, en su provincia, en la delegación territorial de Jaén; 670.000 euros de todos los andaluces, hoy investigándose, en contratos «a lo compadre».

Decirle que este Gobierno, tal y como anunció, se ha personado en esta investigación, está aportando toda la documentación, toda la información a la que tenemos acceso y conocimiento, toda de la que disponemos, colaborando con la justicia, porque esa es nuestra obligación y nuestra responsabilidad. Y recuperar, ayudar a recuperar para todos los andaluces hasta el último céntimo perdido. Esa es nuestra obligación. Y, además de gestionar con eficacia, con seriedad, con rigurosidad, seguimos promoviendo la ejecución de infraestructuras, muy importantes para la provincia de Jaén.

Miren, yo creo que he dado la información suficiente y, además, gráficamente, la he enseñado, con números, con luz y taquígrafo, sin ninguna muestra de duda, de las inversiones que estamos realizando en la provincia de Jaén. Pero, además, me he apoyado en los informes de licitaciones de la Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Jaén, por cierto, con los que tengo una relación estrecha y con la que permanentemente participo en sus encuentros y foros, para con determinación impulsar proyectos.

Y en este informe destaca que en 2015, el primer mandato socialista con Felipe López como consejero de Fomento, invirtió en Jaén 18 millones de euros; y que este Gobierno en 2019, en su primer año de gobierno, invierte 40 millones de euros. Pues 13 millones de euros más, en una situación complicada, y a pesar de encontrarnos proyectos, vuelvo a decir, sin estar actualizados, abandonados, sin contar con un mísero papel. Un 44% más de lo que invirtió el Gobierno socialista en 2018, reactivando obras, actualizando los contratos de conservación que dejaron caducados o a punto de caducar.

En el año siguiente, 2020, seguimos esa senda, ese camino. No paramos ni siquiera con una pandemia que nadie llegó a imaginarse, e invertimos 25 millones de euros en nuestras carreteras en la provincia de Jaén. Y sumamos 5,8 millones de euros más, 89 contratos, intervenciones, repito, vertebrando, ayudando al conjunto de la provincia de Jaén.

Esfuerzo que ha realizado el Gobierno andaluz, esfuerzo que reclamamos al Gobierno de España. Que, por cierto, durante dos meses nos tuvo a todas las comunidades autónomas, el Gobierno de España, restringiéndonos la licitación de obra, la contratación de obras. Dos meses después, conseguimos reactivar las licitaciones, la redacción de esos proyectos a los que ustedes no nos dejaron ni un papel.

Entonces, decidimos impulsar el Plan Andalucía en Marcha, para acelerar actuaciones que los andaluces, que los jiennenses llevaban esperando desde hace décadas. Y activar la ITI de Jaén, que los gobiernos socialistas —y usted fue responsable, señor López— no fueron capaces de llenar de proyectos. De nuevo, anuncios vacíos. Hemos llenado de proyectos, rescatando algunos de ellos.

Y usted se ríe. Claro, es que son proyectos de los que usted ha hablado en numerosas ocasiones, y que mi grupo, el Partido Popular, le ha preguntado por ellos en sede parlamentaria durante muchos años. Usted se ríe del proyecto de Sorihuela, anunciado hace nueve años por el Partido Socialista en la provincia de Jaén, nueve años paralizado ese proyecto en 2012 por los gobiernos socialistas. ¿En 2020 qué hizo este Gobierno? Encargar la terminación de ese proyecto, siete millones de euros, que se contempla la inversión con fondos europeos en la ITI de Jaén.

Usted se ríe cuando hablamos del nuevo Puente del Aguadero, 11 años después de su primer anuncio. Tuvimos también que actualizar ese proyecto abandonado por ustedes, lo dejaron caducar. Actualizamos el proyecto, cuenta con seis millones de euros de inversión y forma parte de esos proyectos que vamos a impulsar con voluntad, en primer lugar, y, en segundo lugar, con determinación y decisión con la ITI de Jaén.

Y no me hable del acceso a Geolit, si es que se anunció su licitación y su ejecución en el año 2017; pasó 2017, pasó 2018, y no hicieron absolutamente nada. Dos años después... Usted tuvo dos años para ejecutar esa infraestructura, anunció que la licitaba en 2017, está aquí, en los medios de comunicación. Usted lo destacó en su provincia. Decía la última vez..., cuando no fue capaz de hacerlo en 2017, cuando aprobó el plan de inversiones pasado, el PISTA, dijo: «Anuncio para mayo de 2018 la licitación de los accesos a Geolit». Estas son sus declaraciones. Pasó mayo de 2018, y usted no tuvo oportunidad ni momento para poder hacerlo.

Luego alégrese...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene que ir finalizando.

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

—... del rescate de este proyecto por parte del actual Gobierno y las inversiones que estamos realizando. Vamos a continuar invirtiendo en la provincia de Jaén, y por fin la provincia de Jaén tiene un futuro esperanzador.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Corresponde el turno de nuevo a los grupos solicitantes. Y, en primer lugar, al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Pues bien, señor López, lamento tener que decirle que ya se lo advertí o se lo dije al principio de mi intervención, que iba a salir usted trasquilado, y lo ha salido; ahí lo tiene: unos hechos cometidos en la delegación territorial de Fomento de Jaén, de su tierra, siendo usted consejero de Fomento, aquí, en el Gobierno andaluz, sometidos a investigación judicial. Ya hablaremos de lo que se tenga que hablar, que hable la Justicia. También sabía de antemano, señor López, que usted venía a esta comisión con la intención que viene siempre: a insultar, a faltar el respeto y a faltar a la verdad. Yo pensaba —ingenua de mí— yo pensaba que a lo mejor nos iba a felicitar y todo, por los resultados obtenidos en estas elecciones de Madrid —gracias, por cierto, a la señora Sánchez, de Ciudadanos—. No, pero una vez más, el señor López hace gala de lo que es... En fin, continúo.

Habla también en su intervención de dos infraestructuras que, gracias a él, el 95% del ramal Linares-Vadollano, el tranvía de Jaén está funcionando o va a funcionar, porque ha cambiado el alcalde. No, no, señor López, lo que ha cambiado el Gobierno, lo que ha cambiado es el Gobierno andaluz, y por eso, el tranvía de Jaén va a funcionar.

[Risas.]

Y por eso —y no se rían—, el ramal Linares-Vadollano está en fase última de ejecución, en la última fase. Usted se ha equivocado cuando ha dicho el 95, lo ha traicionado el subconsciente. Tenía que haber dicho el 25% lo ejecutó usted, y entonces, a lo mejor, no discutíamos, pero no el 95, porque eso es faltar a la verdad.

Y hablamos de Linares, que lo que ustedes dejaron después de firmar el plan Linares futuro, el 14 de febrero de 2011, fue un monumento a la inoperancia y a la ineficacia: diez años, esperando revitalizar el parque empresarial de Santana Motor. Llega el Gobierno andaluz, en dos años, plan de reactivación inmediata, once millones de euros sobre la mesa y el parque empresarial de Santana cedido al Ayuntamiento de Linares. Esa es la verdad y eso son los hechos.

En fin, yo, para terminar mi intervención, sí quería hacer muestra, porque es de reconocer lo que he estado buscando, a través de Internet, buceando, navegando, buscando imágenes, de uno u otro consejero..., que es a lo que venía el señor Felipe López, a ponerse medallas y a criticar a nuestra consejera; pues yo voy a defender a nuestra consejera, la gestión de nuestro Gobierno y la gestión de nuestra consejera, porque he buscado, intentado localizar imágenes de uno y otro consejero a pie de obra; no como hacía usted, señor López, visitando ayuntamientos, despachos y sentándose a vender humo, como acaba de demostrar nuestra consejera la señora Carazo; no, a pie de obra.

Balance 2020: 25 millones de euros en las carreteras de Jaén. Mejoras en travesía de Mancha Real; nuestra consejera, con el chaleco puesto —de usted no he encontrado ni una sola foto con el chaleco amarillo puesto—. Obras en las carreteras de Jódar; obras en el barrio, avenida del Paso, por importe de 1,4 millones de euros, en Jaén; obras en la A-306 y la A-311; obras —en las que visitaba y supervisaba nuestra consejera, porque es su obligación— de octubre de 2020, refuerzo firme de la A-6176, en Marmolejo. Más obras: octubre de 2020, mejoras en Burunchel. Obras de emergencias —que también hay casos que hay que actuar de emergencias; obras de emergencia—: deslizamiento en la A-316, corrimiento de tierras. Y para demostrarlo, el puente del Aguadero —del que también se vanagloria y se jacta—, el puente del Aguadero se reabre antes de lo previsto, gracias a que cambió el Gobierno andaluz.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor López tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Como está muy interesada en las fotos la portavoz del Grupo Popular y, además, es de su ciudad, mire, esto es información de la Junta de Andalucía: infraestructura del transporte de tren de mercancías, 90% de ejecución, ramal Linares-Vadollano, noventa. Luego se lo dejo, por si quiere...

Pero como forma parte de la manera habitual que ustedes se desenvuelven, que es la manipulación, pues tampoco me extraña. Es decir, que forma parte... ¿Sabe usted cuál es la diferencia? Que, efectivamente, el hartazgo histórico de los ciudadanos de Jaén, respecto a la derecha y a la extrema derecha, es que no han ganado unas elecciones en democracia en la provincia, nunca. Este es el elemento concluyente, definitivamente, ¿verdad?

Tranvía; diez años de paralización de un alcalde del Partido Popular. Por cierto, en los tribunales esperen las sentencias, con un desfaldo de cuatro millones y medio en el Ayuntamiento de Jaén. No sé qué nivel de reparto de responsabilidades tienen, pero eso son ustedes.

Habla la señora consejera, que le vamos a pedir la personación en el expediente administrativo para ver qué ha hecho usted y su consejería, desde el 2018 —finales del 2018—, cuando asumió las responsabilidades, porque tengo un expediente hecho a un jefe de servicio que queremos saber, qué pasos, en términos administrativos, ha dado usted para concluirlo. Y no manipule y no tergiversar. Esta es la detección, por el sistema ordinario de funcionamiento de la consejería en ese momento, de una irregularidad que, naturalmente, los servicios técnicos de la consejería lo ponen en vías de esclarecimiento. Por tanto, de nuevo, más manipulación y más mentiras.

Claro, que hablen ustedes del esfuerzo..., y lo hacen, además, heroicamente, con un tono épico que es digno de encomio, a pesar de las dificultades de la pandemia. Le voy a dar dos datos que seguramente no los conoce: el presupuesto del 2009 de la Junta de Andalucía —del conjunto de la Junta de Andalucía— era de 33.700 millones de euros; el del 2015 es 29.600 millones, más de cuatro mil millones de euros por debajo, consecuencia de la nefasta política de los gobiernos de la derecha, en aquel momento, para afrontar la crisis.

¿Sabe con lo que ha ocurrido ahora, en esta crisis? Que, a pesar de la pandemia, el presupuesto de la Junta de Andalucía no ha decrecido cuatro mil millones; del 2015 al 2021 ha crecido en once mil millones de euros, señora consejera. Tome nota: once mil millones de euros. Y viene usted..., pero no gracias a la gestión del señor Bonilla; gracias a que las entregas a cuenta de un Gobierno socialista sensibilizado con la situación, en relación con las entregas a cuenta de IRPF, de IVA, del sistema de financiación, no las ha detraído. Se ha endeudado el Gobierno de España para permitir que usted y el resto de los compromisos del Gobierno puedan seguir adelante; cosa que no hizo el señor Moreno Bonilla, cuando era secretario de Estado, recortando la pensión a la dependencia. Por tanto, hay formas diferentes de hacer las cosas.

Nosotros no estamos... Mire, la diferencia entre usted y yo es muy sencilla —en general con el Partido Popular—: yo nunca miento. Ustedes tienen como norma conducirse en la política a caballo y a lomos de la mentira. Yo estudié en un colegio de jesuitas y me enseñaron a no mentir. Yo no sé dónde estudiaron ustedes.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

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

—Señorías, he informado, yo creo que de forma contundente. He aportado los números y gráficamente, respecto a las inversiones en carreteras, que era la cuestión esta mañana, en esta comparecencia, en la provincia de Jaén. Y lo hago con orgullo; lo hago con orgullo, porque han sido dos años difíciles, 2019, en lo que

encargamos, preparamos, esos proyectos, y 2020, un año inmerso en una pandemia, donde el esfuerzo se ha multiplicado. Y fíjense, un dato: solo entre 2019 y 2020, hemos concluido y encargado veintisiete proyectos constructivos de carreteras, variantes, mejoras de accesos en la provincia de Jaén; un dato que vuelve a señalar el esfuerzo, el trabajo, la voluntad de invertir y de rescatar proyectos importantes para la provincia de Jaén, pero también señala que nos dejaron vacíos los cajones, respecto a proyectos para poner en carga, en marcha, licitar y ejecutar sus obras; veintisiete proyectos.

Lo que sí nos dejaron los gobiernos socialistas en los cajones fueron numerosas reclamaciones; reclamaciones de empresas por rescisiones de contratos, por paralizaciones de obras —algunas de ellas las he mencionado— en la provincia de Jaén; y reclamaciones que hoy se están investigando en los tribunales, en los juzgados en la provincia de Jaén, que se produjeron en la delegación provincial de Jaén.

Mire, señor López, cuando usted quiera le ofrezco la información, que es interna, de ese procedimiento también interno; cuando usted quiera y como quiera. Pero el que esta mañana no ha dado ninguna información al respecto ha sido usted. Esta mañana, usted ha sido incapaz de garantizar que se han hecho las cosas bien en la delegación de Jaén y que los contratos que hoy se están investigando son correctos y que no se hicieron de forma verbal —tal y como apunta la investigación, y así se ha trasladado—, a lo compadre, como le decía. U usted ha sido el responsable, el responsable por doble vez: como consejero, responsable de todas las delegaciones provinciales y, especialmente, de la suya, de la de su provincia, de la provincia de Jaén. Luego usted ha tenido hoy la oportunidad en sede parlamentaria de dar explicaciones y garantizar que todos esos contratos hoy investigados eran correctos. Y usted ha desaprovechado esa oportunidad; lo tendrá que hacer, evidentemente, en la investigación abierta.

