



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 27, celebrada el miércoles, 2 de junio de 2021

ORDEN DEL DÍA

COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-21/APC-001478. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a petición propia, a fin de informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía.
- 11-21/APC-001510. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 11-21/APC-001527. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía en el ámbito de las competencias de esa consejería, presentada por el G.P. Ciudadanos.

11-21/APC-000913. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los resultados obtenidos del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

11-21/APC-001565. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre inversión en los puertos de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

11-20/POC-002664. Pregunta oral relativa a la carretera A-3129 Castro del Río-Llano del Espinar (Córdoba), formulada por la Ilma. Sra. Dña. Ana María Naranjo Sánchez, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-001152. Pregunta oral relativa al sector del taxi, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. María Márquez Romero y Dña. María de las Mercedes Gámez García, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001163. Pregunta oral relativa a la equiparación salarial de las plantillas de los metros de Granada, Málaga y Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jesús Fernández Martín, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-001386. Pregunta oral relativa al soterramiento de la A-376 a su paso por Montequinto, formulada por los Ilmos. Sres. D. Macario Valpuesta Bermúdez y D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

11-21/POC-001405. Pregunta oral relativa a la estación de autobuses de Huelva, 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-001406. Pregunta oral relativa al enlace de la A-44 con la A-92, 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-001407. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del transporte urbano de Almería, 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-001423. Pregunta oral relativa a la línea 2 del metro de Málaga, 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-001424. Pregunta oral relativa al cuidado del medioambiente, 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-001425. Pregunta oral relativa a la vivienda en la provincia de Cádiz, 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-001452. Pregunta oral relativa a la conservación de la A-92, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001453. Pregunta oral relativa al sector portuario de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a la finalización de los trabajos para la reapertura de la A-7, presentada por el G.P. Ciudadanos.

11-21/PNLC-000139. Proposición no de ley relativa a por el impulso de una estrategia andaluza por la recuperación del ferrocarril y la dotación de un centro de competencia digital en Bobadilla, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cuatro minutos del día dos de junio de dos mil veintiuno.

COMPARECENCIAS

11-21/APC-001478, 11-21/APC-001510 y 11-21/APC-001527. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía por la consejería (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.

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

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

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

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

11-21/APC-000913. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los resultados obtenidos del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 (pág. 29).

Intervienen:

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

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

11-21/APC-001565. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre inversión en los puertos de Andalucía (pág. 34).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

11-20/POC-002664. Pregunta oral relativa a la carretera A-3129 Castro del Río-Llano del Espinar (Córdoba) (pág. 42).

Intervienen:

Dña. Ana María Naranjo Sánchez, del G.P. Adelante Andalucía.

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

11-21/POC-001152. Pregunta oral relativa al sector del taxi (pág. 44).

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-001386. Pregunta oral relativa al soterramiento de la A-376 a su paso por Montequinto (pág. 47).

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-001406. Pregunta oral relativa al enlace de la A-44 con la A-92 (pág. 50).

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-001407. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del transporte urbano de Almería (pág. 50).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001423. Pregunta oral relativa a la línea 2 del metro de Málaga (pág. 55).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001424. Pregunta oral relativa al cuidado del medioambiente (pág. 58).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001425. Pregunta oral relativa a la vivienda en la provincia de Cádiz (pág. 60).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001452. Pregunta oral relativa a la conservación de la A-92 (pág. 63).

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-001453. Pregunta oral relativa al sector portuario de Andalucía (pág. 67).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001163. Pregunta oral relativa a la equiparación salarial de las plantillas de los metros de Granada, Málaga y Sevilla (pág. 70).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001405. Pregunta oral relativa a la estación de autobuses de Huelva (pág. 73).

Intervienen:

Dña. Carmen Céspedes Senovilla, del G.P. Popular Andaluz.

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a la finalización de los trabajos para la reapertura de la A-7 (pág. 76).

Intervienen:

- Dña. Mercedes María López Romero, del G.P. Ciudadanos.
- D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.
- D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.
- D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
- D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

11-21/PNLC-000139. Proposición no de ley relativa a por el impulso de una estrategia andaluza por la recuperación del ferrocarril y la dotación de un centro de competencia digital en Bobadilla (pág. 83).

Intervienen:

- D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.
- D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.
- Dña. María del Mar Hormigo León, del G.P. Ciudadanos.
- D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
- D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión a las catorce horas, dos minutos del día dos de junio de dos mil veintiuno.

11-21/APC-001478, 11-21/APC-001510 y 11-21/APC-001527. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía por la consejería

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a los trabajos de esta comisión, de acuerdo con el orden del día. Su punto primero, comparecencia en comisión. En el caso del punto 1.1, debate agrupado, a iniciativa del Consejo de Gobierno, del Grupo Popular y del Grupo Ciudadanos; la iniciativa, a petición propia, en el caso del Gobierno, para informar sobre la labor inspectora desarrollada en Andalucía.

Sin más, la señora consejera tiene la palabra.

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

—Bueno, pues muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días.

Comparezco para hablar de un asunto que es de vital importancia para esta consejería. Hoy vamos a hablar de la labor de la inspección urbanística que desarrolla la Dirección General de Urbanismo y de Ordenación del Territorio.

Señorías, en más de una ocasión hemos hablado del efecto de la proliferación de las viviendas irregulares detectadas en Andalucía durante las últimas décadas —en concreto, más de trescientas mil—. Y este es un ejemplo de que durante muchos años no se respetaron las normas, no se cumplió la norma urbanística, no se ejerció esa disciplina urbanística. Esa proliferación de viviendas irregulares se produjo porque hubo quien no tuvo en cuenta que no se puede construir en todos los sitios, sin la pertinente licencia, pero sobre todo —y lo que es peor— porque se miró hacia otro lado. Ayuntamientos de todos los colores políticos, y los gobiernos socialistas que han dirigido la Junta de Andalucía durante casi cuatro décadas no aplicaron una de sus más importantes competencias —la disciplina urbanística—, para frenar precisamente un proceso que genera graves problemas de salubridad, contaminación de acuíferos, sobre los suelos, condiciona el crecimiento, la ordenación de nuestro territorio; también las oportunidades del desarrollo de muchos municipios.

Este nuevo Gobierno decidió, desde el minuto uno, romper con esa tendencia que tanto daño ha causado, que tanta angustia ha generado sobre las familias; decidió que tenía que tomar decisiones, en una doble dirección. La primera, buscar fórmulas que pusiesen freno a una situación insostenible para miles de familias andaluzas que se encontraban en el limbo jurídico y buscando una solución. En tiempo récord, en apenas ocho meses después de tomar posesión, aprobamos el Decreto Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de viviendas irregulares, para la adecuación ambiental, pero también territorial, de las edificaciones irregulares. Les recuerdo que fue ratificado, fue convalidado en el Parlamento de Andalucía por un amplio con-

senso. La Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía —la LISTA— incluye el contenido de este decreto, que se encuentra en vigor y que va a ser derogado con la entrada en vigor de la ley. Ustedes saben que la tramitación de la LISTA ha sido frenada en el Parlamento de Andalucía, por ahora; lo frenó Adelante Andalucía, con su enmienda a la totalidad, también el Partido Socialista, con su voto favorable a esa enmienda a la totalidad, y ha permitido también el partido Vox, con su abstención, que ese trámite parlamentario se frenara, no siguiera adelante, también cerrando la oportunidad de debate en torno a una ley que nos parece fundamental para el conjunto de Andalucía. Decirles que no entendemos la postura de los grupos que están representados en este Parlamento, del Partido Socialista, de Adelante Andalucía y de Vox. Creo que el retraso en la tramitación, el no dar la oportunidad de mantener un debate en torno a este nuevo texto resta oportunidades al conjunto de Andalucía, a su desarrollo. Pero les garantizo que este Gobierno no va a cejar en su empeño de sacar adelante esta norma, que tanta falta hace, que recoge tanta demanda social, tanta coincidencia de colectivos, agentes sociales, colegios profesionales, que entienden que es absolutamente necesaria.

Señorías, hoy, de nuevo, vuelvo a ofrecer colaboración. Lo he hecho en otras ocasiones; lo hice el día que cité a los portavoces de todos los grupos políticos para hacerles entrega de ese texto, puse a disposición al conjunto de la dirección general, al equipo redactor de la LISTA, del anteproyecto de ley, y hoy, de nuevo, ofrezco esa colaboración, diálogo, alcanzar un acuerdo; ofrezco una nueva ronda de contactos a los grupos políticos representados en el Parlamento de Andalucía, para poder iniciar el trámite de esta ley, que tanto necesita Andalucía, y más en estos momentos, en los que todos debemos ser responsables en avanzar en esa reactivación económica, en la creación de empleo, en salir de una crisis que también es social.

Decirles que, en materia de disciplina urbanística, de hecho, esta ley, el texto que propone la LISTA, es una oportunidad también, porque aclara las competencias, de forma firme, que tienen los ayuntamientos y que tiene la Junta de Andalucía. Y lo recoge el Decreto Ley, también, 3/2019, así como crea el Cuerpo de Subinspectores de Urbanismo, intermedio, para fortalecer ese cuerpo y para estrechar esa vigilancia y el cumplimiento de la norma. Teníamos que incrementar la labor inspectora. De nada vale aprobar un decreto que plantea soluciones a las viviendas irregulares, que llevaban décadas en el limbo jurídico, si dejamos seguir proliferando otras viviendas. La mejor medida para prevenir es detectar cuanto antes, en el primer minuto, en el minuto en el que se está levantando una edificación ilegal, y tomar las medidas necesarias en ese momento; mejor en ese momento, que con posterioridad.

Decir que hemos abierto un camino de colaboración con los ayuntamientos. Ayer mismo firmaba un convenio con tres ayuntamientos que sufren las consecuencias de estas viviendas desde hace años —Barbate, Conil y Vejer de la Frontera—. Hemos tomado medidas para hacer un exhaustivo control del territorio, detectar al máximo esas edificaciones irregulares, cualquier movimiento en una nueva construcción. El Plan General de la Inspección nos ha permitido redoblar las inspecciones, las visitas a lo largo de toda Andalucía, potenciando las medidas preventivas frente a las represivas, como he señalado con anterioridad. Decirles que en dos años este Gobierno ha duplicado el número de expedientes tramitados para prevenir la proliferación de viviendas irregulares, así de otras irregularidades urbanísticas. Frente a los 557 expedientes tramitados en 2018, el último año de la legislatura anterior, en 2019 tramitamos 965 expedientes, un 73% más. Y en 2020, a pesar de la pandemia, de las restricciones de movilidad, llegamos a alcanzar 1.087 expedientes, lo que su-

pone un incremento del 12% respecto a 2019, y un 95 más si lo comparamos con la labor inspectora de urbanismo de 2018.

En este año 2021, señorías, llevamos ya 575 actuaciones en apenas cinco meses, lo que nos hace prever que también en 2021 seguiremos con esa tendencia. No hemos alcanzado aún los dos años y medio de Gobierno, pero ya sumamos 2.627 expedientes de inspección en materia de disciplina urbanística. Gran parte de este aumento de inspecciones se ha producido gracias a las denuncias de particulares, a las denuncias de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado que se han incrementado, se ha estrechado la labor de coordinación y de ayuda, así como con los policías locales que representan a los ayuntamientos. Quiero agradecer esa colaboración, demuestran que tenemos la mayor conciencia ciudadana sobre la importancia de proteger nuestro territorio y cuidar el medioambiente. Y se nos alerta de movimientos en el territorio, el uso de nuevas herramientas también tecnológicas, la ortofotografía digital, la coordinación también con el poder judicial, han tenido su reflejo en este incremento de inspecciones.

Decirles que más de mil doscientas actas de inspección han provocado la apertura de 930 denuncias del 2019. Estas denuncias han provocado la apertura de 95 expedientes de protección de la legalidad, como saben, que pueden terminar con orden de demolición de la construcción ilegal y de restauración del entorno, y se dirige contra el propietario de la misma. Además, este Gobierno ha abierto 157 expedientes sancionadores que se dirigen contra quien ha ejecutado la acción.

Decirles que también podemos ofrecer información respecto a las multas coercitivas, aquellas que obligan a la paralización de la construcción o demolición del edificio, porque no se ha tenido la resolución del expediente, que llegan a 31 tan solo en dos años. Les recuerdo la sanción impuesta de casi novecientos mil euros en un proceso de parcelación con 133 subparcelas en Alcalá de Guadaíra, o los más de seiscientos mil euros impuestos a las parcelaciones irregulares en El Palmar, en el término, de Vejer.

En cuanto a precintos, hemos llevado a cabo 77 precintos para impedir la formación de núcleos de poblaciones en suelo no urbanizable: uno en 2019, 65 en 2020 y 11 en lo que llevamos del año. Les recuerdo que en 2018 no se produjo ni un solo precinto en todo el territorio de nuestra comunidad autónoma. Decirles que la colaboración con los juzgados, con los tribunales, es absoluta. Los informes realizados para los juzgados desde 2019 alcanzan los 126, los elaborados por la Dirección General de Urbanismo, por la Inspección urbanística. El aumento de las inspecciones está teniendo efecto, lo confirma la tendencia de los infractores a llevar a cabo autodemoliciones; es decir, ellos mismos son los que proceden a derribar esas construcciones irregulares, con el riesgo de una multa mayor.

Luego, decirles que estamos avanzando, que vamos a seguir en esa línea para evitar, como ocurrió en épocas pasadas, que muchos ciudadanos se sintieran engañados porque adquirieron sus viviendas de buena fe también en muchos casos, y luego se encontraron en una situación contraria. Luego, de una parte, resolver la situación desde el punto de vista jurídico con la solución, el doble camino de los planes especiales de la declaración AFO que ofrece el decreto hoy en vigor para establecer esa regularidad en las viviendas. Y de otra parte ejercer esa disciplina que tiene encomendada la Junta de Andalucía que comparte con los ayuntamientos y que debe ser coordinada y definida desde el primer minuto tal y como estamos haciendo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Se abre un primer turno de intervención a los diferentes grupos parlamentarios, de menor a mayor, tiempo máximo cinco minutos.