Mire, en cuarto lugar, decirles que estamos planificando el plan de infraestructuras, un nuevo plan de infraestructuras, el nuevo PITMA 2021-2030, para alinear también ese plan, las infraestructuras de nuestra comunidad autónoma de movilidad y de transporte, con el marco del nuevo programa Feder, con los nuevos fondos europeos. Y Jaén va a jugar un papel protagonista, pero no un plan en papel mojado, como el PISTA, que podemos analizar, ya le he dicho, cuando lo presentó usted en 2017, esas infraestructuras que iba a acometer en 2017-2018 y que no llegó ninguna de todas ellas. Un plan realista, que va a contemplar esos proyectos que necesita la provincia de Jaén y sobre los que ya estamos trabajando en la redacción de sus públicos constructivos, tal y como les he informado esta mañana. Un plan donde será vital la conservación de nuestras carreteras, donde también aumentaremos la capacidad de los tramos de vías convencionales con tráfico superior a 10.00 vehículos al día, aquellas carreteras conectadas con zonas con potencial logístico y ligadas al desarrollo de actividades de economía sostenible, para ayudarnos también a esa reactivación económica.

Tanto Jaén como el resto de provincias andaluzas se enfrentan, nos enfrentamos y lo sabemos, a grandes retos. El Gobierno andaluz lo sabe, y está dispuesto a ayudar, está dispuesto a ayudar a la provincia de Jaén, apoyando a los jiennenses para salir adelante, apoyando a los jiennenses, a la provincia de Jaén, para impulsar infraestructuras y proyectos que nos ayuden a todos, al conjunto de Andalucía, a la salida de la crisis. Es tarea de todos, no solo del Gobierno de la Junta de Andalucía. Todos tenemos que arrimar el hombro. Todas las instituciones, los ayuntamientos, la Diputación Provincial de Jaén, y también el Gobierno de España. Todas las administraciones debemos implicarnos en este momento de máxima dificultad con la provincia de Jaén. El Gobierno andaluz, con orgullo, puede decir esta mañana que lo está haciendo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/APC-000912. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los pasos a nivel en Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día, en el punto también de comparecencias. A solicitud del Grupo Parlamentario Vox, comparecencia para informar sobre pasos a nivel en Andalucía.

La consejera tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la existencia de pasos para cruzar las vías del tren en nuestra comunidad autónoma es un síntoma —uno más— de la necesidad que tiene Andalucía de ponerse al día en materia de infraestructuras ferroviarias, y por lo que este Gobierno viene reclamando un pacto por ferrocarril al Estado. Hoy de nuevo hago un llamamiento: revisar el mapa ferroviario en su conjunto. Conexión por conexión, valorar la situación de esa red extensa de ferrocarril en nuestra comunidad autónoma, aprovechar la oportunidad de los fondos Next Generation, que apuesta por el ferrocarril en sus objetivos, además, en este Año Europeo del Ferrocarril, para poner a punto, modernizar, para poder afrontar inversiones, en definitiva, en materia ferroviaria.

No solo estamos faltos de líneas adecuadas a las necesidades actuales. No hablo de servicios determinados o frecuencias, sino de la propia red, de la infraestructura; sino que además necesitamos también una conexión mejor entre nuestras provincias y con el resto de España.

No solo necesitamos que se concluya el AVE en la provincia de Almería, o que se mejoren las comunicaciones entre Almería y Granada, entre Málaga y Granada, entre Málaga y Sevilla, que no se deje aislada a la provincia de Jaén, que se apueste por su conexión Linares-Madrid y con esa conexión, que va retrasada, con la ciudad de Granada. Que se impulsen los corredores ferroviarios, cada vez que tengo oportunidad lo digo, el mediterráneo y el atlántico central. Pero también la mejora, la modernización de la conexión con la ciudad de Huelva. Que se mejoren las cercanías y que se amplíen, y que financie el Gobierno de España las cercanías de nuestra comunidad autónoma, tal y como ha incluido a la Comunidad Valenciana el ministro en 2018.

Tenemos que hablar también de pasos a nivel, y agradezco esta comparecencia, porque hablamos de seguridad cuando hablamos de pasos a nivel. Cruzar esos pasos a nivel —algunos con barreras aún semafóricas, otros no— sigue siendo un riesgo que hay que minimizar al máximo. Como seguro que saben, el verano de 2001, solo unos meses después de que se produjera uno de los accidentes más graves en pasos a nivel de nuestro país, fue en Lorca, donde fallecieron 12 personas. El Ministerio de Fomento emitió una orden que impide la construcción de pasos a nivel en las nuevas obras ferroviarias y también promueve su supresión. Repito, 2001. Esa Orden ministerial de supresión y protección de pasos a nivel, en concreto de 2 de agosto de 2001, establece que anualmente se calculará el momento de circulación de cada paso a nivel para ver si es nece-

sario suprimirlo, teniendo en cuenta tanto la intensidad media diaria de la circulación de vehículos por ese tramo afectado de la carretera, como por el número también de circulaciones diarias de trenes o la velocidad de los mismos. De esta forma, si los trenes circulan a una velocidad igual o superior a 160 kilómetros por hora, o su número es igual o superior a 24, la supresión del paso a nivel corresponde al responsable de la infraestructura ferroviaria, será a cargo del titular de la carretera si por la misma circulan mil o más vehículos al día.

Para posibilitar la eliminación de los pasos a nivel el Gobierno de España puso en marcha un plan, que ha permitido la eliminación de numerosos pasos a nivel en nuestro país, también en Andalucía. Sin embargo, en efecto, aún quedan algunos por eliminar. No hay que obviar que en muchas ocasiones son obras complejas, de coste también importante, y eso también tenemos que tenerlo, como decía, en consideración.

En el caso de nuestra comunidad autónoma esos pasos a nivel se distribuyen por carreteras cuya titularidad es muy diversa. Los hay en caminos, carreteras locales, incluso provinciales, cañadas reales, carreteras nacionales y también en carreteras autonómicas. En lo que se refiere a las carreteras autonómicas, hay diez pasos a nivel que las atraviesan. Seis están situados en la red autonómica intercomarcal y cuatro en la red autonómica complementaria. Tengo que informarles que de todos ellos actualmente estamos en negociaciones con Adif para eliminar el paso de Marchena, aunque sabemos que la compañía ferroviaria todavía no ha concluido el proyecto constructivo, que estamos a la espera de conocer ese proyecto.

Decirles que en este caso, en el caso de Marchena, lo que nos compete y lo que les puedo señalar es que se trata de un proyecto que arrastra muchos años también de abandono, entre otras actuaciones que tienen pendientes Adif en Andalucía. Hay vecinos que llevan esperando desde hace mucho tiempo una solución, en el caso de Marchena años, a ese paso a nivel, por los problemas de seguridad que también cuestiona.

Decirles que seguimos avanzando, que estoy a su disposición para ofrecerles más información al respecto. Pero indicarles que estamos a disposición también de Adif, y lo conocen, también de otras administraciones afectadas, para avanzar en esa supresión, para mejorar en algunos casos esos pasos a nivel y mejorar la seguridad vial en la mayor medida posible.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Corresponde el turno al grupo proponente.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, resulta casi inevitable que en una región tan extensa como es Andalucía exista un determinado número de pasos a nivel en su confluencia entre las carreteras y las vías del ferrocarril, se trata de un hecho objetivo derivado de la ya larga historia de las infraestructuras viarias en nuestra región, aunque la tendencia, como es natural, es ir eliminando en lo posible el número de las que tienen el mismo nivel de rasante.

Creemos que no es necesario entrar ahora a examinar los distintos tipos de pasos a nivel existentes en nuestro territorio. Según la legislación de circulación actualmente vigente existen hasta cinco tipos de ellos, designados con las letras de la A a la E, en función de la configuración del lugar y las características del terreno. Recordemos también que algunos de ellos están diseñados para pasos de vehículos rodados, pesados o agrícolas; otros para personas, o para paso de ganado, ya que están situados en vías pecuarias. Las nuevas necesidades de la población y el avance de las tecnologías hacen que la inmensa mayoría de estos pasos se hayan convertido en una realidad más propia del pasado, hasta el punto de que se puede decir que hoy en día los pasos a nivel son un residuo a extinguir. De hecho, en España no se autoriza el establecimiento de nuevos pasos a nivel nada menos que desde el año 1978. Los cruces de carretera u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por la modificación o por la construcción de otras nuevas tienen que realizarse obligatoriamente con pasos a desnivel.

Según los datos no actualizados de que disponemos, la mayor parte de estos lugares de paso se concentran en las provincias con mayor densidad de población, como son Sevilla y Málaga, con la notable excepción de Cádiz que al parecer tiene bastante menos, mientras que en Huelva y Almería son menos numerosos, aunque precisamente por ello radiquen allí algunos de los más peligrosos.

Desgraciadamente, cuando uno echa mano de la hemeroteca descubre enseguida cómo se han producido muchos accidentes en estas confluencias de vías con gran cantidad de víctimas. Y, aunque los siniestros han disminuido en los últimos tiempos, coincidirán conmigo en que es nuestro deber prevenir en la medida de nuestras posibilidades para evitar que se produzcan nuevos incidentes. Porque tenemos la sospecha de que la crisis económica del 2008 paralizó muchos de los proyectos que estaban en marcha de sustitución de estos pasos a nivel. Y ahora que de nuevo nos azota la crisis, podríamos tener la misma tentación de considerar que se trata de un problema ya superado. Así, podemos citar como ejemplos de un caso de uno de los más peligrosos en todo el territorio nacional el que se halla en Gádor, Almería, que motivó incluso una moción del Senado en septiembre del 2018 para su eliminación. Al día de la fecha no tenemos constancia de que el paso a nivel haya sido definitivamente solucionado. Y agradeceríamos que la consejera nos aclarara en qué situación se halla.

Lo cierto es que siguen siendo muchas las personas en Andalucía que tienen que cruzar diariamente estos lugares peligrosos para ir y volver al trabajo o por cualquier otra razón. Como es lógico, y por razones obvias, en cada uno de esos puntos de intersección el que tiene la prioridad de paso es el tren, que es el vehículo que tiene menos agilidad de maniobra para frenar o cambiar su trayectoria. Ello provoca la necesidad imperiosa de proteger estos cruces con barreras de diverso tipo, señales visuales y acústicas, semáforos, que deben estar en perfecto estado de uso.

Por cierto, y aunque parezca que estamos haciendo una parodia del asunto, lamento tener que decir que la mayor parte de estos semáforos tienen imágenes convencionales, no feminizadas, lo cual probablemente sea para algunos de ustedes lo más grave de toda esta cuestión, aunque, sin duda, si hiciéramos una encuesta a los usuarios, no creo que esta figure entre sus prioridades.

Por otro lado, también resulta evidente que los pasos a nivel obligan a aminorar la velocidad, tanto de los trenes como de los vehículos que atraviesan las vías. Como es natural, esta ralentización del tráfico, así como las mismas barreras, suelen ocasionar molestias a los usuarios, largas esperas, atascos de tráfico, contami-

nación acústica y, en ocasiones, sustos importantes relacionados a veces con emergencias muy evidentes en los casos de ambulancias, vehículos de bomberos y policiales.

Todos estos problemas se agravan exponencialmente en los entornos urbanos como, por ejemplo, el que existe en Marchena y en las intersecciones de carreteras de elevado tránsito. Además, no tenemos estadísticas recientes. Y sí nos consta que existe toda una casuística muy variada.

Este sería principalmente el sentido de esta comparecencia, tratar de llamar la atención y dirigir la política del Gobierno en cuanto a este problema. Existe además, como ha dicho la consejera, una cierta maraña en cuanto a la gestión de estos lugares que obliga a una estrecha colaboración de entes. Incluso la titularidad de estos pasos a nivel es muy variopinta, puesto que son pocos los que controla la Junta de Andalucía, la mayoría dependen de los ayuntamientos, de la diputación provincial, del Ministerio de Transportes o incluso de algunos propietarios privados.

Por supuesto que la máxima autoridad que decide operativamente sobre la eliminación de un paso a nivel la tiene el referido Ministerio de Transportes, a través de Renfe y Adif, que son los que establecen los criterios técnicos para determinar la protección pertinente en cada paso a nivel. Pero creemos que la Junta tiene un claro deber de impulsar estas obras. Según nuestros datos, existen incluso 80 pasos supuestamente de bajo o nulo riesgo, muchos de los cuales carecen totalmente de protección. En este sentido, se hace necesario un ejercicio de valoración del riesgo y de voluntad política para dar respuesta a este problema que sigue latente.

En definitiva, instamos a la Junta a que esté alerta respecto a esta importante cuestión, evitando actuar a impulsos cuando ocurre, desgraciadamente, un accidente. Y, en este sentido, agradezco la intervención de la señora consejera

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como he señalado en mi intervención, este Gobierno está demostrando con hechos su preocupación, enorme preocupación por la seguridad vial, invirtiendo todo lo que podemos en la mejora de nuestras carreteras para garantizar esa seguridad vial en su conservación y mantenimiento, pero también con proyectos concretos para atajar puntos de concentración de accidentes que nos parece fundamental, y donde además contamos con la ayuda que de nuevo agradezco, cada vez que tengo oportunidad lo hago, de la DGT y de la Guardia Civil de Tráfico, que nos asesoran y nos animan, nos alumbran también el camino para poder afrontar esa seguridad vial en nuestras carreteras, en los puntos a los que vamos dando prioridad.

Y, por supuesto, hay que estar atentos también a que se mejore el estado de los pasos a nivel sobre el ferrocarril en nuestra comunidad. Voy a preocuparme, señoría, y voy a preocuparme por... Me ha pedido información sobre Gádor. En el informe, según veo, corresponde en el término municipal de Gádor, dos, se ve afectado en dos puntos pero están situados ambos sobre la carretera de la red provincial, la Almería 3411, en concreto, en el punto kilométrico..., en la línea Linares-Almería 234, 0-18 y 234, 987. No obstante, a la vista de que la carretera afectada es de titularidad por tanto de la diputación provincial, voy a requerir información al respecto y le volveré a ofrecer toda la que disponga.

Decirles que en este asunto, usted lo ha dicho, algunos casos no son competencia de esta Administración, en tanto a como describe la orden quién debe ser la titularidad, la afección respecto a la carretera, al tráfico del que cuenta, incluso los servicios también ferroviarios que ocupan esa vía, pero, no obstante, yo le garantizo toda la disposición y la colaboración con el Gobierno de España, con Adif en este caso, con los proyectos que tenga previstos para Andalucía.

Yo creo que la colaboración entre administraciones en este asunto es fundamental. Salvamos vidas. Y usted sabe que esa es la principal obligación de la Consejería de Fomento respecto a sus infraestructuras, las que son de su competencia. Y, por tanto, pretendo y me ofrezco para seguir avanzando y para seguir colaborando, suprimiendo sus pasos a nivel en algunos puntos, pues conocemos que son preocupantes y que han tenido un número elevado de accidentes.

Luego colaboración, trabajo conjunto y cualquier cuestión o cualquier punto, además del legador que requiera información, que pregunte al respecto también al ministerio, a sus planes, pues me pongo a su disposición y a la de su grupo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Con esto damos por concluido el punto número 1 de comparencias.

11-20/POC-000134. Pregunta oral relativa a la regeneración urbana del Guadalmedina (Málaga)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al punto 2, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. Primera pregunta, relativa a regeneración urbana del Guadalmedina, Málaga.

Proponente el Grupo Adelante Andalucía, y su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Señora consejera, el Guadalmedina es la cicatriz en la capital de Málaga, no son palabras de este portavoz, son las palabras con las cuales siempre el Partido Popular ha denominado la situación del cauce y la necesidad de actuar con esta deuda histórica con los malagueños y malagueñas. Es necesario integrar ese cauce del Guadalmedina en la ciudad de Málaga. Es necesario renaturalizar este espacio para lograr hacer un gran espacio que no sea una cicatriz, pues, desde la desembocadura del Guadalmedina a la presa del Limonero, una gran senda que ponga en contacto el mar con el inicio, la puerta de los montes de Málaga.

Para ello se hace fundamental actuar, desde el ayuntamiento, desde la Junta de Andalucía, desde otras administraciones. Y nos preocupan las últimas noticias que estamos escuchando de que el futuro de la integración del Guadalmedina en la capital malagueña se va a hacer con más hormigón, con proyectos multimillonarios. En algunas ocasiones se habla de 120 millones de euros, en otras noticias de 250 millones de euros, con proyectos con 20 años de ejecución. Y nosotras y nosotros entendemos que se pueden hacer actuaciones mucho más viables, mucho más saludables, mucho más integradoras, sin tanto coste económico y mucho más rápido.

Quisiéramos saber en qué punto está esa integración del Guadalmedina en la capital malagueña y cuáles son los objetivos que tiene esta consejería para que esa integración no se haga a base de hormigón, sino que se haga a base de sensatez y renaturalizando el cauce del río.

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.

Señoría, como ya respondí en esta misma comisión en septiembre del año pasado, y a pregunta de su mismo grupo parlamentario, la regeneración urbana del cauce del Guadalmedina comparto que es una demanda histórica de los malagueños, pero ya les advertí, les indiqué, que esta consejería no es competente en materia hidráulica ni tampoco respecto a proyectos que afecten al cauce de nuestros ríos; corresponde a otras administraciones esas competencias.

Por tanto, vuelvo a indicarle que, entendiendo los objetivos que usted me ha trasladado esta mañana, indicarle de nuevo que esta consejería no es la competente en proyectos de estas características.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

11-20/POC-001810. Pregunta oral relativa al arreglo urgente en la A-309 en Córdoba

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la pregunta número dos, relativa a arreglo urgente de la A-309, en Córdoba. Proponente, el Grupo Parlamentario Socialista. Y su portavoz tiene la palabra.

El señor DURÁN SÁNCHEZ

—Gracias, presidente.

Señora consejera, no sé si se habrá sorprendido por la pregunta que se le formula desde este grupo parlamentario sobre esa carretera, la A-309, a su paso por Castro del Río. Yo sí le tengo que decir que yo he sido el primer sorprendido cuando los usuarios —y yo he podido ser testigo— hemos comprobado que, después de haber sido publicitado en el año 2019 que, con cargo a los fondos que se destinaron para las obras de emergencias provocadas por el temporal DANA, iba a producirse una licitación para la restauración y reparación tanto del firme como de algunos de los desagües que necesita la carretera —al paso de ese temporal, quedaron destrozados—, y que después, en el año 2020 —que por eso se registró esta pregunta, y tiene un año de retraso—, parecía que, en el diario de mayor tirada de mi provincia, ya se daba por hecho que estaba realizada esta obra, cuál es mi sorpresa que, justamente en el tramo kilométrico que decía el proyecto que se iba a resolver con cargo a esos fondos especiales del temporal DANA —kilómetro 39 de esa A-309—, el firme sigue estando en un estado lamentable, con riesgo cierto para los conductores que pasan por él. Y, evidentemente, hemos quedado todos grata..., bueno, gratamente no, perdón, realmente, en fin, trastornados de saber que lo que se había dicho por parte de la Delegación de Fomento de Córdoba no se correspondía con la realidad.

Por eso, yo le pregunto, señora consejera: ¿conoce el estado de esa carretera, de la A-309? ¿Usted es consciente de que no se ha hecho la reparación que necesitaba esa carretera? Si es así, ¿cuándo tiene pensado que esa carretera pueda tener esa restauración?

Gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

En efecto, señoría, como consecuencia de las fuertes lluvias producidas en septiembre de 2019, la ladera sobre la que se apoya la A-309 filtró de forma profunda las aguas de escorrentía, lo que ha provocado la rotura del firme y la formación de badenes en el pavimento. Los daños ocasionados afectaron al tráfico circulante por la vía, limitando funcionalmente la carretera por los badenes que se produjeron y generando la disminución de su seguridad.

Habiéndose producido también la señalización del tramo afectado, desarrollamos actuaciones puntuales, con bacheo en algunos puntos especialmente peligrosos. Para describir y conocer la causa, la solución del problema, ha sido necesario realizar estudios en profundidad sobre los efectos producidos por las lluvias y un análisis desde el punto de vista también geotécnico, de morfología del terreno, de sus características.

Para reparar los daños producidos y evitar nuevos deterioros de la vía, la solución que se propuso, fruto de aquellos estudios, ha sido la de ejecutar una red de drenajes profundos, mediante pozos y drenes denominados californianos, de dos niveles, en el punto kilométrico 39 y en el punto kilométrico 38.

Decirles que la solución también lleva implícito el saneo del firme afectado y su reposición, así como el sostenimiento de un talud con escollera.

En efecto, las obras de reparación fueron adjudicadas mediante procedimiento de emergencia, con un importe de 780.000 euros. Y puedo indicarle que estimamos que se terminen antes de este verano.

Las obras comenzaron en febrero de 2020, pero fueron paralizadas por un problema respecto a las tuberías de drenaje que afectaban a la carretera. Continuamos incoando el expediente para modificar ese trazado de las tuberías mencionadas. Se encuentra el expediente en fase final de resolución y, en breve —así me indican—, se reiniciarán las obras por las que hoy me pregunta.

Como le he dicho anteriormente, está previsto que finalicen esas obras a finales de este verano.

Muchas gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor DURÁN SÁNCHEZ

—Sí. Muchísimas gracias, consejera, por la respuesta.

Yo, si me lo permite, trasladaré que su respuesta a mi petición y a mi pregunta ha sido que se van a reiniciar las obras prácticamente de inmediato, porque si me dice que quiere que las tengan terminadas para este verano, tendrán que iniciarse prácticamente ya las obras. Así lo trasladaré.

Y sí le hago un ruego, y se lo hago encarecidamente: yo espero verla aquí para decirle, en la próxima comisión en que yo tenga la ocasión de hablar sobre Córdoba, que ha cumplido usted con esto que me está diciendo a mí. Será la mejor noticia que puedan tener los ciudadanos de Castro del Río y todos aquellos que tenemos que pasar por esa carretera autonómica.

Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

¿Quiere añadir algo, señora consejera?

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

—Creo que nada más, presidente.

Agradecerle su pregunta y decirle que le he dado los plazos que tienen previstos desde la delegación, y que voy a velar por ese cumplimiento.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bien. Muchas gracias.

11-20/POC-002399. Pregunta oral relativa al proyecto de la variante para la carretera A-473 a su paso por el municipio de Benacazón (Sevilla)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos. Pregunta número tres, relativa a proyecto de variante para la carretera A-473 a su paso por el municipio de Benacazón, Sevilla.

Proponente, el Grupo Socialista. Y su portavoz tiene la palabra.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Señora consejera, Benacazón es un municipio del Aljarafe sevillano que está roto por la mitad, precisamente por el paso de la travesía de la carretera autonómica A-473; una travesía que cruza núcleos residenciales, centros educativos, y que tiene un importante flujo de tráfico: más de catorce mil vehículos pasan por esa vía cada día; muchos de ellos, además, de tráfico pesado, lo que está generando un problema no solo de movilidad para el municipio, sino también que sea un punto de una importante peligrosidad.

La alcaldesa del municipio, la alcaldesa de Benacazón, Juana María Carmona, ha reiterado en varias ocasiones la necesidad urgente de acometer una variante de la A-473 a su paso por Benacazón. Y hoy, desde el Grupo Parlamentario Socialista, queríamos, señora consejera, preguntarle qué previsión o qué planificación tiene para la redacción del proyecto de esa variante.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias.

Señoría, hablamos también de otra infraestructura histórica. De hecho, tenemos que remontarnos a 2009, donde la antigua GIASA —hoy Agencia de Obra Pública— formalizó el contrato de servicios para redactar el proyecto de construcción de esta variante, por un importe de 264.000 euros. Los trabajos se desarrollaron en septiembre de 2009 y 2010 y se interrumpieron por falta de disponibilidad presupuestaria.

El 14 de octubre de 2014, la Dirección General de Infraestructuras volvió a indicar esa falta de disponibilidad presupuestaria para el ejercicio de 2015 y para continuar con la redacción de ese proyecto constructivo.

Ante esta situación, ya la Agencia de Obra Pública optó por proceder a la paralización de los contratos vigentes de consultoría mediante el acta de suspensión temporal —en concreto¹¹, en abril de 2015—. Ese contrato suspendido de los trabajos paralizados, en julio de 2017, la Dirección General de Carreteras autorizó la rescisión del contrato por parte de la Agencia. A este Gobierno le toca abonar por ese proyecto, por la paralización del mismo, una indemnización a la empresa de 9.125 euros, con la liquidación, repito, de esa paralización del proyecto.

Pero somos conscientes del problema que nos traslada esta mañana, debido, bueno, pues a la intensidad del tráfico que transita esta vía. Estamos dando ya los primeros pasos para avanzar en esta actuación.

Le indico, lo primero era rescindir definitivamente ese contrato, el contrato para redactar el proyecto, por no contar con disponibilidad presupuestaria desde el año 2010. A partir de ese momento, una vez rescindido ese expediente, señorita, podemos trabajar en la licitación, en la preparación de un nuevo proyecto constructivo de esta infraestructura.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora portavoz, tiene la palabra.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí. Muchísimas gracias, señor presidente.

Señora consejera, le agradezco la información. Imaginaba que, de forma recurrente, tal y como suele hacer el Gobierno andaluz, pues siempre eche la vista atrás. Pero a mí me interesa —permítame que le diga— más el presente y el futuro.

La realidad es que Benacazón, y no solo Benacazón, sino también los pueblos colindantes, como Aznalcázar, Pilas o Villamanrique, tienen un problema con esa travesía, que hay que solucionar y que hay que solventar. Y que, para hacerlo necesitan de la implicación, del compromiso, de la financiación, obviamente, del Gobierno andaluz.

Yo quiero insistirle, desde el Grupo Socialista hemos hecho nuestra la reivindicación —insisto—, que está liderando la alcaldesa de Benacazón, Juana María Carmona, porque entendemos que es una necesidad urgente, porque empieza a ser..., bueno, digamos que la peligrosidad de esa vía empieza a ser muy preocupante por la densidad, precisamente, de tráfico que tiene. Y apelamos a su sensibilidad, señora consejera, a que entienda que estamos aquí, efectivamente, para resolver los problemas de los ciudadanos. Y este sin duda alguna es un problema importante para los vecinos y vecinas de Benacazón y en general para los vecinos del Aljarafe. Insisto, no solo porque sea un problema de movilidad de una vía que tiene un tránsito excesivo, más de 14.000 vehículos al día, sino también porque se ha convertido en un problema de seguridad. Hay un instituto, que muchos alumnos tienen que cruzar la propia travesía para poder llegar al instituto. Por lo tanto, nosotros desde el Grupo Socialista hacemos nuestra la reivindicación, insisto —y con esto acabo—, de la alcaldesa. Se lo reiteramos, de hecho presentamos una enmienda a los presupuestos de la Junta este pasado

año que ustedes rechazaron. Y yo no quiero pensar que ustedes rechazaron esa enmienda porque no esté en su planificación hacerlo. Me gustaría pensar que no, y de sus palabras o de sus respuestas entiendo que ustedes van a hacer lo que tienen que hacer, que es solucionar este problema y redactar por fin el proyecto y que se acometa esa variante que es tan necesaria —insisto— no solo para el pueblo de Benacazón, sino para el Aljarafe sevillano.

Muchísimas 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

—Pues, nada más, señor presidente. Yo creo que he contestado en mi primer turno.

Una década después, una vez rescindido de forma final el expediente contratado en el año 2009, podemos comenzar nuestro banco de proyecto, a contratar, a licitar la redacción de ese proyecto.

Muchas gracias.

11-21/POC-000082. Pregunta oral relativa a la ejecución presupuestaria de la consejería durante el ejercicio 2020

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta relativa a la ejecución presupuestaria de la consejería durante el ejercicio 2020. Proponente, el Grupo Adelante Andalucía, y su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Señora consejera, espero que la respuesta no sea igual que con la de Guadalmedina, que ha sido caballo de batalla del Partido Popular en la oposición, y que ahora pues se escudan en las competencias.

Otro caballo de batalla en la oposición, incluso en el Gobierno del Partido Popular, el Gobierno actual, ha sido la ejecución presupuestaria. Era lo que medía la salud del gobierno y fue la excusa perfecta para esconder [...] los recortes que pudiera haber en los presupuestos de 2019-2020. Siempre se anteponía que no se hablaba sobre crédito inicial, ni siquiera crédito definitivo, sino de lo ejecutado. Pues bien, le preguntamos por la ejecución de esta consejería durante el ejercicio 2020.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

El presupuesto de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio para el año 2020 fue aprobado con un crédito inicial de 940 millones de euros. Debido a varias modificaciones presupuestarias tramitadas durante el ejercicio, el presupuesto definitivo ascendió, supuso 1.025 millones de euros, casi 85 millones de euros más. Por tanto, la ejecución presupuestaria en el ejercicio de 2020, un ejercicio, por cierto, complicado con motivo de la pandemia, ha sido de 753.213 euros, y se ha situado por tanto en el 73,48%. Indicarle por otros años de referencia: 2017, un 71,8%; 2018, un 72% de ejecución. La cifra, el nivel de ejecución es para estar razonablemente satisfechos teniendo en cuenta, le decía, la situación que hemos vivido en el año 2020. No es comparable respecto a cualquier otra ejecución de proyecto. Dio lugar, entre otras incidencias, la pandemia a la paralización de las mesas de contratación y de la licitación de proyectos durante casi dos meses, lastrando ese periodo de ejecución presupuestaria, por tanto, a la consejería. Pero por

supuesto que tenemos que seguir esforzándonos para aumentar ese nivel de ejecución, porque contribuye —y somos muy conscientes— al desarrollo económico y social y a la creación de empleo en nuestra comunidad autónoma.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El señor portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Señora consejera, no le preguntaba por una comparativa. La verdad es que vuelven a poner encima de la mesa la excusa de la crisis —digo excusa, no es que no haya habido crisis—, cuando en plena pandemia, pues, tomábamos como noticia la activación de pequeñas obras en sustitución de grandes proyectos por esas causas que usted ponía encima de la mesa, con lo cual no debe ser excusa. La cuestión es que en el total de Fomento se han dejado sin ejecutar, sobre el crédito definitivo, 273 millones de euros. La ejecución de ese capital, de esos recursos, hubiese dado para más de 4.000 empleos, según regla de tres de otros incentivos de los que usted habla. Pero es que, además, si vamos por detalles, esa ejecución baja más todavía. Si hablamos del total del capítulo VI, que es donde está verdaderamente la inversión, la inversión baja de un 75% en términos finales a un 67%. Pero es que lo que más nos preocupa es la ejecución —y tendremos la oportunidad de hablarlo en la comisión de Asuntos Europeos— del total de fondos europeos, donde se ha ejecutado este año...