Ante la ausencia del portavoz en la sala del Grupo Vox, corresponde al portavoz de Adelante Andalucía la intervención.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, anuncio que la intervención la voy a realizar en único turno. Volvemos a tener a nuestra portavoz recuperándose y tenemos que preocuparnos de la rueda de prensa, y pido nuevamente disculpas. Esperemos recuperarnos, recuperar parte de la plantilla.

En primer lugar, señora consejera, decir que por el título de la comparecencia hablamos de un término amplio: inspecciones. La labor inspectora, aunque presumíamos todos de que se iba a centrar en las inspecciones de calado, inspecciones de regulación urbanística, no vamos a dejar de..., aprovechando ese sentido amplio, de poner encima de la mesa una serie de inspecciones que creemos que no se están haciendo, que le competen directa o indirectamente, porque es AVRA la que se encarga de los depósitos de los avales de los arrendamientos. Unos depósitos que no conocemos si se está llevando a cabo una labor de inspección, de control, de seguimiento, para garantizar el cumplimiento de esta ley. Y por otro lado pues garantizar que haya fondos suficientes para el destino que debería tener esa reserva de avales, que es la puesta en marcha de políticas en materia de vivienda. Aunque bien es cierto que hemos realizado la pregunta sobre qué se pretende hacer con esos 500 millones de euros que pueda haber en ese depósito y desde la consejería nos han contestado que hoy por hoy no hay ningún plan para ello.

Con respecto a las inspecciones pues no podemos negar que, si los datos que nos ofrecen pues son así, pues tenemos que tomar a bien que se hayan doblado las inspecciones, aun así siguen siendo pocas, teniendo en cuenta las necesidades de Andalucía de corregir y evitar pues construcciones ilegales, que tantos problemas dan en la actualidad y pueden dar de cara al futuro. Y en ese sentido, con respecto a los ayuntamientos, aunque en la comparecencia se habla de tres nuevos convenios, vemos que es escaso el aumento del esfuerzo a los colaboradores, cooperadores ideales y perfectos para esa labor de inspección, que son los ayuntamientos, que están en primera línea y que pueden, si tuvieran los medios suficientes, pueden no mirar hacia otro lado. Y si miran hacia otro lado y teniendo los medios, pues ya sí entran en un ejercicio de irresponsabilidad, cuando menos de irresponsabilidad.

Y con respecto a la LISTA somos conscientes de que en la propuesta de ley o proyecto de ley del Gobierno venía un apartado de refuerzo de la plantilla de inspección, ahora bien, teniendo en cuenta el resto de articulado en el cual básicamente se ponían una serie de excepciones para poder construir no ya en el suelo no urbano, sino en rústico, por el cambio de denominación, que no sabemos si se refiere a ese esfuerzo de aumentar el cuerpo de inspectores, a ser un cuerpo de validación de construcciones realizadas en suelo o

en espacio que no se debería construir. Y ya que usted ha basado la parte del futuro de la LISTA en apelar a la responsabilidad de los grupos, que en este caso pues nuestro grupo es el máximo responsable de que el Parlamento devolviese un proyecto de ley al Gobierno, porque fue el que puso la enmienda a la totalidad, decir que creemos y entendemos que deben hacer un ejercicio de responsabilidad y de apelar responsabilidad al propio Gobierno. El Gobierno es un gobierno en minoría, el cual se tiene que apoyar en otros grupos para poder sacar adelante proyectos de ley. Con nuestro grupo, aparte de esa invitación, no se ha hablado, no se ha negociado, no se ha intentado concienciar una norma que nos parece fundamental para el futuro de Andalucía. Este Gobierno única y exclusivamente ha mirado al lado de Vox para poder seguir adelante con su hoja de ruta sin echar mano de la geometría variable que da el Parlamento, y que en el caso del decreto anterior fue aprobado gracias a que el Partido Socialista y Adelante Andalucía pues sacamos adelante con el compromiso de realizarlo a través de proyecto de ley. Con lo cual, termino.

Ya que usted ha basado parte de su intervención para hablar del futuro, de una ley del suelo para Andalucía, decir que este grupo va a estar siempre en disposición de trabajar para buscar una ley del suelo equilibrada y sostenible, y que este Gobierno tiene una oportunidad ahora de generar un consenso amplio, un consenso para adecuar la ley con las necesidades de Andalucía en ordenación urbanística y del territorio, apostando por un crecimiento ordenado, garante de prosperidad, y que cuide el medioambiente. Si la ley vuelve a venir bajo las mismas bases que vino la anterior, nuestro grupo volverá a presentar una enmienda a la totalidad. Entiendo que el resto de grupos obrarán en consecuencia y harán lo mismo que han hecho en este último pleno, si no, pues entrarán otros factores, como las tácticos y no los estratégicos, a la hora de decidir el voto.

Pues nada más, y muchas gracias por su comparecencia.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Correspondería... Pero, no obstante, por la flexibilidad que siempre hemos tenido en esta comisión, estaba ausente antes el portavoz del Grupo Vox. Por mí no hay ningún inconveniente en que pueda intervenir, si no tengo inconveniente por ninguno de los portavoces.

Tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Pido disculpas por un error de hora.

Bien, señorías, la inspección en materia de ordenación del territorio y urbanismo es una competencia estatutaria que ha sido desarrollada últimamente por el Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo para el cuatrienio 2017-2020. Estos planes de inspección y otros semejantes dirigen los distintos expedientes de investigación, elaboración de informes para órganos judiciales y administrativos, impugnación o requerimiento de revisión de acuerdos municipales y, en algunos casos, llegan hasta la propuesta de sanciones o la ejecución de demoliciones de edificios ilegalmente construidos.

Según los datos facilitados por la Consejería de Fomento en marzo de este año, el número de expedientes tramitados por la Inspección de la Consejería de Fomento para prevenir la aparición de irregularidades urbanísticas se ha duplicado en solo dos años. Así, frente a los 557 expedientes tramitados en 2018, último año de la legislatura anterior, en 2019 se contabilizaron 965 expedientes, un 73% más. Y en 2020, a pesar de la pandemia, el número alcanzó los 1.087, lo que supone un incremento del 12% respecto a 2019 y un 95% más, si se compara con 2018.

Todo ello se traduce en un control más exhaustivo de las actuaciones en este ámbito que las ejecutadas en años anteriores, coincidiendo con los gobiernos socialistas. Pero también se deben, buena parte de ellas, a una intensificación de la labor de la actividad preventiva frente a las puramente represivas, y por una mayor presencia en el territorio del personal inspector. La actividad preventiva adquiere gran importancia, ya que ello supone adelantarse a los acontecimientos, corrigiendo anticipadamente los errores antes de incurrir en ellos, suponiendo igualmente un ahorro económico ante la posibilidad de responder por actuaciones mal ejecutadas o que conlleven responsabilidad para la Administración.

Señorías, estamos viviendo las consecuencias de muchos lustros de general incumplimiento de la ley. Los socialistas han combinado aquí los dos extremos que producen la mayor de las anarquías: por un lado, una ley intervencionista, compleja e invasiva; y, por otro lado, una general inacción para hacerla cumplir, con lo cual se ha producido la lamentable situación actual.

Estamos convencidos de que cuando existe un mal en una sociedad, lo primero es tratar de evitar que ese mal crezca, y por eso vemos bien intensificar el Servicio de Inspección, para remediar el problema en los momentos más tempranos. Y así, en 2020, el Servicio de Inspección precintó 65 edificaciones en el seno de parcelaciones ilegales, impidiendo con ello la formación de núcleos de población en suelo no urbanizable. El dato contrasta con el hecho de que en 2018 no se llevase a cabo ningún precinto.

Junto a estas actuaciones, destacan también las resoluciones de contenido económico contra los parceladores que, con un ánimo de lucro desmedido y a sabiendas de su ilegalidad, venden cuotas de suelo no urbanizable. En 2020, se abrieron 75 expedientes sancionadores, por importe superior a cuatro millones de euros. Este dato triplica los 25 expedientes iniciados en 2018.

En esta labor para frenar los procesos parcelarios está siendo muy relevante la coordinación con los ayuntamientos, las fuerzas y cuerpos de seguridad municipales y estatales, así como con la Fiscalía, dado que en los últimos años estas parcelaciones se desencadenan incluso a un ritmo vertiginoso, mediante la autoconstrucción o la instalación de casas prefabricadas. Tenemos que recordar que este tipo de construcciones no solo atentan contra la normativa urbanística, sino que tiene graves consecuencias medioambientales para el territorio.

De todas formas, una vez reconocida como algo positivo esta labor inspectora, entendemos que la Administración pública andaluza puede hacer mucho más en la labor de regularización de las miles de urbanizaciones ilegales existentes por todo el territorio. Una vez creado este problema, es evidente que tenemos que dar una solución, aunque solo sea por razones sanitarias y medioambientales. Creemos, en este sentido, que el decreto ley de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares de 2019 no está funcionando como debía, consagrándose en la práctica esa distancia abismal entre lo que prescribe la ley y la realidad. Las distintas administraciones no pueden colaborar con este caos. Lo que no

puede ser es que haya ayuntamientos que cobren el IBI urbano como si se prestaran todos los servicios básicos a estas urbanizaciones y las mismas continúen en este estado casi selvático.

Y, en este sentido, el todavía nonato anteproyecto de ley del suelo creemos que puede dar un mayor impulso a la regularización de estas parcelas ilegales, potenciando los procedimientos de cooperación y compensación, o los famosos AFO, los asimilados fuera de ordenación, que en la realidad tardan años en tramitarse. Sabemos que la casuística es compleja y que hay muchos asuntos judicializados, pero creemos que estamos ante una oportunidad para abrir un periodo transitorio, en el cual la Junta ponga sus medios técnicos para poner fin a esta selva en que se ha convertido la edificación en las zonas perimetrales de muchos municipios andaluces.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señora consejera, por su exposición detallada. Y quiero felicitarle, a usted y a todo el equipo de consejería, por la importante labor que están demostrando también en este ámbito, en el ámbito de la inspección y en el ámbito de la vigilancia urbanística. Los datos están ahí, los números están ahí, lo han reconocido todos los partidos hasta ahora; los dos portavoces que me han precedido, de distinto ámbito, han reconocido que, más que doblar, casi que hay un 70% de actuaciones más que en el año 2018, que es cuando gobernaba el Partido Socialista. Quiere decir que se ha dado un impulso a la vigilancia, sobre todo, para evitar las edificaciones ilegales y para conseguir un urbanismo armonizado, un urbanismo que respete el medioambiente, evitando también la inseguridad que conlleva la proliferación de viviendas ilegales. Y es por eso por lo que hay que felicitar a todos los miembros de la consejería.

No voy a dar las cifras, que las tengo aquí, que son las mismas que ha dado usted y las que ha dado el de Vox. No sé cómo calificar, si es mucho o poco. El señor de Adelante Andalucía ha dicho que son pocas las intervenciones todavía; pues no sé, yo no sabría cómo medir si son muchas o pocas. Yo lo que sí sé es que, en menos de dos años, se ha doblado el número de intervenciones, lo cual a mí me parece bastante asombroso, porque me parece que es demostrar que la eficacia y la gestión también se pueden llevar aquí, porque los números no mienten, las palabras pueden mentir, pero aquí, los números no mienten.

Yo voy a ser muy breve. Y sí quería hacer una breve referencia a la ley..., a la LISTA, a la Ley para el Impulso para la Sostenibilidad del Territorio, porque creo que fue una pena el que ni siquiera se pudiera debatir el proyecto de ley. Yo estoy de acuerdo en parte con el portavoz de Adelante Andalucía, que dice que es verdad que hay una geometría variable y que se puede negociar con todos, pero si se trae por parte del Conse-

jo de Gobierno, por parte de los técnicos de esta consejería, una ley que técnicamente a mí me parecía muy buena, a debate, pues vamos a debatirla. Es que no se ha dado ni la oportunidad de debatirla ni la oportunidad de hablar con el resto de grupos, porque lo que se trae aquí ya es un proyecto hecho para poder después pasar a fase de enmiendas y poder pasar a debate. Yo creo que se ha perdido una oportunidad.

Y me sorprende, porque hoy, de los dos portavoces que he escuchado, uno que votó..., que trajo la enmienda y otro que se abstuvo en la enmienda, el portavoz de Vox, pues parece que todos están de acuerdo en que hay que arreglar la situación, y yo creo que es que ni siquiera se leyeron el proyecto de ley, porque el proyecto de ley es que no es un proyecto ideológico, es un proyecto totalmente técnico, que trae unas ventajas considerables en el ámbito del urbanismo. Supone la simplificación de los trámites de todos los PGOU, que pueden pasar incluso de lo que tardaban antes, diez años a dos años. Estamos hablando de que se han dado las ventajas para un desarrollo urbanístico mucho más sostenible; se traen herramientas nuevas, herramientas que permiten planes urbanísticos especiales, que se permite también traer aquí..., el decreto de la regularización de viviendas se trae aquí. Y parece que todos estamos de acuerdo en que las mejoras eran necesarias y que, bueno, se podría matizar y se podría discutir sobre el contenido de la ley pero, bueno, en fase parlamentaria, para eso está la fase parlamentaria. Entonces, no entiendo muy bien la postura. No sé si es conveniente y a los andaluces les conviene que antepongamos los intereses partidistas a los intereses de los propios andaluces y no aprobemos leyes de este calado y de tal importancia para todos, que, ya digo, no son leyes ideológicas, sino que son leyes que van a beneficiar la vida y la convivencia de todos los andaluces.

No me quiero extender mucho más, quiero simplemente terminar felicitando también por el trabajo que se ha hecho por parte de sus técnicos y por parte de usted en este proyecto de ley y nada más.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días. Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, señorías.