[Caída de mampara.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿No ha habido daño ninguno?

El señor AHUMADA GAVIRA

—¿Sin daños materiales? ¿Sin daños personales?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Puede su señoría continuar con la intervención.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí, termino.

Tendrá que explicar por qué del total de fondos europeos, del total del servicio 16 y 17, con unos créditos iniciales de 186 millones de euros, únicamente se han ejecutado 70 millones. Se han dejado sin ejecutar 115 millones de fondos europeos, la mitad de inejecución de toda la consejería. Explique esa inejecución y, sobre todo, explique si corremos el riesgo de tener que devolver fondos europeos.

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.

Le decía, señoría, que estoy razonablemente satisfecha de la ejecución presupuestaria, habida cuenta de la situación social y económica derivada de la pandemia, que no podemos negar, señoría. Y le he ofrecido la información con la referencia, porque hay que valorar en un año tan particular y diferente la ejecución del presupuesto, y tomar como referencia pues otros ejercicios presupuestarios que han estado exentos de pandemia. Además, le he comentado que estuvo dos meses suspendida la contratación de nuestra consejería, del conjunto de las consejerías, a pesar de los requerimientos al Gobierno de España para que levantara esa suspensión ante la necesidad de no paralizar la actividad económica. Por cierto, esa paralización se puede cuantificar en un 17% de la ejecución total del año 2020. Dos meses sin poder contratar, licitar ningún proyecto, ningún expediente.

A pesar de la pandemia y de las decisiones del Gobierno de España paralizando casi toda la actividad económica, el presupuesto del ejercicio 2020 nos ha permitido aumentar la inversión en conservación de carreteras en seis millones de euros más que en 2019, invertir en 2020 más de 258 millones de euros en las obligaciones de pago de las explotaciones de los tres metros operativos en Andalucía, algo imprescindible en este ejercicio tan complejo por las restricciones de movilidad. Y seguir ejecutando los proyectos financiados con los fondos Feder, que son todos y afectan a grandes proyectos, y, como usted sabe, se encuentran en la recta final del vigente marco comunitario, luego en plena ejecución. O invertir en nuestros puertos como nunca se ha invertido, más de veinte millones de euros —y por cierto— una ejecución de la Agencia de Puertos del 93%.

Señoría, nuestro objetivo es ejecutar al máximo los fondos europeos, pero también esa partida que financia el Gobierno de la Junta de Andalucía en los presupuestos de la consejería que dirijo.

Gracias.

11-21/POC-000658. Pregunta oral relativa al Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra de Segura de la provincia de Jaén

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra de Segura de la provincia de Jaén.

Grupo proponente, el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora consejera tiene la palabra.

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

—Gracias, presidente.

Señoría, conozco que existe un municipio, en concreto el de Génave, que ha solicitado la revisión concreta del anexo II del Plan relativo a las condiciones urbanísticas de las edificaciones de servicio a las fincas en suelo no urbanizable. Y sabemos que es un plan subregional, que como muchos otros la superposición de normas y las nuevas necesidades de la población también de nuestro territorio hacen necesarias determinadas modificaciones. Como sabe, el Proyecto de Ley de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía ha iniciado ya su tramitación parlamentaria, y establece que el POTA podrá incluir determinaciones de aplicación directa que posibiliten tanto la actuación y homogeneización de la normativa de los planes subregionales vigentes, como la implantación de actuaciones territoriales también de interés supralocal.

Por ello, ya estamos trabajando en la revisión del POTA, que va a analizar todos los problemas que hasta ahora se están produciendo. La intención es que, desde el POTA, se intente abarcar todas estas situaciones, la mayor parte de ellas sin esperar a la modificación, a la actualización de los planes subregionales. Todo ello aconseja esperar, en estos momentos, a esa aprobación de la nueva ley, y también a la actualización del POTA, que, como le digo, ya estamos en proceso de revisión. El objetivo es resolver, por tanto, directamente, desde el documento de planificación del conjunto de Andalucía, el POTA, los problemas que se detecten, que tenemos conocimiento en los ámbitos subregionales.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Sí.

Señora consejera, efectivamente, la revisión del POTA puede venir a resolver alguno de los problemas que se señalan. Pero yo lo que planteo aquí es algo mucho más elemental y primario, y es que el alcalde de Génave, en marzo de 2019 se dirige al Gobierno, tanto a los servicios centrales en Sevilla como a la delegación provincial. Y una mínima relación entre las instituciones..., que tiene que ver no solo con la cortesía, sino con las obligaciones, es que al menos se conteste a una demanda de un alcalde que está esperando todavía recibir una contestación. No plantea que tenga una solución inmediata, pero sí una contestación del Gobierno al que se dirige para trasladarle su preocupación. Y su preocupación, efectivamente, tiene que ver con lo que él interpreta que es un factor limitante, de un documento aprobado en 2013, en este momento, para el desarrollo de la zona. El anexo 2 representa, según su criterio, un elemento de discriminación respecto al resto de las zonas de la Sierra de Segura, que es el pasillo de Levante, el valle del río Beas, el valle del Segura y las Sierras y Los Campos de Hernán Perea.

Al final, un elemento que no sea un factor que vaya en la dirección contraria de lo que es exigible, que es crear condiciones para que lo que representa el desarrollo económico en zonas rurales y lo que representa el reto demográfico, sea posible avanzarlo, aparte de con, lógicamente, el interés fundamental de los habitantes de la zona, con las ayudas de los diferentes programas de los gobiernos, provincial, nacional y regional, y que acabe habiendo una normativa que no sea, como él interpreta, efectivamente, un factor limitante.

En la zona hay muchas necesidades, el Gobierno de España en este momento precisamente, después de hacer un esfuerzo considerable, está impulsando la A-32, que es una comunicación de Andalucía con el Levante, con inversiones que están permitiendo que esa autovía avance a un mayor nivel de velocidad.

Por lo tanto, mejora de la accesibilidad, en vías de alta capacidad. Y, luego, la capilaridad que tienen que tener las vías secundarias. Y lo que también tiene que plantearse el Gobierno de Andalucía es, hombre, servicios públicos básicos que determinan también vitalidad del medio rural es no cerrar centros educativos, mantener los centros de salud operativos y abiertos en todas las mejores condiciones. Y dada la transferencia extraordinaria que el Gobierno de la nación ha hecho en esta situación de pandemia, pues, no tener el lujo de acabar liquidando el presupuesto con superávit, cuando hay necesidades objetivas en el medio rural y en el conjunto de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, me preocuparé y daremos respuesta, si no se ha hecho, al alcalde afectado. La misma respuesta que le he trasladado a usted esta mañana.

En primer lugar, este Gobierno ha hecho un esfuerzo muy importante y en tiempo récord proporciona, y ya se encuentra en trámite parlamentario el nuevo texto de la LISTA, una ley que va a llegar en un momento determinante, crucial para ayudar a la reactivación económica de Andalucía. Una ley que afronta y que establece como objetivo claro la ordenación del territorio, que asume también el texto de la ley que recogía esa ordenación del territorio y la dota... Por cierto, desde 1994, fíjense si tiempo tuvo el Partido Socialista de revisarla, actualizarla o emprender un nuevo texto normativo para regular, para ordenar nuestro territorio, pero también ayudar a vertebrar Andalucía y regular su suelo y el urbanismo. Pero además le he indicado que del impulso de ese nuevo texto entendemos que es la revisión del POTA, el que de una forma única e integral es la solución más rápida y efectiva para resolver lo antes posible problemas que se están planteando derivados de esos planes territoriales que aprobó el Partido Socialista, y que tampoco revisó en su conjunto, ni era el documento territorial en el marco de nuestra comunidad autónoma, ni los territoriales.

Por tanto, el camino está ya indicado. Y ese esfuerzo yo creo que es determinante para impulsar esas revisiones y favorecer en momentos cruciales como este el desarrollo económico sostenible siempre de Andalucía.

Muchas gracias.

11-21/POC-001033. Pregunta oral relativa a los problemas de filtración en bloques de viviendas de la barriada de La Estacada de La Rinconada (Sevilla)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a problema de filtración en bloques de viviendas de la barriada de La Estacada de La Rinconada, Sevilla.

Proponente, el Grupo Adelante Andalucía.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Recientemente visité la barriada La Estacada, en La Rinconada, un municipio de la vega del Guadalquivir en Sevilla. Tuve la oportunidad de estar hablando con los vecinos y visitando los edificios, que nos dicen que son propiedad de la Junta de Andalucía, propiedad de la Agencia de Vivienda, de AVRA. Los edificios presentan un estado bastante preocupante, señora consejera. Hay problemas en las cubiertas, en las cornisas, necesitan actuaciones de rehabilitación en la fachada. También, las escaleras de los bloques, muchas tienen peldaños sueltos, en la parte de los patios también hay verdaderas barreras arquitectónicas que ponen en peligro la seguridad de las personas.

Pero especialmente nos preocupó un caso de filtraciones que pudimos presenciar en uno de los bloques, pero parece ser que hay más afectados, donde aguas fecales se mezclan con aguas limpias, lo que está poniendo en riesgo la salud de los vecinos y vecinas que viven en esos edificios. Pero también, y según nos informa un arquitecto, puede estar dañando la estructura del edificio, por lo que podríamos estar hablando de un riesgo mucho mayor.

Lo que le queremos preguntar hoy aquí, señora consejera, si son conocedores, desde su consejería, de esta situación, y especialmente si van a realizar algún tipo de actuaciones urgentes, que vengan a garantizar el derecho a la vivienda que tienen estos vecinos y vecinas.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, en el municipio de La Rinconada, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, gestiona un parque residencial de 950 viviendas protegidas en alquiler.

La barriada La Estacada, que ha hecho usted referencia en este municipio, la conforman dos promociones, que suman 252 viviendas, todas ellas en arrendamiento. La agencia AVRA viene haciendo continuas reparaciones y también prestando atención a aquellas que presentan los inquilinos. En concreto, en La Estacada se han realizado recientemente dos obras, y ya se han programado con carácter urgente la ejecución en las próximas, que afectan a los bloques 8 y 9, o el grupo de 240 viviendas con problemas motivados por esa filtración de aguas que usted destacaba, de aguas fecales a los forjados sanitarios.

Las obras realizadas y las pendientes las lleva a cabo la empresa municipal Soderin, en desarrollo, con un acuerdo suscrito entre esa empresa municipal y AVRA, que deriva de una sentencia judicial de 2017.

La semana pasada se iniciaron los trabajos de limpieza y reparación de la red de saneamiento. Se ha comenzado con tareas de inspección, a las que seguirá la limpieza de las canalizaciones. Una vez esté limpia la red, se procederá con una cámara a visualizar el estado en el que se encuentra, a lo que se seguirán las tareas de reparación que fueran necesarias. Además, me indican que se limpiará, se desinfectará la cámara baja del forjado sanitario, concluyendo con la reparación de las roturas que en su caso pudiéramos detectar.

La empresa municipal Soderin y la agencia AVRA están analizando también —le avanzo— la posibilidad de acometer una nueva actuación integral en los bloques 18 y 19 de la promoción a la que hacemos referencia. Para conocer el alcance de esta actuación, la empresa está elaborando un documento técnico para recoger la adecuación integral, que someterá al visto bueno de AVRA antes de proceder a la ejecución de las obras. Los departamentos técnicos de la empresa municipal y de AVRA mantienen reuniones permanentes y están coordinados para la mejora de esta promoción de viviendas.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Simplemente, señora consejera, me alegra que el registro y que el debate de esta iniciativa haya servido para solucionar este problema. Me gustaría que no tuviéramos la necesidad de tener que traer preguntas parlamentarias para que se solucionen los problemas, y se atienda a los vecinos y vecinas con sus inquietudes y sus peticiones de forma directa, porque me consta que en esta barriada han sido múltiples las solicitudes que han trasladado, tanto a la agencia como al ayuntamiento y, desgraciadamente, desoída de forma tradicional.

Me alegra mucho el registro de esta pregunta y le agradezco la información que nos ha detallado, que me comprometo a trasladarla fielmente al colectivo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Quiere añadir algo, señora consejera?

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Nada más. Le iré informando de los avances respecto a ese nuevo proyecto. Pero sí indicarle, como le he dicho, que las obras realizadas y las pendientes las llevan a cabo tanto AVRA como con la empresa municipal, Soderin.

Y es en base a un acuerdo suscrito, antiguo, entre la empresa municipal y AVRA, que deriva de la sentencia judicial de 2017. Desde ese momento, trabajamos, avanzamos en dar respuesta a esos daños que pudieran observarse y detectar en esta promoción de viviendas.

Gracias.

11-21/POC-001066. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija. El Grupo proponente es el Grupo Parlamentario Vox.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, parece que Écija tiene mala suerte. Parece como si su inmenso patrimonio artístico e histórico fuera, más que una bendición, una verdadera losa que impide su crecimiento y su desarrollo. Resulta que en su famosa plaza del Salón, conocida oficialmente como plaza de España, han estado diez años de obras para construir un aparcamiento, el cual se vio paralizado por los interesantísimos restos arqueológicos que aparecieron en la zona; cosa que era totalmente predecible, porque ya se sabía de antemano que la plaza ocupa ininterrumpidamente el espacio de lo que fue el foro de la colonia romana de Astigi y el centro de la ciudad musulmana. Evidentemente, no se trata de mala suerte, sino que estamos hablando de una gestión nefasta e incomprensible para el ciudadano medio.