Bueno, yo creo que después de oír su exposición, señora consejera, hay una cosa que creo que deberíamos de tener todos muy claro, podremos rebatir el cómo, el porqué, pero algo deberíamos de tener todos muy claro, y es que este Gobierno es el que realmente vela por la seguridad, la legalidad y el respeto al medioambiente de forma eficaz y con la mayor contundencia que nunca se haya hecho en Andalucía.

Señorías, podremos argumentar lo que queramos, y algunos incluso podrán seguir levantando sospechas sobre la política urbanística que en Andalucía realiza este Gobierno, que algunas cosas de esas hemos escuchado. Pero lo cierto y verdad es que los datos, las cifras que hoy nos ha trasladado la señora consejera yo

pienso que son irrefutables; mejorables, evidentemente, ese es el camino, mejorar esas cifras. Pero hemos pasado y hemos dado un salto cuantitativo y cualitativo yo creo que bastante importante.

Porque, señorías, está claro, no basta parecerlo, algo en lo que algunos gobernantes pues son o han sido campeones. Hay que también serlo, hay que también serlo, como está ocurriendo con este Gobierno. Han sido muchos años de gobierno, pensamos, en Andalucía donde se ha dejado hacer y donde las irregularidades urbanísticas, desde nuestro punto de vista, han rozado cifras más que alarmantes. Y están ahí encima de la mesa y todos ustedes las conocen. Hablamos de muchos años de gobierno socialista, y algunos con la complicidad del resto de la izquierda, en esta misma y expresa materia precisamente, donde el mirar para otro lado, donde el mirar para otro lado conllevó a la construcción de 300.000 viviendas irregulares o ilegales. Yo no sé si eso es mirar para otro lado. Eso es prácticamente no mirar. Eso es prácticamente no afrontar el problema. Porque esa es la realidad en Andalucía hace un par de años.

Y pensamos que con las cifras y con la exposición que nos ha hecho la señora consejera empieza —se tardará evidentemente, esto no es una cosa que se solucione de un día para otro—, pero empieza a ser historia, empieza a solucionarse el problema. Se le ha solucionado, por un lado, el problema a decenas de miles de familias que se encontraban de forma irregular y que desde luego no era su culpa, no era su culpa. Pero se encontraban de forma irregular, con una inseguridad jurídica tremenda, y así nos lo trasladaban permanentemente al Gobierno y a los miembros del Grupo Parlamentario Popular, por lo menos, estoy seguro que también al resto de los grupos. Por un lado, se solucionaba ese problema de decenas de familias que, como decía, no tenían culpa, y por otro lado, se ha iniciado, creemos nosotros, una manera específica de gestionar lo público para que eso no vuelva a ocurrir, que es de lo que se trata. El Gobierno lo que tiene que hacer es solucionar el problema que hay y evidentemente intentar que eso no ocurra.

Y por eso estos datos de inspección y de sanciones son tan solo en dos años para nosotros tan importantes. Y en eso se está, como ha dicho la señora consejera, pero en eso se sigue, en eso se sigue, como demuestra el texto de la LISTA al que hemos hecho referencia todos, incluida la propia consejera. Un texto cuyo rechazo por todos los grupos políticos, porque de una forma u otra todos lo rechazaron, con su abstención o con el voto a favor de la enmienda a la totalidad del Grupo Adelante Andalucía, excepto Partido Popular y Ciudadanos.

Yo creo, creemos sinceramente, que ha frustrado no solo las expectativas de desarrollo de nuestros pueblos y ciudades, que eso es importantísimo, ha frustrado esas expectativas de desarrollo, sino que también supone un paso atrás o por lo menos un paso al lado en esa labor inspectora de proteger la legalidad y seguridad tan necesaria en nuestra tierra y que esta ley ya ha acometido de una forma mucho más directa, mucho más eficaz, mucho más capaz y con datos, y con datos y con artículos específicos para ella.

Por ello es verdad, como hemos dicho todos, que seguimos apelando a esa responsabilidad de los grupos políticos para que retomemos este asunto en pro y en bien de todos los andaluces y de todos los ciudadanos, no del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sino de todos y cada uno, el interés de todos y cada uno de los andaluces.

Y decía que esa ley lo afrontaba directamente, y el ejemplo está en ese título VII, en ese artículo 150, donde se crea el Cuerpo de Subinspectores de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, por primera vez, que evidentemente venía, como decía, a reforzar esa labor. Esa labor la está haciendo ya la consejería, pero

evidentemente esto venía a reforzar esa función. Y no hay argumentos, como podré decir o intentaré decir en la siguiente intervención o cuando toque el debate de esta historia, no hay argumentos para decir que esta es una ley destructiva, o que esta es una ley no consensuada. No es cierto, señorías, eso saben ustedes que no es cierto. Es una ley de las más consensuadas, por lo menos que yo he vivido en el Parlamento de Andalucía desde que soy diputado, que hace seis años. Se ha discutido y se ha hablado con todos los sectores sociales y con todos los grupos políticos. No pueden ustedes decir que no tienen conocimiento de esta ley, porque lo tenían y con la suficiente antelación. Esa no es la excusa, podrá ser otra pero esa no.

Seguiré en mi siguiente intervención.

Muchas gracias, señor presidente.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Buenos días, señora consejera.

La verdad es que resulta curioso cómo ustedes han incluido en el debate de esta comparecencia que el Parlamento de Andalucía les tumbó una iniciativa legislativa que trajeron, porque precisamente cuando incluyeron en el orden del día esta comparecencia aún no se sabía que el Parlamento de Andalucía iba a tumbarles a ustedes esa iniciativa. Sorprende que todas las comparecencias, todas las iniciativas que traen los grupos que sustentan al Gobierno, tanto el Partido Popular como Ciudadanos, siempre vayan en dos líneas, ustedes no salen de esas dos líneas estratégicas: una, atacar al Gobierno de España, y dos, decir que ustedes lo hacen muy bien porque el Partido Socialista antes lo hacía muy mal. Después nos sorprenderemos y nos llevaremos las manos a la cabeza cuando salimos de aquí, de puertas para fuera, y la ciudadanía no confía en nosotros y en nosotras, no confía en los políticos y no confía en que seamos útiles y les demos las soluciones que necesitan a sus problemas.

De verdad, ya cansa, ya aburren. Que la labor de inspección es necesaria, por supuesto; que crezca y que aumente la labor de inspección es positivo, por supuesto. ¿Es posible que ustedes afronten algún debate, sea del tipo que sea, sin la necesidad de confrontar, sin la necesidad de señalar y sin la necesidad de hacer esta política que en absoluto es útil para la gente que nos escuche y para la ciudadanía a la que representamos?

Miren, señorías, por supuesto que la labor de inspección es importante, siempre es positiva, protege a quien cumple la ley. Y ahí evidentemente van a encontrar al Partido Socialista. Ahora, no es coherente con la política que ustedes han impulsado especialmente en materia de ordenación del territorio, y no es coherente con el decreto de viviendas irregulares que usted ha aprobado, señora consejera, a lo largo de esta legislatura.

Y hay un elemento que mi grupo siempre le ha planteado y que mi grupo siempre ha reivindicado precisamente con las viviendas irregulares. Y se lo hemos puesto, le hemos puesto el mismo ejemplo siempre que

hemos abordado este debate. Y es que usted trajo a esta Cámara un decreto para regular una vivienda que se encontraba en una parcela, que no se podía construir esa vivienda, y estaba absolutamente perjudicando al ciudadano y la ciudadana que sí había cumplido la ley y que en la parcela vecina no había construido una vivienda, cumpliendo la ley, y que en esta tesitura se quedaba con su vecino con una vivienda ilegal regulada por el Gobierno y con su parcela sin vivienda.

Por tanto, no vengan de justos y de vivir un momento histórico, porque lo que se ha producido es un agravio sin precedentes en nuestra tierra, porque ustedes han facilitado que se regulen aquellas construcciones que no cumplían con la normativa, y han perjudicado a aquella ciudadanía que sí cumplió con la normativa. Por tanto, señorías del Partido Popular y señorías de Ciudadanos, yo creo que este es un tema para hacer-se lo mirar, que, insisto, mi grupo ha reivindicado en multitud de ocasiones, sabiendo que el asunto es importante, poniéndonos a vuestra entera disposición porque sabemos que es un asunto estratégico de vital importancia. Y desde la responsabilidad política que tenemos, señora consejera. No se olvide de que el Partido Socialista tiene el peso político, la mayoría del peso político de todos los ayuntamientos, de la mayoría de los ayuntamientos de Andalucía, y que precisamente en esta materia son los alcaldes y las alcaldesas los que están más preocupados y ocupados en la tarea diaria de que este asunto se resuelva. Por tanto, no desprecie, señora consejera, el papel estratégico del Partido Socialista para la aprobación y para el desarrollo de cualquier asunto que tenga que ver con la ordenación del territorio. Por eso, aprovechamos esta comparecencia para pedirle que tenga en cuenta la opinión de los alcaldes y las alcaldesas —insisto, la mayoría del Partido Socialista de Andalucía—, y que se creen espacios de diálogo y de acuerdo entre la Administración andaluza y la Administración local.

Y, precisamente, ahí está el error y la explicación de por qué no salió aprobada el otro día su propuesta en el Parlamento, señora consejera. Quizás pecó usted de confiada. Mire que tiene años en el Parlamento de Andalucía, pero pecó de confiada porque usted, el 20 de abril de 2021, consejera, no sé si se acuerda, pero en la rueda de prensa que dio justo después de que se aprobara por el Consejo de Gobierno esa ley, a preguntas de los periodistas sobre si corría riesgo la aprobación de esta ley en el Parlamento de Andalucía, usted dijo literalmente: «Su aprobación no corre ningún riesgo en el Parlamento de Andalucía, porque contará con el apoyo de Vox». Ya usted ahí alumbró el camino, señora consejera. Tenía claro cuáles eran sus socios preferentes y menospreció y despreció al Partido Socialista, insisto, a quien representa el mayor peso político local de Andalucía. Quizás ha elegido usted mal, como han hecho a lo largo de toda esta legislatura, a los verdaderos compañeros de diálogo, de debate, en temas estratégicos de Andalucía. Que el Partido Socialista en ningún momento se ha opuesto al debate, al diálogo y al acuerdo en un asunto, insisto, que preocupa y ocupa a la mayoría de los compañeros y compañeras, alcaldes y alcaldesas, del Partido Socialista. Pero es que no hemos encontrado esa opción de diálogo, de acuerdo y de debate en el Partido Popular y en su consejería.

Por tanto, evidentemente, no nos equivocamos todos y solo acierta usted, señora consejera. Aquí hay un problema de fondo y es que usted tenía claro que esto iba a salir con el apoyo de Vox, y Vox le deja tirada y usted se queda sin ley. Y, lamentablemente, nos quedamos con un problema muy complejo, que tenemos que resolver y que usted no ha sabido medir con quién tenía que haber llegado a un acuerdo, o a quién debería de haber escuchado.

Gracias, presidente.

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, presidente.

En efecto, hemos hablado de inspecciones urbanísticas, en el amplio sentido, decía el portavoz de Adelante Andalucía. Les he ofrecido información concreta, detallada, sobre esa actividad que realiza la Inspección Urbanística, que se ha multiplicado por dos, esa es la realidad. Nunca hasta ahora se había puesto tanto empeño, tanto énfasis en velar por esa disciplina urbanística, por ejercer una competencia que tenemos encomendada, pero que, en efecto, es compartida con los ayuntamientos. Dependemos también de los ayuntamientos, de la colaboración y trabajo conjunto Junta de Andalucía-Inspección Urbanística con los ayuntamientos. Pero también decía con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, con la policía local de esos ayuntamientos, y también con los juzgados y tribunales, con los que colaboramos activamente en la redacción de informes.

Y les decía que los gobiernos anteriores, socialistas, se taparon los ojos; esa es la realidad. Los datos demuestran ese ejercicio, en el último año de gobierno socialista, en el año 2018, donde se frenó toda esa actividad de disciplina urbanística. Les he puesto un ejemplo: ni un solo precinto en el año 2018, ponía ese ejemplo.

Pero no solo es la falta de actividad en el ejercicio de esa disciplina. También, evidentemente, la ley hoy vigente de urbanismo, la LOUA de 2002, no ha sido suficiente para poder vigilar, como norma, la proliferación de viviendas irregulares y determinadas actuaciones que han ocurrido en el conjunto de Andalucía y que todos sabemos y tenemos detectadas. De ahí, esa necesidad de replantear, entre otras cuestiones, un nuevo modelo para gestionar, a través de la ley que lo regule, el urbanismo y la ordenación del territorio, porque también en este aspecto —hoy hablamos de inspección urbanística— la norma anterior ha fallado estrepitosamente, junto a un Gobierno que miraba hacia otro lado, que también hay que añadirlo y hay que decirlo.

Y de ahí que la nueva ley, el anteproyecto que propone y que ha desarrollado este Gobierno, con mucho esfuerzo y en tiempo récord, en año y medio... El Partido Socialista hoy parece que no ha gobernado durante tantos años. La LOTA, la ley que ordena nuestro territorio es de 1994, la LOUA es de 2002, hasta once modificaciones. Mire si tiempo ha tenido el Partido Socialista para, buscando el acuerdo que necesitase, o utilizando la mayoría absoluta que ha gestionado durante tantos años, haber propuesto un nuevo modelo urbanístico, una nueva ley urbanística que fortaleciera esa disciplina, que fortaleciera el Cuerpo de la Inspección y que resolviera problemas que son históricos y que, evidentemente, afectan a todos los municipios de Andalucía, y a alcaldes socialistas, a alcaldes populares, alcaldes de Ciudadanos, al conjunto de los municipios, que, por cierto, son muchos los alcaldes socialistas con los que estamos trabajando, en mesas de trabajo, más de sesenta. Mediante una instrucción, favorecemos ese trabajo para acompañarles en la redacción de su pla-

neamiento, en muchos casos tirando la toalla desde hace años para proponer el inicio de ese nuevo planeamiento, y que hoy se encuentran muy preocupados también con la actitud del Partido Socialista, que se puso del lado de Adelante Andalucía, bloqueando ese debate en el Parlamento, bloqueando el inicio del trámite de la aprobación de una nueva ley. Y esa es la realidad. Porque hay alcaldes socialistas trabajando con la Junta de Andalucía, porque es la obligación de la Junta de Andalucía, en la aprobación de su planeamiento, de sus planes especiales, de otro tipo, también, de planeamiento que necesitan.

Miren, además, no solo eso. Les decía, ayer mismo, un nuevo protocolo con tres municipios sensibles a esa proliferación de viviendas irregulares y donde estamos actuando, desde la Inspección Urbanística, con mucha colaboración. Tres ayuntamientos: Barbate, alcalde de Izquierda Unida; Conil, alcalde socialista, y Vejer, alcalde del Partido Popular. Quiero decir, es que este es un problema común. Yo creo que no debemos afrontar este debate con ese sesgo ideológico, como se está haciendo; hay que afrontarlo con absoluta claridad. La realidad es que tenemos que cambiar el modelo urbanístico, la ley urbanística, avanzar y resolver situaciones, que hoy son problemas, que vienen de muchos años, de una ley que no ha funcionado y de un Gobierno que ha mirado hacia otro lado. A partir de ese momento, si todos reconocemos ese aspecto, nos deberíamos poner a trabajar, y nos deberíamos poner a trabajar en un nuevo texto, en un nuevo modelo, en una nueva ley.

Y les digo: eso es lo que ha hecho el Gobierno porque es lo que le corresponde: proponer un texto; un texto que reúne un amplio consenso, les guste o no les guste. Mire usted, es que tiene hasta el informe favorable de la FAMP, que representa a los ayuntamientos de todos los signos políticos de Andalucía, y el informe favorable del Consejo de Gobiernos Locales, que preside el alcalde de Dos Hermanas; quiero decir, es que esto ustedes no lo reconocen. Informe favorable sin un solo voto particular del Consejo Consultivo; esto ustedes tampoco lo reconocen. La participación de todos los colegios profesionales de Andalucía en ese periodo de información pública y de alegaciones; hemos trabajado con el empresariado andaluz, que, por cierto, a lo largo de estos días se han pronunciado pidiendo explicaciones a los grupos que bloquearon el inicio del trámite parlamentario de esta ley.

Y, en efecto, me decía la portavoz socialista: Usted avanzó que creía que ese trámite parlamentario iba a aprobarse en el Parlamento. Y yo tengo que reconocer que sí, así lo dije en la tribuna. He trabajado desde el primer momento con el grupo que ha querido trabajar, porque he ofrecido esa colaboración comisión tras comisión, y a los portavoces que me dijeron que iban a llevar esa ley. Señoría, hasta el día que entregamos el texto, he seguido ofreciendo a la directora general para tener cuantas reuniones sean necesarias, y hoy lo vuelvo a hacer.

Me pide coherencia el Partido Socialista. Lo incoherente es que se ponga del lado de Adelante Andalucía en una enmienda a la totalidad que no presentó. Lo lógico es que la hubiera presentado también, si tanto rechazo tenía hacia esa ley. Tampoco su postura fue la que después aprobaron, con ese rechazo al inicio de trámite en el Parlamento de Andalucía; no era su postura inicial, señoría, y lo conoce —al menos, eso no fue lo que se me trasladó a mí—. Pero, en fin, que se puede cambiar de voto y de postura, y apretar y el botón en un sentido o en otro. Han conseguido bloquear el inicio de una ley absolutamente necesaria para el conjunto de Andalucía y para todos los ayuntamientos; para los socialistas también, representados en la FAMP y en el Consejo de Gobiernos Locales.

¿Espacios de diálogo? Cuantos hagan falta. Este es un Gobierno de diálogo, y cuantos hagan falta, evidentemente, para recuperar ese acuerdo en torno a un texto fundamental y dar inicio a su trámite parlamentario. He vuelto a ofrecer esa colaboración esta mañana. Lo sorprendente... Decía también la portavoz socialista: «Me parece sorprendente». A mí, lo sorprendente me parece, señorías —me parece que hay que hacer un análisis también serio—, es que en esta comisión en dos años y medio ningún grupo se haya preocupado por traer una comparecencia en torno a los objetivos de la nueva ley, el Partido Socialista tampoco; eso me parece sorprendente. Mire usted, señoría, a usted le sorprende que yo venga a hablar hoy aquí de la inspección urbanística, que por cierto ya he hablado en pleno en otras dos ocasiones, y es un asunto muy importante y donde estamos haciendo un esfuerzo con los recursos que tenemos, y que pretendemos ampliar con esa propuesta de subinspectores que recoge la ley. Pues para mí lo sorprendente, señoría, es que me diga que espacios de diálogo y que quieren hablar y que no se les ha citado... Y usted y su grupo, ese mayoritario, no haya traído ni una sola comparecencia para hablar del contenido, de los objetivos, del trabajo que estaba desarrollando este Gobierno, como lo tenía que hacer, en colaboración con el conjunto de la sociedad y con los grupos que se han preocupado de participar en la redacción del nuevo texto que proponemos, de la nueva LISTA.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que finalizar, señoría.

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

—Luego, señorías, coherencia, que cada uno se aplique la suya. La coherencia de este Gobierno: anunció ponerse a trabajar y lo hizo en el tercer mes de gobierno, en proponer para Andalucía, para los andaluces, una nueva ley de urbanismo y suelo. Y, repito, en tiempo récord hemos conseguido ese texto, un texto del que me siento orgullosa, que ha tenido una gran participación, acuerdo social. Y que tan solo lo que debatimos la semana pasada, con esa enmienda a la totalidad, era la entrada a trámite, la entrada a trámite para poder seguir dialogando, para seguir trabajando en la mejora de un texto que es fundamental para el conjunto de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Abrimos un segundo turno con un tiempo máximo de tres minutos.

Portavoz de Vox, tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Sí, muy brevemente. Nosotros queríamos ratificar la importancia que tiene la inspección en todos los ámbitos, y también en el ámbito urbanístico porque aquí se ha dado la tormenta perfecta. Insistir en la idea de que hemos tenido una legislación absolutamente intervencionista, compleja, muy caótica, y por otro lado un descontrol y una verdadera anarquía a la hora de hacerla valer. Por tanto, es importantísimo que la inspección tenga que actuar.

Nosotros, en cuanto a la LISTA, creo que hemos explicado ya varias veces nuestra posición, pero, bueno, lo vuelvo a hacer encantado. Nosotros creemos que, efectivamente, la LISTA da pasos positivos, vemos que la ley se encamina en el sentido que nosotros entendemos que tiene que ir, en el sentido de simplificar, en el sentido de potenciar el desarrollo. Pero nosotros vemos entre los inconvenientes, pues, por ejemplo, encontramos que rinde el típico peaje que se le hace a la Agenda 2020-2030, que para nosotros es una agenda ideológica importantísima, fundamental combatirla, dar la batalla ideológica, y entendemos que deben desaparecer esas menciones. También nos parece negativo que se incida en la típica perspectiva de género en urbanismo, que seguimos sin entenderlo. Yo creo que hay muchos arquitectos que ni siquiera entienden de qué va la cosa y, sin embargo, no se menciona ni una vez a las familias, que van a ser al fin y al cabo las usuarias de la mayor parte de las edificaciones. Y, sobre todo, también nos parece que esta ley no le da el impulso necesario para la regularización de estas urbanizaciones ilegales que en número de 300.000 tenemos en todo nuestro territorio, que es un verdadero disparate. E insistimos en que no puede ser que haya una distancia abismal entre lo que dice la ley y la realidad práctica. Y este problema, que evidentemente no es de esta Administración, es un problema heredado, hay que cogerlo por los cuernos y tenemos que tomar medidas a ese respecto.

Por lo demás, nosotros estamos, por supuesto, siempre abiertos al diálogo y creemos que queremos aportar, nosotros queremos poner también nuestro sello, pero que nosotros apoyamos —como decimos— el espíritu y muchas de las orientaciones que tiene esta ley, pero creemos que se puede mejorar en este sentido. Y de ahí derivó nuestra abstención.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

El portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Gracias, señor presidente.

Yo no iba a utilizar el segundo turno de intervención, pero he escuchado algunas cosas pues que..., que me van a hacer utilizarlo. Yo entiendo que el señor de Vox dé una serie de argumentos para haberse negado a la ley. Yo creo que son argumentos de poco peso, porque teniendo en cuenta que es un proyecto de ley que una vez que llega al Parlamento tiene su fase de enmiendas, su fase de..., la fase que tiene en comisiones, etcétera, y que se puede acordar, como se han hecho con otras leyes, enmiendas, modificaciones a la ley,

pues se podía haber discutido ahí, porque no son argumentos de peso para echar para atrás un proyecto de ley que ha conllevado tanto trabajo. Y que además están reconociendo tanto unos como otros grupos que es una ley que era muy positiva para la gestión del urbanismo en Andalucía y también para luchar, pues, contra eso, contra la vivienda y las edificaciones ilegales, etcétera; que iba a simplificar los trámites para aprobación de PGOU. O sea, una ley importantísima, desde nuestro punto de vista. Y creo que el resto de los grupos así lo están reconociendo hoy, con lo cual no se entiende muy bien. Bueno, pero, de todas maneras, bienvenidas sean las palabras que están teniendo los grupos, que parece ser que se vuelve a traer el proyecto de ley pues se hablará de otra manera y me imagino que se llevará a buen trámite final con las negociaciones que hagan falta, pero creo que tiene que ser así.

Tampoco entiendo muy bien a la portavoz del Partido Socialista, que dice que si la ciudadanía no confía en los políticos en general, vamos, es porque nosotros aquí en el Parlamento hablamos de la mala gestión que hicieron durante 37 años. Yo me quedo, vamos, anonadado —como se diría—, anonadado. Si no confía en los políticos es pues por todo lo que hicieron en esos 37 años de mal, por sus casos de corrupción, por la mala oposición que están haciendo, que están haciendo una oposición no constructiva sino destructiva. Ahora parece que se ofrecen. Pues bienvenidos sean, pero hasta ahora todo ha sido un sistemático no: traemos aquí la ley contra el fraude, nos abstenemos. Porque las enmiendas que se traen pues son enmiendas que tienden a torpedear la ley, pero así con todos los decretos, con la mayoría, el Partido Socialista: no. Decretos que se traen para ayudar económicamente a aquellos sectores que están pasándolo mal como consecuencia de la pandemia: no o abstención. ¿Esa es la oposición? ¿Así van a confiar los ciudadanos en nosotros, los políticos? Quizás no confían por eso, por su mala actuación, pero no porque nosotros critiquemos lo que se ha hecho durante estos 37 años, que creo que había que hacerlo. No han sido ustedes una oposición constructiva.

Dicen ustedes también que, finalmente, ha dicho la señora del Partido Socialista que, hombre, que como consecuencia de que nosotros..., de que la consejería pues no ha medido bien su pacto con Vox, etcétera, pues desgraciadamente nos hemos quedado sin esta ley tan importante. Es que lo ha dicho con esas palabras. Nos hemos quedado sin esta ley tan importante porque ustedes la han echado para atrás, no solo Vox que se ha abstenido, sino ustedes y Adelante Andalucía que han votado en contra sabiendo que es una ley muy importante y sabiendo que es una ley que es muy beneficiosa para los municipios andaluces, para los PGOU andaluces. Y sabiéndolo así, sin embargo, lo han echado para atrás. Y es que lo ha dicho, lo ha dicho aquí, está grabado, ¿eh? O sea que...

Eso es todo. Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, yo creo que el motivo de estas comparecencias y los datos que ha dado la señora consejera son irrefutables, nadie se ha mostrado en desacuerdo con esos datos porque son datos buenos. Yo decía que el camino tiene que seguir, pero en eso no se ha basado hasta ahora ningún debate que haya querido ir en contra de lo que ha dicho la consejera, se han basado en otras cosas, han tirado por otros lados. Con los datos no se ha metido nadie porque —vuelvo a repetir— son absolutamente irrefutables.

Y se ha hablado de la LISTA, claro que hay que hablar de la LISTA. Yo he hablado de la LISTA en mi intervención para refrendar que la aprobación de esa ley tiene mucho que ver con la comparecencia que ha hecho hoy la consejera, no para hablar de otras cosas, simplemente he dicho que la LISTA tiene artículos suficientes como para combatir las irregularidades y las ilegalidades urbanísticas, que ya se está haciendo, pero la LISTA lo recompone en una serie de artículos importantes, que yo creo que son importantes y novedosos para combatir ese asunto y que no vuelva a ocurrir más lo que ha ocurrido en Andalucía de 300.000 viviendas irregulares o ilegales. Con lo cual, para eso sí hablo de la LISTA, para otras cosas no. Porque aquí de lo que se ha hablado y de lo que ha hablado, fundamentalmente, el Partido Socialista es de estrategia. La portavoz del Partido Socialista ha empezado su intervención jactándose —o esa es la impresión que a mí me ha dado—, jactándose de que la LISTA se tumbó el otro día en el Parlamento; ha utilizado esa palabra: «Tumbamos la LISTA». Pero ustedes han dicho tumbamos la LISTA, lo ha dicho antes la consejera también, no porque ustedes velen..., ustedes se alegraran de que no saliera una ley por el interés de los andaluces. No, no, ustedes se alegraron, se han jactado de que se ha tumbado esa ley —como ustedes dicen la palabra tumbado—, porque era una forma de erosionar al Gobierno. Ustedes no tenían previsto votar a favor de la enmienda a la totalidad de Adelante Andalucía, solo cuando se dan cuenta de que Vox se va a abstener y que hay una posibilidad de erosionar al Gobierno, ustedes deciden apoyar una enmienda a la totalidad que no han presentado. Porque ustedes cuando quieren enmendar a la totalidad enmiendan a la totalidad sin problemas, no aprueban las enmiendas a la totalidad de otros grupos políticos. Eso fue una estrategia cicatera, política, no pensando en los andaluces, pensando en la erosión del Gobierno y pensando una estrategia política, que es lo peor que creo que se puede hacer, pensar en ustedes mismos —pienso yo—, sobre todo porque no había motivo para esa enmienda a la totalidad, señorías del Partido Socialista. En primer lugar, porque —lo ha dicho la consejera en alguna ocasión— mucha parte de esa ley estaba ya incluso madurada por el Gobierno anterior socialista, que nunca la llevó al Parlamento, pero que ya la tenía madurada. O sea, que no estaban en contra de la totalidad de la ley, porque mucha parte era vuestra, era suya, con lo cual, qué totalidad. Podrían enmendar otra parte y podrían irse al plazo de enmiendas, pero no a la totalidad.