Nosotros nos vamos a centrar en las obras de las Casas Consistoriales, obras que también llevan un retraso considerable, esta vez sin ninguna excusa que lo justifique. El lugar que ocupa el ayuntamiento, en uno de los extremos de la señalada plaza, se dedicó a fines municipales desde el siglo XV. Sin embargo, la edificación se prolongó durante muchos siglos y por arquitectos diferentes, no siendo hasta el XIX cuando se terminó la construcción. El resultado de tantas ampliaciones y reformas efectuadas sobre estos edificios produjo un verdadero laberinto interior, con dependencias poco ventiladas y deficientemente iluminadas que se apoyaban en recorridos angostos y especialmente confusos. El viejo caserón no disponía de un vestíbulo o patio que lo significara como un centro principal, aunque disponía de estancias nobles, como su sala capitular. Además, se habían instalado allí varias piezas de artesonado mudéjar, procedentes de conventos ecijanos, además de mosaicos y otras antigüedades.

Se puede afirmar que el edificio siempre ha estado de obra, destacando las acometidas en el reinado de Isabel II, que estuvieron a cargo de Balbino Marrón. Sin embargo, su poco funcional interior provocó que, en 2007, el ayuntamiento decidiera convocar un concurso de ideas para la rehabilitación de toda la estructura, que todavía está coleando. En teoría, el resultado sería un edificio funcional e inteligente que, además de mantener las partes históricas más valiosas, contaría con aislamiento térmico y con un ingenioso tratamiento de aguas pluviales.

La obra, finalmente, fue licitada para la empresa Dragados y Construcciones, y debería de haber estado terminada para septiembre de 2019. Pero, después de haber estado paralizadas las obras durante más de un año, la Junta de Andalucía decidió rescindir el contrato en 2018, dejando en su fachada el famoso toldo, que lleva puesto provisionalmente desde el 2009.

Y, en este contexto, señora consejera, las preguntas se nos agolpan. La resolución del contrato con Dragados ¿ha motivado algún tipo de reclamación judicial o extrajudicial? ¿Ha salido ya a licitación la nueva obra? ¿Va a ser financiada con fondos europeos? Y, en definitiva, ¿cuándo calcula la Junta que se va a poder poner fin a esta obra eterna?

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, como bien ha señalado, el 27 de julio de 2017 se iniciaron las obras de rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija. Por diversos motivos, con fecha de 18 de junio de 2019 se procedió a la resolución, de mutuo acuerdo, del contrato de obra suscrito con fecha de 29 de junio de 2017, entre la Consejería de Fomento y la empresa Dragados.

Se rescindió de mutuo acuerdo y, por tanto, sin exigencia de responsabilidad o de indemnización —que me preguntaba— entre ninguna de las dos partes. Por mutuo acuerdo, debido a diferentes motivos: por la acumulación de los retrasos, que eran muy considerables en 2018 y hasta que, en 2019, se rescindió ese contrato, como le indico, por mutuo acuerdo. Pero, principalmente, porque el proyecto aprobado que licitó el Gobierno anterior, el Partido Socialista, se mostró inadecuado desde el principio. Resultaba ligada a introducir modificaciones sustanciales derivadas de dos inquietudes técnicas del proyecto: la estructura estabilizadora de la fachada y el estudio geotécnico que sirve de base al proyecto.

Tras esta rescisión, tres meses después se formalizó, cuanto antes pudimos, un nuevo contrato, que era absolutamente necesario para afrontar lo que motivaba la rescisión del contrato, del proyecto básico y ejecución, el estudio de seguridad y salud, la dirección facultativa de las obras de rehabilitación de las Casas Consistoriales de Écija.

Este proyecto, señoría, por el que pregunta, le avanzo que actualmente se encuentra en fase de supervisión por parte de los servicios técnicos. Esto indica que, tras esa supervisión y aprobación del proyecto básico y de ejecución, se procederá en este año a esa licitación de las obras, a su adjudicación y formalización del contrato, estimándose, señoría, que podamos reiniciar las mismas a principios del año 2022.

Ese es mi deseo, y lo comparto con usted, porque sé de la importancia patrimonial e histórica de este edificio y la expectativa que tiene, y la ilusión, el municipio, la ciudad de Écija respecto a la rehabilitación, la recuperación de este espacio, para mejorar el propio municipio y para ponerlo a disposición también de sus vecinos.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001096. Pregunta oral relativa a innovaciones tecnológicas en los metros andaluces

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta, relativa a innovaciones.

Proponente el Grupo Parlamentario Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Y, buenos días, señorías.

Señora consejera, la mejora de la calidad de los servicios públicos es una labor que las administraciones públicas pensamos que deben de realizar constante y permanentemente. Si, además, se trata de un servicio como el transporte público, pues el trabajo, creemos nosotros que puede derivar en beneficio muy importante para los ciudadanos. Porque se trata de que ellos, de que los ciudadanos vean realmente atractivo y mejor desplazarse en transporte público que en transporte privado. Y esto, en el caso de una gran ciudad o de una gran área metropolitana, además de calidad de vida, además de bienestar social, es una defensa silenciosa, o no tanto, pero desde luego, muy eficaz, para un mejor medioambiente.

Por ello, es sumamente importante hacer atractivos, cada vez más atractivos, nuestros metros. Por eso es prioritario aplicarles las nuevas tecnologías, que faciliten su uso y, como decía, los hagan mucho más fáciles para todos.

Nos consta que su consejería, que usted, señora consejera, lleva en ello mucho tiempo, y hemos comprobado cómo usted misma ha puesto, ha llevado a la práctica, métodos innovadores en los metros andaluces; métodos avanzados, aprovechando las nuevas tecnologías, que hacen de nuestros metros mejores sistemas y, desde luego, más confortables medios de transporte.

Una forma, entendemos nosotros, más, una forma que suma ese efecto llamada para que se produzca en todos los usuarios y que es, en definitiva, de lo que se trata. Por ello, en el día de hoy, en este momento, le preguntamos por lo que se ha implantado de nuevas tecnologías en los metros sevillanos, y por lo que pueda venir en el futuro.

Muchas gracias, señora consejera.

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.

En efecto, señoría, tenemos que dar respuesta a ese gran reto que nos hemos marcado, de mejora permanente y también de eficiencia en el transporte público, con la incorporación de herramientas, de aplicaciones tecnológicas. En la crisis de esta pandemia, hemos tenido la oportunidad para profundizar, potenciar la implantación tecnológica en los metros, asumiendo proyectos que deben permanecer, porque nuestro afán es la mejora de la gestión del transporte público, fomentar esa demanda, también la intermodalidad. Y han sido muchas las medidas incorporadas en los metropolitanos andaluces en estos momentos.

Decirles que, respecto al metro de Sevilla, ha incorporado medidas, como un sistema de validación, que es pionero en España, que permite viajar con el uso de tarjeta bancaria o por terminal móvil. Decirle que hemos también incorporado la monitorización de la calidad del aire en el interior de los trenes, a la que puede acceder de forma directa el usuario.

Incorporamos aparcamientos para patinetes eléctricos que permiten la recarga gratuita de los mismos, siendo el primer metro, el de Sevilla, en ofrecer este servicio. Ha incorporado el metro de Sevilla también, un servicio de atención *online* al cliente, que responde, desde 2019, a las consultas más frecuentes. También ha incorporado un sistema de control de aforos en andenes y vestíbulos que va a adaptar el servicio a la demanda. Nos ha ayudado a gestionar el metro de Sevilla en los momentos más difíciles, más sensibles de la pandemia.

Respecto al metro de Granada, se han implementado otras medidas, como la de compartir la información en tiempos de trayecto y frecuencias de parada con la aplicación Google Maps, lo cual también favorece ese intercambio modal.

En enero de 2021, terminamos de habilitar el pago y recarga de los títulos de viaje también con tarjeta bancaria. Acabamos de concluir los trabajos de implantación de cobertura de telefonía móvil en el tramo subterráneo.

A corto y medio plazo implantaremos otros sistemas para la mejora de la velocidad comercial, para el cuenteo de viajeros, adaptando también el servicio de demanda, mejorar la conectividad, la creación también de una *app* propia para la mejora de esa conectividad intermodal, o un ambicioso proyecto de eficacia energética y reducción también del impacto ambiental.

Por último, respecto al metro de Málaga, destacarles algunos avances: la resolución en tiempo real de las incidencias del billeteo, la reunificación de saldos a varios títulos de viaje, el desarrollo también de una aplicación móvil con funcionalidades como tiempo de espera prevista para los próximos trenes, un sistema de consulta, también recarga de saldo de tarjetas de transporte.

El programa Taquilla, que nos permite la venta y recarga manual de los títulos de viaje. Una web interactiva que incorpora navegación de 360 grados por las instalaciones.

En el 2021 hemos llevado a cabo la modificación de los sistemas de climatización de los trenes para renovar el aire en el interior de los trenes durante 24 veces a la hora.

Decirle que todas estas mejoras garantizan la seguridad como transporte público de los tres metros andaluces, y estamos convencidos de que van a ser un aliciente y un acicate también para ayudarnos a recupe-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

rar usuarios, usuarios perdidos como consecuencia de la pandemia, que ya nos encontramos trabajando con ese objetivo, con esa finalidad, incorporando todas estas mejoras en los servicios que prestan.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

11-21/POC-001098. Pregunta oral relativa al acceso al parque Geolit

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta relativa al acceso al parque Geolit. Proponente, el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues hablamos de nuevo de otra inversión en las carreteras de Jaén, de otra infraestructura que quizás el señor López pudiera otra vez decir que ejecutó en un 95%. A lo mejor, lo soñó, claro, su sueño, porque la realidad es bien distinta. La realidad es que el proyecto para construir la variante de Mengíbar es una reivindicación histórica demandada desde hace más de quince años, no solo por los vecinos de Mengíbar, sino también por los vecinos de Cazalilla, Espelúy y Villanueva de la Reina.

Es una actuación que reducirá notablemente el intenso tráfico de vehículos que circulan por la carretera de Mengíbar a Espelúy, la A-6076, y que, además, su desarrollo es fundamental para la ejecución del enlace de acceso de la autovía A-44 con el parque científico y tecnológico Geolit. El parque tecnológico de Geolit, que alberga 80 empresas y más de ochocientos trabajadores, carece de una incorporación directa en la vía de alta capacidad más próxima, la A-44, lo que obliga a que los vehículos tengan que trasladarse hasta la localidad más próxima, que es la de Las Infantas, cerca de cuatro kilómetros. Dos proyectos, que van de la mano: variante de Mengíbar y conexión del parque Geolit con la A-44. Y que llevan, como he dicho antes, 15 años guardados en un cajón. Que, además, el señor consejero de aquel entonces tiró la llave, el señor López, tiró la llave al fondo del mar. Pero este nuevo Gobierno rescata el proyecto, lo desbloquea, se ha encontrado muchos proyectos bloqueados y lo pretende poner en marcha y lo está haciendo, la variante de Mengíbar se ha anunciado en los medios de comunicación.

Y hoy queremos preguntarle a la señora consejera por las actuaciones que tiene previsto acometer en este importante proyecto también necesario para la provincia de Jaén y para nuestro desarrollo industrial.

Muchas gracias, señora Carazo.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Hidalgo, ayer, 4 de mayo, hemos publicado en el perfil del contratante de la consejería la licitación de las obras del acceso al parque científico-tecnológico Geolit, desde la autovía estatal, desde la A-44, en concreto, en su punto kilométrico 21, con un presupuesto base de licitación de cinco millones de euros. Aquí le enseño el documento que así lo acredita.

Estimamos, señorías, que las obras comenzarán en el último trimestre de este año, y cuenta con un plazo de ejecución de 14 meses para su puesta en servicio.

En efecto, tras muchos años de espera, resueltos los contratiempos que encontramos, vamos a convertir en realidad esta demanda de los usuarios de las más de ochenta empresas y 600 trabajadores que desarrollan su actividad profesional en el parque Geolit. Se trata de esas actuaciones que no supieron, no quisieron acometer los gobiernos socialistas y que el Gobierno andaluz en esta legislatura pone en valor.

Pero no solo es la única actuación que realizamos y que va a beneficiar a esas conexiones con el parque Geolit, acabamos de licitar también la redacción del proyecto de trazado y construcción de la variante de Mengíbar, de la variante de Mengíbar en la carretera 6076, por un importe base de 206.000 euros. Supone un proyecto mucho más ambicioso que el propio enlace a Geolit, necesario para el desarrollo de las comunicaciones también de esta zona.

Esta actuación, demandada por los vecinos desde hace más de quince años, pero que tampoco contaba con proyecto constructivo, va a reducir notablemente el intenso paso de vehículos que circulan por Mengíbar, pero también va a servir de desarrollo y de acicate para el parque tecnológico y científico Geolit.

Señoría, en septiembre de 2008, se redactó el estudio informativo de la variante de Mengíbar, se elevó a información pública en febrero de 2009. Fue en ese momento cuando la Diputación de Jaén señaló la necesidad del enlace de la variante con la A-44 para absorber el incremento de tráfico derivado de la proximidad al parque.

Finalmente, ese estudio informativo se aprobó en 2012 y planteaba que la variante se hiciera con un enlace para conectar, para dar acceso al parque. Pero no fue hasta 2017, fíjese cuántos años después, cinco años después, cuando se encargó la redacción del proyecto constructivo del tramo correspondiente tan solo al acceso al parque Geolit, que se terminó en 2018, pero que nunca se llegó a licitar ni a ejecutar por parte de los gobiernos anteriores.

En base a la programación en materia de infraestructuras de esta consejería, hemos impulsado esta licitación de la redacción del proyecto de trazado y construcción de la variante de Mengíbar, pero hoy podemos decir también que se encuentra en licitación ese proyecto de obras que dará enlace, que dará mejoras y nuevas oportunidades al parque Geolit en la provincia de Jaén.

Muchas gracias.

11-21/POC-001099. Pregunta oral relativa al acceso a Roquetas de Mar

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al acceso a Roquetas de Mar.
Proponente el Grupo Popular, y su portavoz tiene la palabra.

El señor HERRERA DE LAS HERAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, el municipio almeriense de Roquetas de Mar ha superado los cien mil habitantes y los ha superado tras una ampliación de su superficie urbana y gracias a un trabajo importante por parte de su equipo de gobierno y del alcalde.

Eso llevó al ayuntamiento a tomar la decisión de apostar por una variante, una variante que no contaba con el apoyo, en su momento, de la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista, pero que ha significado un antes y un después en el municipio de Roquetas. Una variante que evita que tengan que pasar por todo el pueblo para llegar a la zona turística de la Urbanización de Roquetas, y que ha generado numerosos beneficios a los ciudadanos de aquel municipio y a todos los que van a disfrutar de sus playas.

La Diputación de Almería, en el año 2018, ya redactó un proyecto para ampliar esa calzada, y ahora se encuentra con la necesidad de que se lleve a cabo también una adecuación del enlace con la parte sur de la carretera A-1051 de acceso a Roquetas de Mar.

Por eso, desde el Grupo Popular le preguntamos por la situación de esa glorieta y de ese tramo.
Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.
Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor Herrera, los sistemas de transporte deben complementarse desde la perspectiva de las necesidades de movilidad, pero también de acceso a la población.

Decirle que la política de infraestructuras del transporte analiza un importante volumen de inversiones para vertebrar el territorio, para potenciar también la integración del tejido productivo. Y decirle que una de

esas necesidades viene derivada del fuerte incremento del tráfico de uno de los principales accesos al municipio importante de Roquetas de Mar, el denominado camino del Cañuelo.

Este acceso se realizaba por un antiguo camino utilizado fundamentalmente para uso agrícola, con apenas seis, siete metros de anchura, sin aceras, con constantes entradas y salidas a los invernaderos existentes.

En el año 2018 los servicios técnicos de la Diputación de Almería redactaron un proyecto para la mejora del acceso existente del núcleo de Roquetas de Mar por el camino del Cañuelo, que consistía en la ampliación de la sección, manteniendo el trazado de su planta.

Las características de este nuevo vial, de doble sentido, que cuenta con una anchura de 26,20 metros, con arcén, carril central, ha obligado a la necesidad de estudio de su conexión con la glorieta sur del enlace de nuestra carretera, la A-1051 en su acceso a Roquetas de Mar para adecuarla a nuevas necesidades y también a esos requerimientos que nos obliga la mejora de la movilidad.

Analizada la intervención, por los técnicos de la consejería a lo largo de 2020, consideramos la necesidad de ampliar la glorieta y concluir que es plenamente coherente con esos objetivos que también abogan por la sostenibilidad y por la mejora de la seguridad vial. Con fecha de 17 de julio de 2020, la consejería aprobó definitivamente el proyecto de remodelación de la glorieta, documento donde se fijaron las características técnicas que va a reunir. La solución proyectada consiste en la ampliación de la glorieta de dos carriles existente hasta un diámetro de 50 metros para solucionar la problemática actual con esa conexión vial en la ejecución de la glorieta existente. Instalaremos seis proyectores led montados sobre columna central de 20 metros de altura.

Indicarle, señoría, y anuncio que ayer mismo también se publicó en el perfil del contratante el anuncio, precisamente, para licitar la obra y acometer este proyecto impulsado también por este nuevo gobierno con la colaboración del Ayuntamiento de Roquetas de Mar.

Indicarle que cuenta con un presupuesto previsto de 465.000 euros, que esperemos que entre en servicio a lo largo del próximo invierno.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001120. Pregunta oral relativa al puerto de Sevilla

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al puerto de Sevilla. Grupo proponente, el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y su portavoz tiene la palabra.

Señora Hormigo.

La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, presidente.

Señora consejera, el puerto de Sevilla ha sido históricamente un punto neurálgico de la economía y el comercio de la ciudad a lo largo de la historia. El comienzo de su actividad se remonta a los fenicios, más tarde, los romanos y la Edad Media ratificaron su ubicación estratégica. Y siglos después, los musulmanes y los españoles consolidaron sus dársenas como referentes de un imperio, con instituciones tan importantes como el Archivo de Indias o la Tabacalera.

Actualmente, Sevilla disfruta de un puerto que compite con otros tan importantes como Algeciras e innova en cuestiones de conciliación y corresponsabilidad, adhiriéndose a la Red Andaluza de Entidades Conciliadoras del IAM. Pero técnicamente sigue careciendo de las infraestructuras necesarias para hacerlo con garantías. La que fue sede del comercio con América hoy se ve perjudicada por la falta de medios para crecer y expandirse.

Hoy, empresas como Amazon residen en sus instalaciones, y compañías como Greenland Giga Factory han manifestado también su interés de levantar plantas de paneles solares en el recinto portuario. También, la Universidad de Sevilla abrirá el centro de innovación universitario en colaboración con la Universidad del Algarve y Évora para crear sinergias en investigación y desarrollo tecnológico en áreas como la industria 4.0, logística, materiales y sostenibilidad, demostrando con esto el compromiso de este Gobierno con la I+D+i.

Todo esto nos conduce a una conclusión lógica: el puerto crece, pero necesita más para competir en igualdad de condiciones. Es cierto que estos proyectos van relanzando, pero sus infraestructuras aún están lejos de las necesidades que impone el mercado. Se necesita modernizar las instalaciones, implantar la digitalización de procesos y mejorar las comunicaciones ferropuertuarias para gestionar, planificar, controlar y registrar el flujo de trenes dentro del recinto portuario, como ya ocurre en otros recintos como Algeciras, Valencia o Barcelona.

Es obligación nuestra seguir preguntando y empujando para que Andalucía tenga un punto más de referencia comercial y económica a nivel nacional e internacional. Y por eso le pregunto, ¿qué medidas conoce y que se implantarán para llevar el puerto de Sevilla al lugar que se merece?

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, las actuaciones a las que usted se refiere son competencia, como saben, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, que es puerto de interés general del Estado y, por tanto, pertenece su competencia al Ministerio de Transportes, pero le transmito la información de la que dispongo de la propia Autoridad Portuaria sevillana, la que sabe trabajamos estrechamente en beneficio de esa infraestructura tan importante, pero también en beneficio del conjunto de Andalucía.

La Autoridad Portuaria está licitando un contrato muy importante para mejorar la circulación de los trenes en el interior del recinto portuario mediante la implantación de un gestor de capacidad de circulación ferroviaria por el que se consiga mejorar la eficiencia, pero también aumentar la capacidad de sus operaciones. Con esta actuación el puerto de Sevilla pretende dotarse de un sistema que le dé soporte, que le ayude a la gestión, planificación, también al control, seguimiento de los movimientos de trenes dentro del recinto portuario.

Además, este proyecto va a permitir, y usted hacía referencia, la digitalización de todos los procedimientos establecidos por las empresas ferroviarias en sus sistemas de gestión de seguridad, con el objetivo de garantizar la seguridad en la gestión de sus operaciones. Esta actuación complementa al nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla, estratégico también para reducir los tiempos de paso del tren. El puerto de Sevilla es un auténtico motor logístico de primer nivel y, también, su zona logística es primera milla porque se caracteriza por esa intermodalidad.

Como sabe, se lo decía al comienzo de mi intervención, trabajamos codo con codo con el puerto de Sevilla, también con el resto de los puertos de interés general del Estado, lo dije también en la anterior comisión, dada la importancia que tiene la logística hoy en nuestra comunidad autónoma, la importancia que tiene también el interés que despierta, pero sobre todo con ese objetivo de ayudarnos, colaborando estrechamente en la reactivación económica y en la creación de empleo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-001146. Pregunta oral relativa a la reparación de la carretera A-4050 Jete (Granada)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta. Se retira la número 12 del orden del día. Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la reparación de la carretera A-4050 de Jete, Granada.

Proponente el Grupo Parlamentario Socialista, y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, traigo esta pregunta y otra posterior hablando de las carreteras de Granada que, evidentemente, nos tienen tremendamente preocupados por la muy deficiente situación que padecen.

Y podemos poner ejemplos de norte y a sur y de este a oeste. Si les parece, empezamos precisamente por el sur, por una carretera importante que es la A-4050, Almuñécar-Jete-Otívar, esa carretera que, para quien no la conozca, comunica la costa y Almuñécar con el valle de Jete, del río Jete, una zona muy próspera con cultivos de subtropicales, con una población muy estable y una población con una actividad económica importante. Ahora es la recogida de la níspera, y podemos ver los vehículos transitando cargados de esta fruta que es rentable y que genera empleo.

Con esperanza recogían, en Jete, el anuncio de reparación, de destinar más de quinientos mil euros a la reparación de la carretera, pero tengo que decirle que esta esperanza se ha tornado en indignación cuando lo han comprobado los vecinos de Jete, incrédulos, que la reparación solo afecta a los dos extremos de la carretera, es decir, a Almuñécar y a Otívar. Y se olvida la zona que es precisamente la que en peor estado se encuentra.

La pregunta que nos hacemos todos es si hay alguna decisión política en esta extraña decisión y, vuelvo a repetir, extraña, porque solo son los extremos los que se tocan, y política, porque da la casualidad que los dos municipios donde se actúa, en Almuñécar y en Otívar, gobierna el Partido Popular, y en Jete gobierna el Partido Socialista.

Nos preguntamos, ¿es que los vecinos de Jete, que libremente han elegido un alcalde socialista, no sufren los mismos riesgos, las mismas molestias, no tienen los mismos derechos a tener una carretera en condiciones que los de Almuñécar u Otívar?

Creemos que merece una respuesta. Nos preocupa, ya digo, este tipo de actuaciones que generan esta desconfianza y esta indignación. Por eso, creemos necesario, señora consejera, preguntarle si tiene alguna actuación prevista para la travesía y el municipio de Jete, y si piensa, en este caso, atender esa demanda de los vecinos de Jete para que su carretera se repare y pueda funcionar de forma adecuada.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, hemos priorizado en esta vía, en la A-4050, una actuación que usted ha comentado en un tramo de cinco kilómetros, en concreto, entre los kilómetros 54 y 59.

La dirección general de Infraestructuras detectó justo antes de llegar al municipio de Jete un tramo de concentración de accidentes y sobre el que se debería haber actuado la pasada legislatura, señoría. Es un proyecto constructivo aprobado, y que el Partido Socialista dejó pendiente. Luego hemos impulsado el mismo proyecto constructivo, tal y como nos lo encontramos, luego no me parece oportuno que usted me indique si este proyecto deja fuera un determinado municipio por un interés político, el mismo proyecto pendiente desde 2018 en esa actuación, en esos cinco kilómetros, pero porque era donde se detecta la principal necesidad, donde hay una intensidad de tráfico mayor, así se resalta en el proyecto, donde los vehículos pesados han avanzado, especialmente en los últimos años, derivado del crecimiento de las explotaciones agrícolas, de la comercialización de la fruta tropical. En estos cinco kilómetros, llamados por los vecinos «la carretera del Suspiro del Moro», que están catalogados como especialmente peligrosos, atendiendo a las estadísticas de accidentalidad. Los datos de siniestralidad nos indicaban la necesidad de actuar sobre esta carretera y, el pasado 5 de abril, asistí al inicio de las obras de seguridad vial que se están ejecutando, con un presupuesto de 525.000 euros. Se van a prolongar hasta el verano. Y se centran en la reparación del firme, la mejora de señalización vertical y horizontal, en el arreglo de zonas donde se producían anegaciones en periodos de lluvias. Decirles que, además, resolvemos carencias de seguridad vial, mediante un conjunto de medidas, entre las que se encuentran el refuerzo de firme; la mejora de la capacidad, también, del drenaje, como le decía; tramos de bordillos para el encauzamiento del tráfico, zona de contención de tierras procedentes de la erosión de los taludes...

Esta actuación no solo va a beneficiar a los usuarios de la A-4050, sino a toda una comarca cuyas explotaciones agrícolas se han convertido en motor económico y de empleo para la zona.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-001147. Pregunta oral relativa a mejoras en las carreteras de la provincia de Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos. Siguiente pregunta, relativa a mejoras en carreteras en la provincia de Granada. Proponente, el Grupo Socialista.

Su portavoz, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Perdón, estaba hablando sin el micro. Discúlpeme.

... que se realice también con evidentes dificultades y con riesgos para los que transitan. Pero usted me dice que sí, que está muy bien, que ese es el problema, pero que la culpa es de los anteriores gobiernos socialistas, que hace tres años ya que no están, y la verdad es que eso es difícil de entender por parte de los ciudadanos. Lo mismo, en esa modificación del Reglamento que hemos hecho, lo que había que haber puesto es que comparezca ahí, en lugar de usted, los anteriores responsables de la Junta de Andalucía con los gobiernos socialistas, y que ellos sean los que puedan aportar soluciones. Porque esta es la realidad de la provincia de Granada, carretera de un estado lamentable, impidiendo la circulación, el acceso a los municipios, poniendo en riesgo a los vehículos que transitan por ella. Pero parece que usted no tiene soluciones para estos problemas, y usted es la consejera de Fomento —además, desde hace dos años y medio—, señora consejera. Usted está, en este caso, que, debería estar aportando soluciones a los problemas de esos vecinos, que muchos nos va a escuchar o nos están escuchando. Usted tiene que dar soluciones; no me vale que solo sea cargar responsabilidades para un Gobierno, que vuelvo a repetir, que ya hace cerca de tres años que no está aquí.

Por eso, comprométase con los vecinos de Granada; saquen a Granada de ese olvido en el que este Gobierno la ha metido, y lo antes posible pongan en marcha estas reparaciones de estas carreteras y otras muchas, que seguro que seguiremos trayendo a esta comisión, porque son exigencias, reclamaciones legítimas de los vecinos de las provincias de Granada.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el punto de partida es que la provincia de Granada cuenta con una red de carreteras compuesta por 1.617 kilómetros y, de estos, en el año 2019, se encontraban en muy mal estado 263,12 kilómetros, casi el 15% de las carreteras de titularidad autonómica en la provincia de Granada. Les recuerdo esa falta de inversión en la conservación, en el mantenimiento, reduciendo esa partida a la mitad en casi una década. Pero bien, nos hemos puesto a trabajar para afrontar todas esas dificultades, priorizando los proyectos, siempre pensando en aquellos que eran más urgentes.

Y respecto a las carreteras por las que me pregunta, pues le voy a informar.

Respecto a la A-4200, Baza-Benamaurel, decirle que reconstruimos, en tan solo tres meses y medio, el puente sobre el río Baza, gravemente afectado por la DANA en septiembre de 2019. Fue adjudicado en octubre, con un presupuesto de 720.000 euros, y se pudo poner en servicio en tiempo récord, en febrero de 2020. Pero, además, hemos realizado el refuerzo de firme en los puntos kilométricos del 12 al 15 y del 20 al 24, que ha contado con un presupuesto de 315.000 euros. Además, hemos ejecutado la renovación de la señalización vertical entre sus 22 primeros kilómetros, y hemos actuado también en la travesía del Benamaurel, en el centro del municipio, en los puntos kilométricos del 12,250 al 12,60, con la construcción de un nuevo acerao. Además, señoría, tal y como ya informé, nos encontramos actualizando el proyecto redactado de acondicionamiento de esta vía, antiguo, que había que actualizar; tampoco se dejó preparado para ser licitado. Y decirle que forma parte de los objetivos del nuevo plan, también, de infraestructuras.