Y después, hablan de los alcaldes, y hablan de los casos particulares —que, a la señora Márquez le gusta mucho poner casos particulares—. Miren, los alcaldes, yo sé lo que piensa el presidente de la Diputación de Sevilla, del Decreto de Viviendas Irregulares, de este todavía no se ha pronunciado, pero del Decreto de Viviendas Irregulares se pronunció claramente. Yo no sé si ustedes tienen ejemplos de alcaldes socialistas que se hayan pronunciado en contra de la LISTA. No sé si el alcalde de Macharaviaya está en contra de la LISTA, no lo sé; un señor que, por culpa del Gobierno socialista de la Junta de Andalucía —y él es socialista—, lleva años, año, en un municipio de quinientos habitantes, esperando un plan de reordenación urbana. Esto es de lección magistral en la Universidad, al hablar de Derecho Administrativo. Yo no he visto una cosa igual en mi vida.

Y después, me hace mucha gracia, le decía, que ponga ejemplos... —termino, señor presidente, en un segundo— que ponga ejemplo de casos particulares la señora Márquez, que digo que le gustan mucho. El caso que usted ha puesto, de una vivienda irregular y otra regular al lado, es un caso de su inoperancia, no se olvide; es como consecuencia de su Gobierno. El que estaba ilegal, es como consecuencia de que lo permitió el Gobierno socialista, con lo cual, está usted poniendo ejemplos de su propia incapacidad y de su propia inoperancia.

Muchas gracias, señor presidente, y disculpe el...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

La portavoz del Grupo Socialista tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Desde luego, lo que hay que oír.

Por supuesto, que es estratégico y es importante, señoría de Ciudadanos. Por supuesto, que es una ley estratégica e importante, que es un asunto complejo, que merece el debate y que merece la reflexión de todas las administraciones, claro que sí. Es un asunto, insisto, que ocupa y que preocupa a los responsables públicos. Y he puesto en la primera línea a los alcaldes y alcaldesas que conozco bien, de mi partido.

Ha dicho usted que es beneficiosa, eso ya no lo he dicho yo. Yo digo que es estratégica y que es importante, y que por eso merecía un debate donde no se menospreciara al Partido Socialista y donde se tuviera como socio preferente lo que han tenido ustedes a lo largo de toda esta legislatura: Vox. Porque hace más de dos años, el Partido Socialista les dijo a los andaluces y a las andaluzas, cuando estábamos negociando el futuro de Andalucía, que el Gobierno iba a estar en manos de la extrema derecha. Y es lo que estamos viendo, con esta situación que se ha dado en el Parlamento de Andalucía: que, cuando la extrema derecha no le toca las palmas y cuando la extrema derecha no aprueba lo que ustedes traen, la inestabilidad del Gobierno de Andalucía es más que manifiesta. Por tanto, de verdad, no busquen ningún otro recoveco, porque la realidad es la que dijo el Partido Socialista hace más de dos años: que la estabilidad de esta tierra, que el futuro de los andaluces y las andaluzas, estaba condicionado a lo que dijera, en un momento determinado, la extrema derecha. Es que no hay otra, es que no hay otra. Y esa es la responsabilidad —más bien, la irresponsabilidad— de la derecha en esta tierra.

Y mire, señora consejera, usted ha patinado, no sé si es que..., supongo que tocará de oídas y que no se lo habrán escrito: el Partido Socialista claro que ha hablado de la LISTA y claro que se ha preocupado de este asunto, en iniciativas parlamentarias. Por cierto, una iniciativa que usted votó en contra en el Parlamento de Andalucía en los presupuestos, en el debate más importante que tiene esta Cámara, donde presentamos una enmienda para saber cuál es la financiación, que es lo más importante de este texto normativo; que usted redacta y diseña una ley, pero que, después, el marrón se lo tienen que comer los ayuntamientos, los alcaldes y

las alcaldesas, que necesitan la financiación de su Gobierno. Eso fue una de las iniciativas que lideró el Partido Socialista, que ha dicho usted, señora consejera, que no hemos hablado de este asunto.

Insisto, consejera, mire: usted se enfada, usted nos llora, usted nos culpa a todos de un error que ha cometido usted, señora consejera. Que no saliera adelante este proyecto de ley ha sido un error del Gobierno de Andalucía porque ha menospreciado al Partido Socialista, y ha menospreciado el valor y la opinión de los alcaldes y alcaldesas del grupo político que tiene mayor peso en Andalucía. Es que usted no se acordó, en esa rueda de prensa que le he dicho, señora consejera, del 20 de abril, de todos los alcaldes y alcaldesas y presidentes de diputaciones, que ustedes han nombrado hoy aquí. No, no, los están utilizando hoy de excusa, pero el argumento que usted tuvo públicamente, después de aprobar la ley en el Consejo de Gobierno, es, literalmente, que no había ningún riesgo, porque ustedes tenían asegurado el voto de Vox. Por tanto, señora consejera, falta diálogo, falta diálogo, y un poquito menos de soberbia, señora consejera.

Insisto, el Partido Socialista está convencido de que esta situación tiene margen de mejora y que esa mejora es necesaria y es posible, escuchando a los ayuntamientos y escuchando al Partido Socialista, que siempre, en los temas estratégicos de esta tierra, está a disposición del bien común de los andaluces y de las andaluzas.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Miren, este Gobierno está en lo importante: en gestionar, en gobernar, que es nuestra obligación, y más en este momento tan complicado; además, cumpliendo, cumplimos con lo que anunciamos. Nos instamos, en el Consejo de Gobierno del mes de abril de 2019, a ponernos a trabajar para proponer una nueva ley de urbanismo y suelo para Andalucía, y en tiempo récord —lo tengo que volver a decir— y gracias al esfuerzo, al trabajo de los técnicos de la dirección general, de la inspección urbanística y de todos los que han querido, desde el primer momento, sumarse a ese trabajo, al esfuerzo, a la participación, pues hoy contamos con un texto; un texto que, repito, ha sido favorablemente informado por el Consejo Consultivo por unanimidad, y que cuenta, además, con el aval también, el informe favorable de la FAMP, que representa a los ayuntamientos andaluces —a los socialistas también—, y del Consejo de Gobiernos Locales, que representa a los ayuntamientos andaluces —a los socialistas también—. Luego se ha escuchado a los ayuntamientos, a todos, a todos los ayuntamientos, que, por cierto, un número importante de ayuntamientos también, como institución, han propuesto mejoras al texto, alegaciones, a lo largo de ese procedimiento de exposición pública y de información pública, que no se ha reducido ni un ápice, a pesar de que nos instamos, como saben, a hacerlo de forma urgente, reduciendo el tiempo en la emisión de informes, porque sabíamos la importancia que tenía esta ley.

Luego, se me indique que escuche a los ayuntamientos, porque los ayuntamientos han sido escuchados, todos aquellos que han querido participar, y también las organizaciones, las instituciones que los representan.

En segundo lugar, nos comprometimos, en tanto aprobásemos una nueva ley, a impulsar la aprobación del decreto ley de viviendas irregulares. Y también en tiempo récord: en seis meses propusimos un texto. Estoy de acuerdo que viene a reconocer una situación de muchos años atrás, que propone dos salidas: AFO, que es la que nos permite la norma y que necesita del acuerdo y del impulso, de la ayuda, primero de los particulares, de los propietarios y, segundo, de los ayuntamientos; pero, sobre todo, el plan especial, al margen de los PGOU, porque la dificultad de muchos municipios es que no tiren un PGOU aprobado —más de quinientos—. Imagínense el drama, lo que supone para el conjunto de Andalucía, para poder dar respuesta al conjunto de edificaciones irregulares, a las urbanizaciones.

Proponemos esos dos caminos, que reconozco que no es sencillo pero que necesita la propuesta del camino que hace ese decreto y también, el particular y los ayuntamientos. Y aquí, coherencia: el Partido Socialista no se quiso enfrentar a esas 300.000 familias —que no les dio solución durante tantos años, mirando hacia otro lado—, cuando fue responsable de esa proliferación de viviendas —y lo vuelvo a decir con absoluta rotundidad—, en sede parlamentaria, vota y convalida ese decreto en el Parlamento. Pero son sus compañeros, los senadores socialistas, los que, en Madrid, deciden llevar al constitucional, presentando un recurso contra el decreto de vivienda irregular. Eso es coherencia, la coherencia socialista. En el Parlamento de Andalucía, los socialistas andaluces convalidan el decreto, y sus compañeros, con tal de seguir erosionando al Gobierno de la Junta de Andalucía, presentan ese recurso, que, por cierto, en la primera reunión en la Comisión Bilateral, se arregló todo lo que se tenía que arreglar, recogiendo, que parece mentira, en el recurso, recogiendo en el decreto, en su texto, que los propietarios tienen que cumplir la Ley de Costas. Y todas; claro, el cumplimiento de la ley es obligatorio.

Así resolvimos ese conflicto tan grande de constitucionalidad, sobre un texto avalado también por los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía, como la nueva ley está avalada también por los servicios jurídicos y por el Consejo Consultivo.

Dijimos: a corto, a medio plazo, tenemos que tomar decisiones y medidas en tanto se apruebe la nueva ley. Catorce instrucciones, señoría, catorce instrucciones emitidas por la Dirección General de Urbanismo, entre otras, para proponer, para favorecer esas mesas de trabajo que, repito, estamos desde el primer minuto acompañando a los ayuntamientos, a aquellos que han querido contar con el empuje, con la ayuda de nuestros técnicos en todas las delegaciones provinciales, más de sesenta meses de trabajo para afrontar ese camino que hasta ahora era de espinas, para aprobar un plan general. Enseñándoles el camino que marca la nueva ley, la LISTA, donde muchos ayuntamientos socialistas han visto esperanza, ilusión y posibilidad de aprobar su planeamiento. Luego el Partido Socialista, poniéndose del lado de Adelante Andalucía, bloqueando el trámite de la ley y favoreciendo esa enmienda a la totalidad, que no fueron capaces de registrar para no enfrentarse a sus ayuntamientos, a sus alcaldes, que demandan un cambio urbanístico rápido y urgente, con una nueva ley, pues se vuelven absolutamente a retratar esta mañana. Y me piden coherencia, la coherencia es la que en ningún momento ha practicado el Partido Socialista en esta Cámara, que vuelvo a repetir, ni una sola comparecencia en esta comisión para hablar de los objetivos, del trabajo, de la ley, una ley tan importante, que parece que hoy les importa, pero que fueron incapaces de afrontar un texto y llegar a aprobar-

se en este Parlamento, porque una vez más antepusieron sus intereses, y adelantaron las elecciones —les salió regular—, y dejando pues ese texto colgado, con un trabajo detrás y con amplio acuerdo en determinados aspectos, que recoge también la LISTA, como bien sabe su grupo y el portavoz que va a defender este texto en el Parlamento de Andalucía.

Dijimos: vamos a fortalecer el papel de la inspección urbanística en tanto contemos con una nueva norma. Y hoy ofrezco esos resultados que he detallado respecto a esa importante labor que presta este cuerpo, al que agradezco todo su trabajo en un año muy complicado. Es difícil arrojar unos datos como los que les he trasladado cuando hemos tenido restricciones de movilidad, y cuando la pandemia estaba en todos los municipios de Andalucía. Por dos, esa actividad, desplazándose para velar por el cumplimiento de la norma.

En tercer lugar, decía, obligación, gestionar y gobernar y anteponer los intereses de los andaluces por encima de todo. Pues se ha vuelto a hacer referencia esta mañana, redoblando los esfuerzos en un momento de mucha complicación histórica para el conjunto de nuestro país, pero también para Andalucía. Redoblando esfuerzos en materia sanitaria, pero también tomando medidas, decisiones para poder ayudar a las pymes, a los autónomos, a las familias, para favorecer la inversión. No se ha parado ni un solo proyecto. Se incrementa el presupuesto de inversión porque sabemos que la obra pública nos está ayudando a esa reactivación económica, a la salida de la crisis. Rebajando impuestos, crucial para ayudar para esa salida de la crisis. Y simplificando, primer decreto de simplificación para reducir normas, aclararlas, para hacerlas fáciles, que se puedan aplicar. Preparando un segundo decreto de simplificación, nos lo demanda la sociedad y es fundamental para favorecer esa reactivación económica. Y ese es el concepto inicial, el espíritu que creo que todos compartimos de la nueva ley, de la LISTA, del proyecto de ley. Una ley clara, sencilla, fácil de aplicar, fácil de entender, que simplifica el urbanismo y que facilita un procedimiento más sencillo, más claro, más corto, para aprobar planeamientos, pero que a la vez fortalece la disciplina urbanística, como he trasladado esta mañana.

Yo termino este debate de nuevo tendiendo la mano, ofreciendo colaboración al resto de grupos políticos que quieran sumarse a ejercer el papel como grupos políticos que les corresponde, que no es otro en este momento que ayudar al Gobierno para esa salida de la crisis, para la reactivación económica, para la creación de empleo. Señorías, la Ley de Urbanismo y de Ordenación del Territorio es una herramienta fundamental, palanca para ayudar al conjunto de Andalucía a esa salida de la crisis. Permitamos su trámite parlamentario, sigamos debatiendo en torno a este texto, alcancemos un acuerdo. De otra manera no seremos útiles en un momento histórico de máxima dificultad para el conjunto de Andalucía. En este aspecto confío en la responsabilidad de los grupos, de las fuerzas políticas, y pongo —repito— a disposición a la Dirección General de Urbanismo para seguir analizando este importante texto, manteniendo también el debate social. Yo creo que es momento para seguir trabajando con todos los agentes sociales que han participado en la ley, pero que todavía pueden proponer mejoras. En el trámite parlamentario también participan esos agentes sociales —se lo recuerdo, señorías—, pero también la consejería ha emprendido una ronda de contactos de nuevo con los agentes sociales para seguir revisando ese importante texto que entre todos tenemos que aprobar.

Muchísimas gracias.

11-21/APC-000913. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre los resultados obtenidos del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos el orden del día, siguiente comparecencia a iniciativa del Grupo Vox Andalucía, informar sobre los resultados obtenidos del Plan Andaluz de la Bicicleta.

La señora consejera tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

El Plan Andaluz de la Bicicleta fue aprobado por el Decreto 9/2014, por el Gobierno de coalición formado por el Partido Socialista e Izquierda Unida.

Cuando se presentó recogía cifras grandilocuentes, que iban desde la construcción de 1.600 kilómetros de vías ciclistas, una inversión de 421,4 millones de euros. Decían que el 75% lo aportaría la Junta y el resto los ayuntamientos. Pero pasó como con otros planes que se pusieron en marcha por los anteriores gobiernos, solo fue un anuncio y trajo frustración. En vez de activar las actuaciones que en materia de movilidad necesitaba Andalucía, una movilidad sostenible, útil, el plan ha estado marcado por las dificultades para poner en marcha sus iniciativas. Basta recordar aquí el caso de la pasarela ciclista sobre la SE-30, un proyecto que necesitó cuatro años y varios proyectos fallidos, además de una inversión de más de 1,7 millones de euros para llevarse a cabo. La ejecución de buena parte de las actuaciones se ha visto retrasada por los problemas derivados de la inclusión en el plan de obras en vías urbanas. Este hecho provocó primero que fuese necesaria la firma de los pertinentes convenios con los ayuntamientos, y luego que, cuando se estaba tramitando la ejecución de dos actuaciones en Sevilla y en Granada, los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía advirtieron de que esos convenios en realidad eran subvenciones directas a entidades locales, lo que paralizó el procedimiento a la espera de una convocatoria reglada, una convocatoria pública dirigida a los ayuntamientos con libre concurrencia. De hecho, solo se terminaron los proyectos que estaban en marcha, algunas actuaciones en el casco histórico de Cádiz o en la ciudad de Almería.

Este Gobierno está intentando salvar esta situación, justificar actuaciones que aunque tengan carácter metropolitano sean complementarias a la red de transporte público de competencia de la Junta de Andalucía. Por esta vía, en breve, vamos a dar salida al proyecto de la vía ciclista de Valdezorras a la glorieta de la A-4 en Sevilla. Además, no podemos perder los fondos europeos asignados, inicialmente fueron 23,8, actualmente 27,3. Decidimos impulsar aquellos carriles bici que puedan favorecer esa movilidad, sobre todo, en las áreas interurbanas, como les decía.

Por tanto, trabajamos en determinados proyectos. Decirles que hemos terminado la vía ciclista en el puente de la avenida del Mediterráneo en la ciudad de Almería, el camino ciclopeatonal de Cártama en Má-

laga se encuentra en ejecución. Decirles que con EuroVelo hemos terminado 12,7 kilómetros de la vía ciclista que conecta Conil de la Frontera con Los Caños de Meca, que ha contado con un presupuesto de 3,8 millones de euros, y trabajamos ya en un proyecto para su ampliación hasta Barbate. Tenemos avanzados otros proyectos, la vía ciclopeatonal en la carretera A-8063 entre Tomares y Castilleja de la Cuesta, que forma parte de un proyecto más amplio de seguridad vial para aumentar también la capacidad de esta vía. O vamos a licitar en breve la vía ciclista para mejorar la seguridad vial también en la carretera A-8075 que une Espartinas y Villanueva del Ariscal, también en la provincia de Sevilla. Trabajamos con la ampliación del carril bici en el distribuidor norte de la ciudad de Granada. Asimismo trabajamos también en otros proyectos: la conexión peatonal y ciclista entre San Fernando y Chiclana, este proyecto está en ejecución también y cuenta con una inversión de 2,8 millones de euros. Otros proyectos con fondos Feder que quiero destacar. Hemos logrado concluir dos obras muy demandadas en la ciudad de Sevilla, también, interurbanas: la reforma del Puente de la Señorita, que ha contado con una inversión de 275.000 euros, que además de carril bus-VAO, también cuenta con un carril bici; la pasarela ciclopeatonal de Mairena del Aljarafe que, tras cuatro años con el proyecto bloqueado, se ha abierto al tránsito de las miles de personas que cada día transitan por el parque empresarial PISA y que también cuenta con carril bici adosado a esa pasarela ciclopeatonal, para permitir esos desplazamientos. Decirles que estamos resolviendo aquellos problemas que nos encontramos, pero dirigiendo los esfuerzos a aquellas actuaciones de carácter interurbano, metropolitano, que forman parte de una estrategia más amplia de movilidad, que ha de ser sostenible y compatible con el transporte público.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor portavoz de Vox, tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señora presidente.

Señora consejera, creo que no hace falta justificar en este lugar las múltiples ventajas que *a priori* tiene el uso de la bicicleta, tanto en términos de salud para quien la usa como en cuanto a los variados beneficios que aporta para el bien común, al reducir la contaminación y aligerar la densidad de tráfico en las vías más convencionales. Se trata, como es sabido, de unas de las alternativas de movilidad más recomendables para trayectos que no sean demasiado largos. Esta variante de movilidad resulta además especialmente adecuada en una zona geográfica como la nuestra, caracterizada por la general bonanza del clima, aunque es cierto que en verano se convierte casi en un deporte de riesgo en la mayor parte de nuestro territorio. La bicicleta, según muestran las estadísticas de uso, está especialmente indicada para terrenos llanos, pero también parece que es un poco absurdo pretender que puede competir con el transporte colectivo, el tranvía, el ferrocarril o el metro, aunque solo sea por el hecho de que muchas personas, por constitución, por edad o por moti-

vos de salud no pueden acceder a esta forma de movilidad. Y, realmente, es una ilusión creer que por sí sola, la inversión en vías ciclistas constituye una palanca como fuente de empleo, según anunciaba Izquierda Unida cuando se aprobó este plan andaluz de la bicicleta.

En el ámbito urbano, como decimos, este medio de transporte se presenta como una buena alternativa para el uso del vehículo privado. Bien, es verdad que las competencias, en cuanto a la construcción de carriles bici y ordenación del tráfico, en principio son municipales. Pero también parece evidente que la Junta de Andalucía puede y debe hacer mucho para estimular el uso de este medio de transporte. De hecho, en este contexto se aprobó el plan andaluz de la bicicleta, en 2014, para un periodo de un sexenio que ya finalizó el año pasado. En él se contemplaba la colaboración de Administraciones con el objetivo de generalizar esta forma de transporte con unas perspectivas, a nuestro juicio, del todo exageradas, como ha reconocido la consejera. Precisamente, esta comparecencia quiere pedir información acerca de los logros obtenidos en cuanto al aumento de su uso, el coste que ha supuesto todo esto y si hay voluntad por parte de la consejería de darle continuidad.

Señorías, nosotros creemos que es bueno que los poderes públicos incentiven de forma positiva el uso de este medio de transporte, pero también queremos incidir en ciertos aspectos menos amables, que no se suelen tratar en este tipo de intervenciones. En primer lugar, creemos que es de justicia recalcar la prioridad que debe tener siempre el peatón frente al ciclista, tanto por su mayor vulnerabilidad como por el hecho de que hay muchas personas que, como hemos dicho, no pueden montar en la bicicleta, pero sí pueden sufrir colisiones con ella. De hecho, a menudo nos encontramos en nuestras ciudades carriles bici que atraviesan zonas peatonales de forma un tanto invasivas, en perjuicio de las personas que van a pie, o que van con carritos de bebé o tienen movilidad reducida. Lo lógico y natural es establecer estas vías en paseos anchos o avenidas que tengan espacio suficiente para ordenar bien el tráfico.

En segundo lugar, no se suele poner de relieve la realidad de que hay un factor que desincentiva gravemente el uso de la bicicleta, y es el altísimo número de hurtos que se producen —y que quedan impunes, en su mayor parte—. A ello contribuye también la falta de aparcamientos seguros para que los usuarios puedan estacionar sus bicicletas. Y para colmo, en muchas de nuestras ciudades —sobre todo, en las de mayor tamaño— existen mercados para la reventa de estas bicicletas sustraídas, en las que se actúa a cara descubierta y de forma impune. Sería necesario por parte de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado un mayor celo en perseguir estos delitos contra la propiedad.

Ahora bien, la Junta de Andalucía tiene plena competencia en cuanto a la construcción de vías ciclistas en determinadas áreas metropolitanas, como ha dicho la consejera, así como en zonas paisajísticas privilegiadas que estimulen el turismo relacionado con el deporte y la cultura. Pero, a la hora de la verdad, según información que hemos podido recabar, la Junta apenas ha realizado inversiones en zonas en las que han sido muy demandadas por potenciales usuarios, como, por ejemplo, en la zona de Huelva, perímetro de su capital, en las marismas del Odiel y a lo largo de toda la Costa del Sol. Según información que hemos podido recoger, desde 2013 solo se han ejecutado 142 kilómetros de los 4.392 que estaban previstos. Esta desproporción hay que entenderla como un fracaso en toda regla, que solo se puede deber a la falta de realismo en el proyecto originario o por una desidia completa por parte de la Administración pública. De modo que lo que pretendíamos con esta iniciativa era eso, pues tener una valoración de lo que se ha he-

cho y una valoración —que ya en parte lo ha hecho la consejera— de los planes de la consejería con respecto a este tema en el futuro.

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

—Presidente.

En efecto, quedó en un anuncio, uno de tantos que, además, encontró el freno también de la intervención respecto a la decisión de cómo ejecutar la construcción de esos carriles —se lo decía—, en torno a esa dificultad de que fuera solamente esa construcción, solo afectase a tramos urbanos. Decirles que, con esa dificultad, decidimos asumir las infraestructuras que nos parecían que eran importantes —se lo he dicho—, necesarias y siempre pensando con una visión integral, con una visión interurbana y con una visión también dirigida a favorecer la movilidad; especialmente, y en primer lugar —se lo repito— en las ciudades y sus zonas urbanas metropolitanas, tomando e impulsando proyectos que les he trasladado que creo que son importantes. Y hablaba del Puente de la Señorita, o del paseo peatonal también en Camas, o la pasarela del Polígono PISA, uniendo, conectando diferentes municipios y siempre favoreciendo la intermodalidad, que nos parece fundamental. Estoy de acuerdo que tenemos que favorecer esa intermodalidad, la conexión con el transporte público, con los autobuses de los consorcios de transporte, con los autobuses urbanos y, al mismo tiempo, también con nuestros metros. Luego, en esa estrategia y de forma planificada, estamos trabajando, a la vez rescatando algunos proyectos. Me decía la marisma de Odiel; ese es un proyecto que hemos iniciado, está en ejecución, se inició la semana pasada, que va a unir ciclopeatonalmente la ciudad de Huelva con Aljaraque y Gibraleón; un proyecto que es, también, cultural, patrimonial y que tiene una importancia considerable en cuanto a su inversión y los resultados que va a ofrecer a estas tres poblaciones. Decirles que hemos logrado invertir casi el 60% de los algo más de 27 millones de euros que estaban previstos para la construcción de carriles bici en el actual marco de los fondos Feder. Y vamos a seguir planificando y proponiendo diferentes alternativas.

Decirles que comparto la preocupación que usted ha indicado respecto a ser sensible con el peatón; de ahí que los carriles ya se denominan ciclopeatonales, los que estamos proponiendo, y no solo en su denominación, en su construcción es fundamental hacer compatible la bicicleta y otros sistemas de transporte que también ocupan los carriles, con la figura del peatón, por supuesto, dirigiendo mucho esfuerzo a la señalización en el propio carril para que se pueda, bueno, compatibilizar el uso. Yo creo que tenemos camino por delante.

Trabajamos —y con esto termino— en otros proyectos, en la ciudad de Granada, con su área metropolitana; en Málaga, también con tramos interurbanos, utilizando el litoral, que creo que también es un espacio

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 394

XI LEGISLATURA

2 de junio de 2021

único para favorecer este tipo de movilidad, muy vinculada, estrechamente, como decía, con el uso y la promoción también del resto del transporte público.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

11-21/APC-001565. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre inversión en los puertos de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos, dentro del punto uno de comparecencias, en este caso, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre la inversión en los puertos de Andalucía.

La señora consejera tiene la palabra.

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

—Disculparme, perdónenme. Pensaba que comenzaba la portavoz.

Bueno, señor presidente, gracias.

Hace solamente unos meses —yo creo que dos meses—, comparecí en Pleno para informar a petición propia sobre las inversiones que habíamos realizado, que había realizado el Gobierno de la Junta de Andalucía en los puertos autonómicos, los de competencia de este Gobierno. Ya destacué la importancia que este Gobierno da a los puertos andaluces. Los puertos juegan un papel crucial en el desarrollo económico de nuestra región, contribuyen además al desarrollo de las economías locales, también provinciales. El conjunto de los puertos, los pesqueros, los comerciales, los deportivos, que se encuentran a lo largo de nuestra costa, son fuente de empleo y motor de nuestra economía. Los puertos andaluces necesitaban desde hace años de empuje, inversión para que pudieran seguir creciendo, para poder desarrollar su actividad en mejores condiciones. Por ello, desde el primer momento, nos estamos esforzando en revitalizarlos, en hacerlos más competitivos. Lo vuelvo a decir, los puertos han también de ayudarnos a la reactivación económica, a la salida de la crisis.