Respecto a la carretera A-337, decirle que preparamos la licitación —que va a ser en este ejercicio presupuestario 2021, tiene reservado presupuesto— de la mejora de capacidad y nivel de servicio de la carretera; en concreto, en los términos municipales de Ferreira, Nevada y La Calahorra. Y va a contar con una inversión, con un presupuesto de millón y medio de euros.

Señoría, lo anunció el presidente de la Junta de Andalucía en su visita a La Calahorra, hace quince días —no se enteraría usted—: a punto de licitarse, tal y como indicamos, este proyecto.

Muchas gracias.

11-21/POC-001148. Pregunta oral relativa al desarrollo de suelo industrial en la ciudad de Martos (Jaén)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, y última, relativa al desarrollo del suelo industrial en la ciudad de Martos, Jaén.
Proponente el Grupo Socialista.

Su portavoz, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.
Doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la provincia de Jaén, y, en concreto, el municipio de Martos, tienen que avanzar, y queda mucho por hacer —hemos hablado de Jaén, también, esta mañana—. El tejido industrial y productivo de Martos es muy potente; es una locomotora industrial en la provincia de Jaén y es una realidad la necesidad de ampliar el suelo industrial para ubicar otras empresas que sean asociadas, auxiliares a las empresas que ya están instaladas en Martos.

Esta consejera y este Gobierno trabajan en colaboración con el ayuntamiento, también con el tejido empresarial, en la búsqueda de una solución, pero de una solución que sea viable, que sea viable para ese necesario desarrollo industrial, también, del polígono de Martos, analizando distintas opciones que permitan un coste de urbanización y también de venta de suelos que sea viable para los operadores.

Les informo que, desde la Consejería de Hacienda e Industria, se analizan las posibilidades del deseado desarrollo industrial. Se ha constituido una mesa de trabajo, con leal colaboración entre el Ayuntamiento de Martos, en el marco de la subcomisión de Hacienda, para estudiar este asunto.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.
Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, queda mucho por hacer en Martos, en Jaén, en Andalucía, en España, en el mundo. Martos es una locomotora industrial, pero usted no hace absolutamente nada por contribuir a que el empuje de los martos, que han demostrado a lo largo de todos estos años que son capaces no solo de incrementar o producir en el ámbito de la agricultura, reduciendo el personal dedicado al sector primario, sino que han sido capaces de diversificar la actividad económica, llevando un elemento muy potente de diversificación de la economía al ámbito industrial.

Por tanto, descripción de lo que es un hecho —locomotora industrial—, pero un Gobierno que lleva casi tres años sin tocar bola. ¿Por qué se lo digo? Porque nosotros, como Grupo Parlamentario Socialista, trajimos a este Parlamento una proposición no de ley, cuando llevaba usted más de un año en la consejería y no había hecho absolutamente nada por continuar con un proyecto que estaba pactado con el ayuntamiento y con la iniciativa privada; ese mecanismo que a ustedes tanto les seduce, que es la colaboración público-privada..., que, por cierto, no la ha inventado usted: la Empresa Pública de Suelo, que la sucedió AVRA, ha hecho muchas operaciones en esta dirección; la última, precisamente, que da razón a la necesidad de ampliar el suelo industrial, es que el suelo que se había promovido⁴⁴⁴ entre EPSA, en su momento, y el ayuntamiento ha estado agotado, gracias al éxito empresarial de la comarca. Dos años y medio perdidos. En aquella ocasión trajimos la proposición no de ley, al final se votó por unanimidad. Eso sí, con una enmienda de su grupo bastante, en fin, llamativa, que querían enmendar el apartado donde decíamos «suelo industrial a precio de coste». Parece que lo de la especulación lo llevan tan metido en vena que no eran capaces de aceptar que... La señora portavoz del Partido Popular lo recordará porque ella lo defendió, ¿verdad? Pero lo que les estamos diciendo es que hagan algo útil.

Y, claro, yo he hecho una pregunta escrita, y me dicen que solo tienen una referencia de algo que salió en el periódico. No sé quién la engaña a usted o si usted sola se engaña, ¿verdad?, porque yo tengo aquí una comunicación pormenorizada del Ayuntamiento de Martos, de las reuniones que ha habido con los empresarios para llegar a un acuerdo que permitiera efectivamente que sobre sus expectativas iniciales, que estaban muy por encima de lo que al final se acordó, se llegara a una conclusión que permitiera suelo relativamente barato a los industriales, a los emprendedores. Con una modificación que formaba parte del acuerdo del Plan General de Martos que hizo el ayuntamiento, con una petición de cambio de modelo de gestión por parte de los empresarios, en un escrito que registran en el ayuntamiento. Si quiere, le digo la referencia: 2018011656, de fecha 12 de junio del 2018. Eso era cuando estaba el tema avanzado después de múltiples reuniones. Claro, que usted venga a decir que tienen una referencia de una cosa que han visto en el periódico no es más que la triste justificación de dos años y medio perdidos. Mucha loa a la locomotora de Martos, pero absolutamente nada. Y todo por una razón, por su sectarismo y por su incompetencia. Porque no pueden acabar aceptando que lo que tenían que hacer es seguir la estela y el acuerdo que había con los propietarios y con el propio ayuntamiento para ofrecer suelo a precio de coste a los emprendedores de Martos.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor López, en la anterior legislatura, la décima, jamás ni usted ni su Grupo Parlamentario mencionó como proyecto o como línea de acción de su consejería el desarrollo del suelo industrial del municipio de Martos. Tampoco su grupo vino a este Parlamento con una proposición de ley para impulsarlo. La proposición no de ley la presentó su grupo ya al principio de esta legislatura, cuando usted y el Partido Socialista se encontraban en la oposición. Esa es la realidad.

Tan solo unos meses antes de las elecciones de 2018, ya en campaña electoral, y eso se llama sectarismo, señor López, usted se comprometió con el alcalde de la ciudad y comprometió a la Agencia AVRA en un proyecto sin estudio de viabilidad, sin un papel.

[*Rumores.*]

Lo que usted ha hecho, a lo compadre, vuelvo a decirlo, como se hacía en la provincia de Jaén todo.

[*Rumores.*]

Sin un papel, sin un estudio de viabilidad que respaldara esa decisión, señor López.

Además, ha venido faltando a la verdad, cuando dice que existe un convenio o un protocolo entre la Agencia AVRA y el Ayuntamiento de Martos para el desarrollo del suelo industrial. Usted lo sabe bien, no puede tener la desvergüenza de decir como dijo en esta comisión: «Este proyecto de ampliación estaba en fase avanzada de gestación...». No sé usted a lo que se refiere con esas declaraciones. No dejaron avanzado absolutamente nada, eso le sirvió para hacer campaña unos meses antes de las elecciones autonómicas y engañar al municipio de Martos, como engañó a su propio municipio.

[*Rumores.*]

Se tiró a la piscina, a una piscina sin agua, porque estaba usted en campaña electoral. Eso es sectarismo, señor López. No tenía informe, no tenía nada. Una carta de intenciones con fines solo electoralistas, de engaño. De nuevo, otro engaño.

Mire usted, esta consejera y este Gobierno actúan de forma muy diferente a la que usted actúa en la provincia de Jaén y a la que viene realizando durante muchos años el Partido Socialista en Andalucía. Trabajamos con absoluta seriedad, de la mano del ayuntamiento, con los empresarios, tal y como estamos haciendo. Porque este proyecto lo que merece es un trabajo serio, estricto, que garantice su desarrollo, su viabilidad. Ese trabajo nos encontramos realizando, trabajando sobre este proyecto, estudiando en su conjunto diferentes acciones para apoyar a Martos, para apoyar también a esa industria importante. Pero, le vuelvo a repetir, con un proyecto que sea real, posible y útil.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XI LEGISLATURA

5 de mayo de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, antes de continuar con el orden del día, el último punto de la proposición no de ley, un breve receso.

[Receso.]

11-21/PNLC-000115. **Proposición no de ley relativa a los corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico central**

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

— Si sus señorías lo entienden oportuno, ¿podemos continuar?

Pasamos al último punto del orden del día, proposición no de ley, iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, relativa a corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico central.

Tiene la palabra el grupo proponente y su portavoz.

La señora PINTOR ALONSO

— Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes.

Señorías, hoy mi grupo trae una proposición no de ley en relación con los corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico, también llamados corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transportes, ambos pertenecientes al ramal central, que son infraestructuras como palancas de cambio para que el tejido productivo y logístico de nuestra comunidad autónoma.

Ambos conectarán la Red Transeuropea de Transportes, que permitirá potenciar nuestro comercio exterior con plena adecuación a los desafíos del cambio climático. Pero la ejecución de estos proyectos y obras de los corredores ferroviarios hacen prever que estas infraestructuras no estarán en ejecución en Andalucía en el horizonte de 2023, debido al retraso de los tramos Bobadilla-Algeciras, Granada-Almería, Almería-Vera y Sevilla-Huelva.

Según los Presupuestos Generales del Estado, los corredores no finalizarán hasta al menos el 2025, la renovación de la línea Bobadilla-Algeciras y la renovación de la modernización del tramo Granada-Almería, y hasta el 2026, la línea de alta velocidad de Almería-Murcia.

Señorías, vamos a reclamar lo que es justo para Andalucía, para nuestra comunidad autónoma, lo que viene recogido en la normativa europea a través de la Directiva Europea 1315/2013, y que es necesario para desarrollar la actividad ferroviaria, ya no solo por el crecimiento económico de Andalucía, sino también en lo que se refiere a materia medioambiental, ya que la mejora de las líneas férreas debe llevar aparejada la inversión en trenes que permitan mayores cargas, que sean más eficientes y, sobre todo, menos contaminantes.

Nuestra gran preocupación es, en primer lugar, la renovación integral de la línea férrea convencional entre Granada y Almería, y el retraso de las obras de construcción del corredor entre Almería y Murcia. Andalucía es una comunidad autónoma diversa y grande. Almería y Andalucía quieren que el Gobierno de España haga un cronograma serio de la planificación de obras y la llegada definitiva del AVE a la provincia de Almería, sobre todo en los tramos donde tiene cierto retraso, que sería el tramo Pulpí-Vera y Los Arejos-Níjar. La primera fase de la integración ferroviaria en Almería, que incluye el soterramiento de El Puche y la segunda fase

del tramo El Puche-avenida del Mediterráneo y, también, la finalización de las obras de rehabilitación de la estación de ferrocarril de Almería.

En segundo lugar, reclamamos la electrificación del tramo Algeciras-Bobadilla. Esta parte también hace que el puerto de Algeciras no sea todo lo competitivo que podría ser, porque teniendo en cuenta que Algeciras es el principal puerto de España y del Mediterráneo, este debe tener todas las prestaciones, para que las distintas empresas de la geografía española puedan utilizar este puerto y sus más de 200 conexiones marítimas para expandir sus productos, que se incremente el potencial económico español, y que esto redunde, señorías, en generación de empleo.

Y, en tercer lugar, la falta de noticias sobre la ejecución de los nuevos accesos ferroviarios a los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga y Huelva. Conocemos la firma de un acuerdo con los presidentes de los puertos de Huelva y Sevilla para su incorporación como accionistas a la red logística de Andalucía, que depende de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, lo que supone un paso decisivo e histórico para el desarrollo de Majaravique, en beneficio de ambos puertos y de la actividad logística.

La apuesta que está realizando el Gobierno andaluz por el desarrollo de estas áreas logísticas exige la necesidad de acometer la mejora y modernización de los accesos ferroviarios a los puertos andaluces.

A estas consideraciones realizadas sobre las infraestructuras, añadimos lo siguiente: la falta de información sobre la adecuación de la vía férrea entre Antequera y Granada; la falta de una oficina del comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, aunque ya sabemos que nunca tuvieron intención de que se dispusiera de la delegación en Andalucía.

Señorías, es prioritario para nuestra comunidad autónoma que el Gobierno de España dé un impulso definitivo a los corredores Mediterráneo y Atlántico, que conectarán las áreas logísticas con los grandes puertos de Andalucía: Almería, Bahía de Algeciras, Cádiz, Motril, Huelva y Sevilla, entre otros. Es necesario emplear el plan de recuperación y resiliencia y los fondos Next Generation, para que este impulso que en complemento con los Presupuestos Generales del Estado, permitan acometer urgentemente estas infraestructuras estratégicas para la reactivación económica de Andalucía. Y creemos que tiene que ser ahora, ya. Que podemos contar con medios para hacer una realidad una petición histórica, para la que tenemos que estar todos unidos, todos los grupos, para que esta petición sea un conjunto de este Parlamento andaluz.

Si les parece, señorías, y por no extenderme, porque tienen además toda la parte propositiva, por mi parte quedaría expuesta, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno para fijar posición a los diferentes grupos políticos. Por Adelante Andalucía y un tiempo máximo, como todos conocéis, de tres minutos, decía que Adelante Andalucía y su portavoz tienen la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

La práctica habitual parlamentaria nos hace, cuando un grupo cambia de opinión, se incorpora a una petición histórica de otro grupo, pues tengamos que saludarlo. Pero no va a ser el caso, porque el cinismo en lo cual lo hace el Partido Popular no tiene límites. Porque hablamos de la necesidad, la importancia para Andalucía del desarrollo de los tramos de aquellas cuestiones fundamentales del corredor ferroviario Mediterráneo-Atlántico y central, y en concreto la importancia —y lo digo por cercanía— de finalizar el tramo, mejorar el tramo de Algeciras-Bobadilla.

Decimos que no podemos saludar esa incorporación, porque la verdad que se olvidan, en la exposición de motivos, de muchas cuestiones. El primer punto habla de financiación, de cumplimiento de los plazos... Y lo hace el mismo partido que en 2012 no presupuestó nada, perdón, un millón de euros, ejecutó cero; en 2013, 13 millones de euros, ejecutó cero; en 2014, 50 millones de euros, ejecutó cero y, además, rechazó una enmienda de Izquierda Unida para ampliarlo a 75 millones de euros; en 2015, de 50 millones de euros, ejecutó cero; en 2016, por fin se ejecuta algo: 16 millones de euros. Ese mismo año, con la complicidad de Ciudadanos, se cepillan un proyecto, el proyecto inicial, de 1.300 millones de euros, por otro *low cost*, de 400 millones de euros, que ahora precisamente, en el punto segundo, pide que se recuperen. Es decir, el mismo partido que cambió el proyecto, pide ahora que se vuelva a cambiar; no se sabe si para llegar a 2025, 2030 o quizás a 2040 sin tenerlo realizado, y más con el nivel de ejecución que estaban llevando a cabo en ese periodo en el que se ejecutan únicamente 13 millones de euros para esos corredores Mediterráneo por su paso por Andalucía, y sin embargo —digo por lo que siempre hablan de agravio comparativo—, en el mismo periodo en Levante y en Cataluña, se ejecutan 5.961 millones de euros. Perdonen, que la verdad que nos puede dar incluso algo de risa que ahora vengan con esta iniciativa.