Decirles que en los dos últimos años la Agencia Pública de Puertos ha invertido más de 39 millones de euros en los 23 puertos que gestiona de forma directa. El año pasado, a pesar de la pandemia, hemos incrementado la inversión en los puertos andaluces en un 8,4%, lo que ha contribuido a generar empleo en estas localidades, afectando a más de novecientas pequeñas y medianas empresas, que de forma directa o como subcontrata han participado solo en la ejecución del desarrollo de esas obras que hemos impulsado. Ello representa no solo el compromiso y el cumplimiento de ese compromiso adquirido por la consejería en materia portuaria y también presupuestaria, sino que también supone la demostración de que esta consejería invierte y genera también actividad en más de veintitrés municipios de nuestra costa en el momento en el que más necesita la ayuda del Gobierno de la Junta de Andalucía. A mayor detalle, en 2020 la Agencia de Puertos de la Junta de Andalucía realizó 46 licitaciones, que alcanzaron los 56 millones de euros, 25 millones más que en 2019, lo que supone un incremento del 80% respecto a 2019 y más de un 250% respecto al último presupuesto socialista, el de 2018. Además, adjudicó contratos por valor de casi veinticinco millones de euros, un 25% más que en 2019 y un 92% más respecto al presupuesto socialista de 2018. Hemos duplica-

do las inversiones respecto a los dos últimos años del anterior gobierno socialista. Entre 2017 y 2018, se invirtieron en los puertos de competencia autonómica 19,5 millones de euros, seis millones de euros en 2017 y trece en 2018. En 2019 y en 2020, las inversiones en los puertos sumaron 39 millones de euros, veinte millones de euros más en un momento de dificultad, donde el Gobierno de la Junta de Andalucía apuesta por favorecer la inversión, apuesta por la obra pública, apuesta por los puertos andaluces como motor económico y que favorece la reactivación.

Actuaciones más destacadas de esas inversiones realizadas en 2020. Pues en la provincia de Almería el dragado del puerto de Carboneras, las mejoras en la lonja, así como la transformación del frente náutico-deportivo en el puerto de Adra.

En la provincia de Málaga, más actuaciones que destaco, la lonja pesquera que se ha transformado de Fuengirola, la construcción de los nuevos cuartos para enseres de pesca o la mejora del amarre del puerto deportivo de la Bajadilla en Marbella, o el puerto-ciudad de Estepona.

En los puertos gaditanos, la inversión de la Agencia se ha aproximado a 8,4 millones de euros. Ese presupuesto se ha dirigido a la recuperación de los calados para operar las flotas pesqueras en los puertos como Conil o Barbate, la demolición del cerramiento del puerto de Barbate para favorecer su integración urbana, la mejora de las infraestructuras pesqueras de Bonanza, o la intervención en el contradique de Conil, que ha permitido poner en valor un área con evidentes valores paisajísticos en una zona que estaba altamente degradada.

En la provincia de Huelva hemos puesto en marcha dos importantes centros de depuración de moluscos en los puertos de Isla Cristina y Punta Umbría. Se han reparado las infraestructuras de abrigo del río Carreras en la zona de Punta del Moral. Se ha realizado una importante actuación urbana en la ribera del Guadiana. La inversión en toda la provincia de Huelva ha sido de casi seis millones de euros.

Y en este presupuesto 2021 aumentamos esa inversión en los puertos autonómicos, la previsión es destinar 23,8 millones de euros en nuevas inversiones, casi 11,7 millones en mantenimiento, lo que hará que las inversiones en nuestros puertos alcancen este año 35,5 millones de euros.

Podemos avanzar ya que, con apenas cinco meses de este año 2021, las actuaciones ya licitadas alcanzan en este momento el 61,42% del presupuesto previsto en este año. Es decir, hasta este momento, en los cinco primeros meses del año, la Consejería de Fomento, a través de su Agencia de Puertos, ha licitado actuaciones por importe de 21,83 millones de euros para mejorar las infraestructuras portuarias autonómicas. Hace solo unas semanas adjudicamos las obras del edificio multiuso y la urbanización de la ribera sur del puerto de Roquetas de Mar, con un presupuesto de 1,7 millones de euros, una actuación que tiene una ejecución de doce meses y que va a transformar absolutamente el puerto de Roquetas de Mar. Finalizamos hace un mes las obras de reurbanización de la ribera del Guadiana, que van a permitir al municipio de Ayamonte mirar al Guadiana desde una plataforma mirador de 350 metros cuadrados en dos niveles, una actuación que ha contado con un presupuesto de tres millones de euros.

Otras actuaciones previstas a realizar: en el puerto de Mazagón se van a invertir 1,7 millones de euros para la restitución de los calados y adecuación de las instalaciones; vamos a licitar por 2,6 millones las obras importantes de integración puerto-ciudad en el municipio de Chipiona. Junto a ello, este año acometeremos la finalización de las obras de integración urbana en el puerto de Adra, la conexión del puerto marítimo de

Estepona con el paseo marítimo de la ciudad, la integración urbana del puerto de Rota. Además, ya he anunciado en alguna ocasión en esta misma Cámara que todos los proyectos tienen en nuestros puertos ese sello verde para trabajar por la mejora, por el cuidado de nuestro litoral, de su entorno tan sensible, para proteger medioambientalmente estas infraestructuras también. Realizaremos actuaciones en este sentido en el puerto comercial de Garrucha, para hacer compatible el aumento de su actividad como tercer puerto granellero de España, con la reducción del impacto que esta actividad produce en el mismo. Les anuncio que ya se han adjudicado también las obras de mejora en los pantalanes del puerto de Mazagón. Se han licitado recientemente las siguientes actuaciones: las mejoras de las instalaciones flotantes para la flota pesquera en el puerto de Chipiona, que cuenta con un millón de euros; las obras de construcción de los cuartos de armadores en el puerto de Marbella, otro millón de euros; la licitación de la construcción de cuartos de armadores y lámina de sombra en el puerto almeriense de Garrucha; la licitación de casi 500.000 euros, con dos contratos, para la mejora de las condiciones del trabajo de nuestros pescadores en el puerto de Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda.

En cuanto a los resultados económicos de los puertos autonómicos —con esto termino—, a pesar de la pandemia, los puertos andaluces cerraron 2020 con un beneficio de 3,1 millones de euros, creciendo tanto su actividad pesquera como la actividad náutico-deportiva, y destacando el crecimiento también del puerto comercial de Garrucha. Decirles que los puertos de interés general del Estado siguieron también ese camino a pesar de las dificultades, ayudando también al conjunto de Andalucía en la reactivación económica en la salida de la crisis, en un sector, el logístico, que sigue creciendo y que también acompaña el Gobierno de la Junta de Andalucía.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

La señora portavoz del Grupo Socialista tiene la palabra.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Gracias, presidente.

Gracias, señora consejera por su comparecencia hoy aquí.

Y, como usted bien decía, los puertos andaluces suponen un sector de actividad económica que tiene una gran relevancia y es un sector estratégico para el desarrollo de Andalucía. Se van a situar en una importante posición de desarrollo del futuro en el que se debe encaminar nuestra comunidad autónoma. Han mantenido la actividad, incluso en cierta medida, como el puerto de Garrucha, la han aumentado. Han mantenido puestos de trabajo, lo cual es muy relevante en los tiempos en los que nos encontramos. Y un ejemplo práctico más de que se configura como un sector estratégico y una posible vía de diversificación económica para Andalucía.

Le hemos pedido la comparecencia sobre estas inversiones porque nos encontramos prácticamente a mitad de año y quisiéramos conocer el estado de la ejecución, esa ejecución provisional de este año, de las in-

versiones que consignó en presupuesto, las que anunciaron desde dos consejerías, con esos 35,5 millones de euros, que se amplían posteriormente con 9,5 millones de euros por parte de la Unión Europea, los fondos provenientes de los fondos europeos. Y quisiéramos saber cómo va a esa inversión. Porque la hemos escuchado decir, utilizar los verbos «se va a», «se va a invertir», «vamos a licitar», «acometeremos»... Y quisiéramos saber no las licitaciones que están abiertas, sino cómo se está ejecutando ya ese presupuesto y la proyección que tiene.

También quisiéramos que nos comentara cuánto de ese presupuesto es autofinanciado, cuánto proviene de los fondos europeos.

También incidir en las inversiones —lo ha hecho usted—, las inversiones que también, desde Puertos del Estado, se están haciendo en todos los puertos de nuestra comunidad autónoma. Porque, mire, señora consejera, le hemos escuchado muchas veces, en el tema de los puertos también, reclamarle y reclamarle al Estado —por ejemplo, cuando reclamaba que se agilizaran las conexiones ferroviarias con los puertos andaluces—. Y en eso, pues, mire, le damos la bienvenida a esta reivindicación, porque antes no la hacían; cuando había que pedirle al señor Rajoy no lo hacían. Verá, porque ha sido un Gobierno socialista el que ha puesto, ha multiplicado el presupuesto inversor, por ejemplo, en la Algeciras-Bobadilla. El señor Rajoy pintaba muy bien en los presupuestos, pero luego ejecutaba poco, y eso lo hemos podido ir viendo a lo largo de los años.

Por último, señora consejera, en relación a los puertos, no exactamente en relación a las inversiones, pero sí en relación a la reciente ley, que se reformó en este Parlamento y que alcanzó un importante consenso, le insisto en lo que ya le pedíamos desde mi grupo, lo que nos ha trasladado el sector: la regulación reglamentaria de esta modificación de la ley para que pueda ser una realidad su ejecución; ese diálogo con el sector, esas mesas de trabajo con el sector, con las empresas concesionarias. Porque si la reforma de la ley es un buen instrumento, que, entre otras cosas, va a dotar de seguridad jurídica a las concesionarias para poder invertir en modernización, si hubiera reglamento y si hubiera mesas de trabajo, es muchísimo más fácil que puedan cumplir ese papel que se les concede en la ley y que están deseosos de poder empezar a ejecutar. Y le pedimos que agilice, en la medida de lo posible, estas cuestiones, porque no se ralentice más la aplicación de una ley que tuvo un gran consenso parlamentario, un gran consenso con el sector, incluso con Puertos del Estado.

Muchas 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

—En efecto, señoría, creo que compartimos, ¿no?, la importancia de los puertos —lo hemos dicho—, como sector que favorece actividad, creación de empleo, dinamiza la economía; especialmente, los puertos

que gestiona la Junta de Andalucía, que son puertos que benefician al conjunto de los municipios, que favorecen esa economía, que es local.

Y decirle que esa importancia que demostramos tiene que reconocerse. Y este Gobierno lo reconoce con inversión y con planificación. Porque de nada vale decir, hablar y compartir esa importancia si después no se invierte en los mismos. Y le he ofrecido los datos, incluso con las licitaciones que tenemos en marcha y los proyectos que ya están concluidos.

Decirle que la consejería de la Junta de Andalucía invierte y planifica y, además, ejecuta lo que invierte. Ha preguntado usted por ejecución, y también le he ofrecido el dato respecto a la ejecución del presupuesto de 2021. El esfuerzo está siendo muy importante. Hemos invertido en los dos últimos años más de 54,3 millones de euros en los 23 puertos que gestiona directamente la Agencia de Puertos. Y le he dicho que, en el año 2021, la previsión es que las inversiones en nuestros puertos alcancen los 35,5 millones de euros. Y le he dicho: «No se va a...». En cinco meses de 2021, en cinco meses de 2021, se han licitado actuaciones que alcanzan el 61,42% del presupuesto, y que representa, supone, 21,83 millones de euros. Ese es el dato de ejecución que me reclamaba, señoría, y que vuelvo a repetírselo. Es una inversión extraordinariamente importante, y espero que usted lo valore.

Y me decía: Es que a usted le gusta hablar mucho del Estado. Hombre, es que en efecto la actividad que pretendemos favorecer en nuestros puertos, junto al impulso determinante que estamos dando también como Gobierno, a través de áreas logísticas..., a las áreas logísticas, que quedaron pendientes, que estaban contempladas, planificadas en numerosos documentos, pues tiene que verse acompañado, junto a la actividad que prestan los puertos del Estado, con inversiones reales por parte del Gobierno de España, en materia ferroviaria. Y no solo en la culminación de los dos corredores, mediterráneo y atlántico central, cuyo vértice converge en Algeciras, y que son vitales para la salida de mercancías de nuestros puertos, generando sinergia y compitiendo con el resto de puertos, dando..., ofreciendo salida a nuestros productos, sino también con otros muchos proyectos.

Mire, señoría, Puertos del Estado está haciendo..., los puertos que son del Estado en nuestra comunidad autónoma, un esfuerzo muy importante también para favorecer sus inversiones. Pero decirle que sus presupuestos los elaboran las propias autoridades portuarias. Es que han cambiado, también han sido nombradas por este Gobierno. Y lo hacen conforme a la previsión de sus ingresos por el cobro de tasas portuarias y de cánones de concesión. La planificación, la decisión de las inversiones las proponen las autoridades portuarias y se acuerdan con el ente público Puertos del Estado, en sus respectivos planes de empresa. Están obligados por ley a ser rentables. Decirle que aquí Adif también, y el Gobierno de España, tienen asignaturas pendientes con los puertos del Estado. Se las voy a detallar.