Y en el punto tercero, hablan de una oficina, y yo voy a hablar de otra oficina: la oficina puesta en marcha por la Junta de Andalucía, de impulso de proyectos para los fondos de recuperación económica. Lo vuelvo a preguntar y lo voy a preguntar en todas las intervenciones: ¿alguno de los 151 proyectos que Andalucía ha elevado al Estado, se encuentra, por poner un ejemplo, el Algeciras-Bobadilla? Bueno, lo digo porque lo hemos preguntado, hemos solicitado información, y todavía no son capaces de decirnos cuáles son esos 151 proyectos. Esperemos que algunas de las cuestiones que se pidan aquí, se lo hayan exigido, por vía ventanilla única, al Gobierno de España.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Vox, y su portavoz tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Gracias, señor presidente.

Bueno, hay que recordar que fueron los gobiernos socialistas los que hicieron la gran hazaña de empezar el desmantelamiento ferroviario de España, a lo largo y ancho, por allá en mitad de los años ochenta.

Progresismo lo llamaban. El tiempo ha demostrado que el progresismo es el atraso, la desvertebración de los territorios y la falta de oportunidades, que nos han traído una despoblación alarmante en el mundo rural, que viene, como siempre, de los que más presumen, porque de los hechos carecen.

Ante el pasado de errores consecuentes, Europa apuesta firmemente por el ferrocarril, como ya lo fue en el pasado siglo XIX, y que ha ido avanzando tecnológicamente, hasta situarse en un lugar predominante en el presente siglo XXI. La seguridad, comodidad y sus virtudes medioambientalmente sostenibles, hacen de este medio de transporte el ideal para el traslado de personas y de mercancías. Europa apuesta por el tren sin paliativos, y esta Red Ferroviaria Transeuropea así lo constata.

La PNL que hoy debatimos aquí debería ser una excepción, si la política española, encabezada por un gobierno socialista en el Gobierno de la nación, hiciera sus deberes. Lamentablemente, la visión cortoplacista socialista no lo está haciendo, a pesar de estar ante unas infraestructuras claves para el futuro de nuestro país, y como no puede ser de otra forma, para nuestra comunidad autónoma. Esa visión cortoplacista hace que, en vez de aunar esfuerzos, las obras y proyectos que hay que desarrollar para que esta red sea operativa lo antes posible, se vaya atrasando. Y, una vez más, Andalucía es la perjudicada, por cálculos electoralistas, haciéndonos perder un tiempo importantísimo, que se acentúa en los tiempos de crisis que corren.

El Corredor Mediterráneo y Central es clave para esta tierra. La diferencia entre tenerlo o no lo es todo para afrontar el presente siglo. Su impacto en la economía será decisivo para la generación de nuevos negocios, comercio exterior e interior, logística y posicionamiento de los puertos en Andalucía como puerta de entrada a Europa de mercancías. Por otra parte, la financiación europea que desarrolla los objetivos de esta Red Ferroviaria Europea tiene un alto valor para superar la crisis actual, por el impulso que tiene la obra civil en el empleo, en la creación de empleo.

En definitiva, el Gobierno de España está ralentizando la ejecución de las obras que deben realizarse en territorio andaluz, quitándoles a sus ciudadanos la posibilidad de superar la actual crisis de una forma más expeditiva.

La red ferroviaria Sevilla-Huelva-Algeciras-Bobadilla o la de Almería-Granada —que, además, corre el riesgo de no ser adaptada para el tráfico de mercancías, con lo que conlleva para esa parte oriental de esta región— no estarán en el plazo previsto, mientras vemos cómo tramos de otras partes de España ya están acabados, o casi para finalizar, y además, con soluciones técnicas más avanzadas, que las hacen especialmente competitivas, mientras que aquí se opta por soluciones más económicas, que debilitan las posibilidades de la red, a pesar de contar con una alta concentración de los grandes puertos de España. Tarde y mal; así es como trata este Gobierno a esta comunidad autónoma. Por eso, el Grupo Parlamentario Vox en Andalucía, votará a favor de esta proposición no de ley, para enviarle un mensaje claro al PSOE y Podemos, a su gobierno, de que los agravios a esta tierra tienen que acabarse ya. Un tiempo nuevo ha llegado a Andalucía y no vamos a consentir que se nos siga ninguneando en favor de otras regiones de España, para asegurarse su poltrona en el poder. España tiene que ser una en igualdad de oportunidades y servicios. Solo desde una visión del todo, se puede garantizar esa igualdad en cada de sus territorios.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Ciudadanos, y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Gracias, señor presidente.

En primer lugar, me gustaría, como ha hecho mi compañera, felicitar al Partido Popular por los resultados electorales de ayer en la Comunidad de Madrid, darle la enhorabuena.

Pero también, si me permiten, me van a dejar que le dé mucho ánimo, mucha a fuerza a mis compañeros de Madrid, que han hecho un grandísimo trabajo, que se han dejado la piel en esa campaña, aunque, desgraciadamente, al final no hayan conseguido sacar los frutos deseados, pero eso no quita que, desde luego, desde Andalucía estemos muy orgullosos del trabajo que han realizado.

En referencia a esta proposición no de ley, me gustaría comentar que es una cosa recurrente, una petición que siempre, cada equis tiempo, viene a esta comisión: el que se acaben de una vez los ejes Mediterráneo, el Atlántico central. Y, sobre todo, más de una vez hemos pedido encarecidamente la conexión de Algeciras con Bobadilla, que es el puerto más importante que tenemos aquí en Andalucía, de los más importantes de España, pues que no tenga una conexión ferroviaria digna y en condiciones, que tenga una conexión ferroviaria del siglo XIX.

Y no entendemos por qué, desde febrero de 2019, se dejaron de impulsar estas infraestructuras, estos corredores y por qué el Gobierno dejó de impulsar estos corredores, porque hasta la propia Unión Europea le dio un toque de atención, tanto a España como a Francia, por el retraso que llevaban estas infraestructuras y se lo hizo —también en febrero de 2019, en el informe semestral europeo— que deben estar estas infraestructuras listas en el año 2030. Entonces, pues no entendemos por qué ese parón. Y le pidió que se realizaran las inversiones para completar la Red de Ferrocarril Transeuropeo en los corredores Mediterráneo-Atlántico, incluyendo los tramos transfronterizos, además de mejorar la conectividad con los puertos y las plataformas logísticas; esa fue la petición expresa que le hizo la Unión Europea. Y, sin embargo, señorías, no podemos presumir precisamente de que tengamos una buena red de transportes, porque España está en el vagón de cola precisamente del transporte ferroviario de mercancías en Europa, ya que solo el 4% se realiza por este medio de transporte, y el resto se hace por carretera, cuando anteriormente, precisamente este porcentaje era mayor, llegaba al 7% y ahora pues está disminuyendo este uso porque no se está potenciando. Y no entendemos, precisamente con las ventajas medioambientales y demás que debíamos potenciar, por qué no se potencia, por qué no se está invirtiendo, por qué no se finalizan de una vez, y por qué, desde luego, a Andalucía siempre la marginan y la tienen a un lado. Y no podemos permitir, con la necesidad que tenemos de crecer, de generar puestos de trabajo, de generar oportunidades en nuestra tierra, que siempre se esté marginando por parte del Gobierno central a la finalización de estas obras tan necesarias para nuestra comunidad autónoma.

Nosotros hemos presentado una enmienda, que pensamos que complementa esta petición de esta proposición no de ley, y ya adelanto que evidentemente vamos a votar favorablemente a esta PNL.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar, por aclarar una serie de cuestiones hablando de agravios comparativos, en relación con lo que planteaba el portavoz de Vox, yo entiendo los argumentarios de cada uno y lo que en algunos casos incluso los propios asesores nos ponen por delante, nos comemos, nos tragamos y decimos. Pero hay tres elementos objetivos, al margen de los argumentarios totalmente sesgados de los partidos políticos. Cuando gobernaba el Partido Popular en España, esta tierra, que estaba gobernada por el Partido Socialista, exigió en multitud de ocasiones planes de empleo al Gobierno de España. Canarias, Extremadura, tuvieron planes de empleo directos concretos del Gobierno de la derecha a esas comunidades autónomas. Y Andalucía, con una tasa de desempleo que bien merecía una ayuda extraordinaria por parte del Gobierno de la derecha, no lo tuvimos. Primer dato objetivo.

Segundo dato objetivo. Miles de millones de euros más en estos presupuestos del Gobierno de la Junta de Andalucía, gracias a las transferencias que hace a esta tierra un Gobierno socialista en España. Miles de millones de euros menos cuando gobernaba el Partido Socialista en Andalucía, debido a las transferencias de menos que hacía el Gobierno de la derecha en España. Segundo dato objetivo.

Tercer dato objetivo. Estos presupuestos que ha aprobado el Partido Socialista, el Gobierno de España, son los primeros en muchos años que cumplen con la disposición tercera del Estatuto de autonomía de Andalucía. Por tanto, señorías, menos lobos, menos argumentario, y a ver si somos capaces de ser objetivos, de venir informados, y sobre todo con los datos encima de la mesa, para no seguir manipulando e intentando engañar a la gente.

Y yo, señoría del Partido Popular, me alegro de su iniciativa, son muchas las iniciativas que presentamos desde el Partido Socialista para reivindicar a lo largo de todos estos años, como bien decía mi compañero Guzmán, de Adelante Andalucía, en 2012, en 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, donde ustedes pintaban millones y millones de euros en el presupuesto en todos estos años, hasta 190 millones de euros llegaron a pintar en el presupuesto, de los cuales llegaron a gastarse en todos esos años, casi en una década, poco más de 10 millones de euros de los 190 millones que pintaron. Y durante todos esos años, señorías del Partido Popular, ustedes se horrorizaban, no querían ni hablar de la Algeciras-Bobadilla. De hecho, cuando el Partido Socialista traía las iniciativas y lo mostrábamos públicamente, ustedes se echaban las manos a la cabeza y buscaban siempre algún argumento, alguna excusa, para decir que no era el momento de abordar una infraestructura tan importante y una inversión tan importante para Andalucía. Pero de todas formas, señoría del Partido Popular, como la veo preocupada ahora por este asunto, le puedo asegurar que el ministerio está trabajando para completar la red transeuropea de transporte, de acuerdo con los parámetros que se han establecido por la normativa comunitaria y con un uso eficiente de los recursos. En el caso de la Comunidad Autónoma

de Andalucía, cuenta con una importante longitud en su red ferroviaria, incluida dentro de las redes transeuropeas de transporte. Las actuaciones a ejecutar se basan en la planificación vigente, que a su vez responde a criterios técnicos de explotación de las infraestructuras, y por tanto a las necesidades de las mismas. Y en el caso de Andalucía, usted además también lo ha dicho, encontramos la renovación y la mejora de las infraestructuras en la línea Bobadilla-Algeciras, mediante el cual se va a electrificar y dotar de un ancho mixto, con una inversión prevista de 469 millones de euros. O la construcción de la LAV Murcia-Almería, con una inversión prevista de 2.916,1 millones de euros. Y también debe destacarse la inversión en la renovación de la Madrid-Sevilla, que también forma parte de la red básica de viajeros, y en la que la inversión prevista es de 648,85 millones de euros a lo largo de los próximos años. Hay un plazo de ejecución estipulado por la Unión Europea, que evidentemente el Gobierno de España está cumpliendo. Y hay algunos detalles técnicos, señorita del Partido Popular, en los que no sé si es por falta de información, pero no coincide concretamente el punto tres con la realidad de la situación respecto a las oficinas del Comisionado del Gobierno para el corredor mediterráneo en todas las comunidades autónomas. No sé qué error técnico o de información hay, pero desde luego no coincide con la realidad lo que ustedes plantean.

Gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señorita.

Para cerrar el debate, el grupo proponente, el Popular, su portavoz tiene la palabra.

La señora PINTOR ALONSO

—Muchísimas gracias, presidente.

Agradecer el tono de todos los grupos. Comenzando a agradecer, por supuesto, tanto al Grupo de Vox como al Grupo de Ciudadanos, a su portavoz..., además le adelanto que vamos a aceptar esa enmienda, que, como bien exponía usted, enriquece esta iniciativa.

Y respecto al resto de grupos, señorita del Grupo Podemos, bueno, el señor Ahumada, lamentar que sigan ustedes en esa postura de agravio hacia nuestra tierra, hacia Andalucía. Yo creo que lo he dicho claro, y en eso creo que el resto de grupos sí que han coincidido, hasta la portavoz del Grupo Socialista, que este es un proyecto importantísimo para el crecimiento económico de Andalucía. Y lo ha comentado también el portavoz del Grupo Parlamentario Vox. Dejémonos ya de esas posturas de agravio. Y en este caso ustedes... Bueno, ya su líder ayer presentó la dimisión. Pero esa postura del Gobierno central hacia Andalucía... Yo lo he dicho muy claro, mi grupo lo ha dicho muy claro, esta exposición de motivos creo que es más que rica y desarrolla y detalla perfectamente. Además, señora Márquez, un proyecto al que hay que decirse... Mire, de los ayuntamientos que se han adherido al ramal central, que, como bien sabe usted, coordina ambos corredores, pues concretamente 13 le puedo decir que son del Partido Socialista, 14 del Partido Popular, y entre ellos les puedo destacar Valladolid y Sevilla.

Me quedo, y quiero que sea así en este debate, en que todos los grupos vamos a apoyar, vuelvo a decir, a un proyecto importante para el crecimiento económico de nuestra comunidad autónoma, que estoy segura, señorías, que es lo que queremos todos.

Nada más, muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Antes de pasar a la votación, informar a sus señorías de que hay tres delegaciones de voto en la portavoz socialista y una delegación de voto en el portavoz del Grupo Adelante Andalucía, así como que la proposición no de ley sobre corredores que vamos a votar incluye la aceptación de la enmienda presentada por el Grupo Ciudadanos.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Perdone presidente, pedimos votación separada de los puntos 1, y por otro lado 2 y 3.
Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—De acuerdo. Gracias.

Bien, pues entonces, ¿votos a favor del punto número 1 de la proposición no de ley?

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la votación de los puntos 2 y 3.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados, al haber obtenido 10 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.

Queda aprobada también la proposición no de ley.

Muchas gracias, señorías.