Las establecidas en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuario, que también financian los propios puertos. Le pongo algunos ejemplos: las de los puertos de Sevilla, de Huelva o de Bahía de Algeciras; actuaciones, repito, que son competencia del Estado —carreteras, ferrocarriles— pero que financian los propios puertos con sus ingresos, con la actividad que impulsan en su día a día. Le pongo un ejemplo: el puerto de Huelva. Firmó en 2107, su presidente de entonces, de la autoridad portuaria, un convenio con Adif para la ampliación de capacidad de la línea de ferrocarril Sevilla-Huelva, actuaciones que tiene que realizar Adif, repito, pero que financia el puerto de Huelva. Todavía no se han iniciado. Señoría, ¿cómo no voy a reclamar a

Adif el impulso de una infraestructura que, además, paga el puerto de Huelva, para seguir mejorando su actividad, para favorecer esa conexión de ferrocarril con Sevilla para sacar mercancías?

En esa misma situación se encuentran las obras de Adif en los puertos de Sevilla y de Bahía de Algeciras. El puerto de Sevilla tenía previsto iniciar en 2022 la obra del nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla. Son unas obras muy esperadas. El puerto de Sevilla va a ganar competitividad, un acceso directo a ese recinto portuario, de enorme importancia. El proyecto constructivo lo licita y lo ejecuta Adif. Ahora, los 25 millones de euros en que están presupuestadas esas obras los aporta el puerto de Sevilla con su actividad: 13,5 millones de fondos propios y 11,5 de fondos Feder. Esa actuación, señoría, estaba prevista también desde el año 2017, firmada y anunciada. ¿Por qué no se puso en marcha? Por la falta de impulso del Gobierno de España, pero también por la falta de impulso de las autoridades portuarias que dirigían los puertos andaluces del Estado, que no favorecieron la construcción de infraestructuras que son importantísimas para el desarrollo de esos puertos.

El puerto de Algeciras lleva cuatro años esperando —y ahora parece que ve la luz— la construcción de dos apartaderos para trenes de mercancías en las localidades de Setenil y Campillos. Hace escasas semanas, parece que se ha desbloqueado, repito. Son obras que igualmente ejecuta Adif pero que paga el puerto de Algeciras con su actividad. Se va a desbloquear una actuación prevista y determinante para seguir creciendo el puerto de Algeciras, desde hace más de cuatro años, señoría; míreselo, eso sí que míreselo. Y esa es la ineficacia de Adif, que lo único que tiene es que licitar y ejecutar una obra que le van a pagar los demás, y que va a favorecer el impulso de los puertos.

Señoría, unos gobiernos gestionamos, ejecutamos y comprometemos presupuesto e invertimos, y otros gobiernos demuestran de nuevo su incapacidad, su falta de voluntad y el abandono que sufrían los puertos de interés del Estado en nuestra comunidad autónoma, convenios firmados desde el año 2017, nunca llegaron esas inversiones, y que hoy, los nuevos presidentes de las autoridades portuarias siguen reclamando y siguen favoreciendo su construcción para mejorar su actividad, en un momento fundamental para la mejora de su reactivación económica también.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora portavoz tiene la palabra.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Gracias presidente.

Muy brevemente. Señora consejera, ha hecho usted alusión a las áreas logísticas, que también están dentro de la competencia de la Agencia de Puertos. Y si vemos el presupuesto que tiene la Agencia de Puertos, pues vemos cuánto destina a los puertos y cuánto destina al capítulo de personal. Y vemos que es escaso lo que hay para las áreas logísticas, en proporción. Pero lo que también vemos escaso es la atención a determinadas áreas logísticas en favor de otras. Que todas tienen que tener atención, pero, señora consejera, hay

áreas logísticas que necesitan de una mayor atención porque, además, están en zonas que han sufrido una importante desindustrialización, y no se les atiende, como puede ser el caso del área logística de Linares y Bailén, que desaparecieron de los proyectos estratégicos de su consejería.

Y, por último, señora consejera, respecto a las inversiones que tiene que hacer el Estado, que tiene que hacer Adif en los puertos andaluces, en las áreas logísticas. Bueno, usted misma lo ha dicho, llevan más de cuatro años bloqueados por Adif, entonces, hace más de cuatro años, no era el Partido Socialista el que estaba al frente de Adif. Pero, verá, que nuestro propósito era conocer el estado de estas inversiones, trasladar la importancia que tiene el sector portuario andaluz, que necesita de mayores inversiones, que es una buena oportunidad la nueva reforma de la ley, que es un buen momento para impulsar más inversiones y hacerlo también con las propias concesionarias, que están deseando poder actuar y apoyar esas labores de mantenimiento y poder dialogar de una manera más directa con la consejería. Esa era nuestra intención.

Muchas gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, para cerrar el debate, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, yo quiero terminar esta intervención poniendo de manifiesto de nuevo la importancia que tienen los puertos, los de competencia autonómica, la importancia que tienen para el Gobierno de la Junta de Andalucía, que demuestran favoreciendo la inversión y multiplicando por dos esas inversiones para favorecer su actividad desde el punto de vista del conjunto de estas infraestructuras, la pesquera, la comercial, la náutico-deportiva. Nos tienen que ayudar a la salida de la crisis y vamos a volcar esfuerzos.

Los puertos del Estado, a pesar de la dificultad económica y la situación que estamos atravesando, arrojan resultados positivos que nos animan a seguir colaborando de forma estrecha para que su actividad pueda verse favorecida. Y necesitan de inversión, de inversiones, como he reclamado. Usted es la que me ha dicho siempre, dice, lo que le corresponde hacer al ministerio. Claro, cada uno tiene que hacer el suyo, en el marco de sus competencias, y culminar los dos corredores, que es esencial para el desarrollo de esa actividad que prestan nuestros puertos en el conjunto de Andalucía.

Y de forma muy coordinada, efectivamente, con las áreas logísticas, áreas logísticas que hemos impulsado todo lo que hemos podido en este año y medio, puesto que el Gobierno anterior las dejó pintadas, presupuestadas, planificadas en un documento, pero nada más, ni siquiera se preocupó por resolver urbanísticamente la situación de cada una, de todas ellas, para después invertir o favorecer su desarrollo. Pero desde luego que el atasco es rotundo en materia de áreas logísticas, tanto que hoy le puedo decir que el Gobierno de la Junta de Andalucía licitó, adjudicó, pero porque primero tuvo que aprobar el proyecto de urbanización

del área logística de San Roque que pertenece al puerto Bahía de Algeciras, fue ejecutándose, desarrollándose esa primera fase.

¿Sabe cuántos años llevaba el Gobierno anterior presupuestando y anunciando el inicio de las obras vinculadas al puerto de Algeciras que le preocupa tanto? Una década, una década.

¿Sabe cuántos años llevaba el Gobierno socialista anunciando el inicio de las obras del puerto seco de Antequera? Quince años, señoría, cuatro cajones en la dirección general, ¿eh? Donde tuvimos que empezar de nuevo aprobando el proyecto de urbanización, porque ni siquiera contaba con proyecto de urbanización. Y el consejero anterior se plantó en plena campaña electoral diciendo que en tres meses comenzaban las obras. ¿Cómo podían comenzar las obras si no contaban ni con proyecto de urbanización aprobado, señoría? Eso es como han gestionado ustedes las áreas logísticas en detrimento de la creación de empleo de Andalucía. Mientras otros nos preocupamos por favorecer la activación económica, la creación de empresas y reconocemos la importancia de las áreas logísticas y de nuestros puertos, otros destruían empleo abandonando esas áreas logísticas, su interés estratégico y ni siquiera, repito, arreglando los papeles, que más vale que se hubieran puesto a arreglar todo ello y hoy tendríamos esas áreas logísticas preparadas para afrontar su desarrollo y para plantear su ejecución.

Señorías, creo que tenemos una oportunidad fundamental por delante para que nuestros puertos, las áreas logísticas, con sinergia, con mucha coordinación, nos ayuden a la reactivación económica. Y al frente el Gobierno de la Junta de Andalucía, que sí apuesta por estas infraestructuras, y apuesta con planificación, con inversión y con coordinación.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-20/POC-002664. Pregunta oral relativa a la carretera A-3129 Castro del Río-Llano del Espinar (Córdoba)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día, el punto 2, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión.

Primera pregunta, proponente el Grupo Adelante Andalucía, relativa a la carretera A-3129 Castro del Río-Llano del Espinar, Córdoba.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora NARANJO SÁNCHEZ

—Gracias, presidente.

Gracias, consejera.

La pedanía del Llano del Espinar, consejera, depende del municipio de Castro del Río, en la provincia de Córdoba. Tienen grandísimos accesos para acceder a esa pedanía, consejera, de los Llanos del Espinar. La asociación de vecinos de allí llevan muchísimo tiempo reclamando, movilizándose por las mejoras en unas infraestructuras que para los vecinos son vitales, porque es lo que permite estar bien comunicados con el territorio que les rodea. Consejera, es vital poder acceder con unas mínimas garantías para asentar también a la población. Consejera, nos preocupa mucho la despoblación, estamos hablando siempre de un problema que tenemos en las provincias del interior de Andalucía, como es el caso de la de Córdoba, pero para evitar esos procesos por los cuales la gente tiene que irse a vivir fuera, a otros municipios porque no tienen servicios, consejera, entre otros, afecta mucho el estado de las infraestructuras.

Por eso, consejera, le queremos transmitir que no tiene arcén, que hay una escasa seguridad vial para los vecinos de Llano del Espinar, que no pueden pasar dos vehículos a la vez y que, por lo tanto, está muy mal comunicado con el entorno, que no pueden acceder vehículos pesados a los Llanos del Espinar, con las consecuencias también económicas y de desarrollo del pueblo, de la pedanía que ellos tienen.

Una carretera, consejera, que ni siquiera se le ha dado un tratamiento de asfaltado completo, que ha estado mal asfaltada siempre, con parches, con arreglos, pero nunca ha tenido unas condiciones buenas de tránsito vial.

Consejera, lo que venimos a transmitirle es esa necesidad, esa preocupación de los vecinos del Espinar. Y a rogarle también que, en atributo a sus competencias, resuelva las necesidades de esos vecinos y que contribuya así al desarrollo económico y al bienestar también de los vecinos de Llano del Espinar.

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, la provincia de Córdoba cuenta con una red de carreteras de 1.647 kilómetros de competencia autonómica, de estos en el año 2019 se encontraban en muy mal estado 456,73 kilómetros, casi el 28% de esas carreteras de la provincia de Córdoba, esa fue la herencia que recibimos.

Esta no es una situación que aparezca de forma espontánea, la carretera de la que estamos hablando, viene derivada del bajo interés de los gobiernos socialistas anteriores en la conservación, el mantenimiento de nuestras carreteras, que es patrimonio de todos, de todos los andaluces. Miren, en concreto, en esta vía, en la última década, nunca se ha realizado ninguna intervención integral.

Decirle que esta carretera se encuentra enmarcada dentro del contrato de conservación integral de la zona suroeste de la provincia de Córdoba, cuenta con un servicio de vigilancia de 24 horas, todos los días del año, para realizar las tareas que necesita de conservación ordinaria, de bacheo, desbroce de márgenes, limpieza de señales, para mantener esa seguridad vial de circulación en la carretera.

Además, decirle que en esta legislatura hemos realizado reparaciones de drenaje longitudinal, transversal y protección en varios puntos de esta carretera, por un importe de 142.000 euros. Y anunciarle que también tenemos prevista una nueva actuación para este año de protección de obras de drenaje transversal y también taludes con escollera en esta carretera, que cuenta con algún desprendimiento.

Es lo que le puedo decir respecto a las actuaciones que tenemos previstas, pero seguiremos, seguiremos invirtiendo, priorizando en la mejora, en la conservación de esos kilómetros deteriorados de las vías de competencia autonómica en la provincia de Córdoba.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Da por concluida la formulación de su pregunta?

11-21/POC-001152. Pregunta oral relativa al sector del taxi

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la pregunta siguiente, proponente el Grupo Socialista, relativa al sector del taxi.
Y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, queremos con esta pregunta hacernos eco de una petición, pues, de todas las asociaciones del taxi andaluzas, en el sentido de que tengan prioridad a la hora de ser vacunados ante la pandemia de la COVID.

Parece que tiene bastante fundamento su petición, trabajan en espacios cerrados, en espacios con un volumen muy pequeño, en el que constantemente están entrando y saliendo viajeros, sin conocer, lógicamente, su situación. Y aunque se realizan medidas y se toman medidas de prevención y de desinfección, es evidente que estos trabajadores están sometidos, por esta cercanía con sus clientes, a un riesgo muy alto de contagio de la COVID. No parece una petición descabellada; parece una petición bastante razonable que, de hecho, ha tenido acogida en alguna comunidad autónoma, como en el País Vasco, donde se ha procedido ya a la vacunación de los taxistas.

En este caso, lo que le preguntamos, demandamos, haciéndonos eco de su petición, es si tiene algún contacto, o va a tener algún contacto con el consejero de Salud para intentar establecer esta prioridad a un colectivo que está sometido a riesgo, que está sometido a contacto, que realiza una labor fundamental, como el tiempo ha demostrado, en esta época de pandemia, también en este proceso de vacunación, desplazando con descuentos a los centros de vacunación a las personas, especialmente a esas personas mayores, y si van a tener en cuenta estas circunstancias para priorizar su vacunación sobre la de otros colectivos.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.
Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

En efecto, el sector del taxi —y debemos todos reconocerlo en justicia— ha demostrado una gran solidaridad incluso en los momentos más duros de la pandemia, en la que los taxistas han realizado traslados a los

hospitales, de sanitarios, de enfermos... Yo quiero subrayar de nuevo y agradecer esa solidaridad y el trabajo que han desempeñado en estos momentos, que han sido tan complicados.

Me pregunta respecto a la vacunación. Decirle que la estrategia que se sigue para la vacunación frente a la COVID-19 en España es la que diseña el Gobierno de España, que fue anunciada por el ministro de Sanidad el 2 de diciembre de 2020, con actualizaciones posteriores, que se han ido realizando, siendo la más reciente la de 20 de abril de 2021. Los grupos de priorización, por tanto, los marca esa estrategia que define el Gobierno de España. Grupo I, residentes y personal sanitarios, sociosanitarios en residencias de mayores, centros de día vinculados. Grupo II, personal de primera línea COVID en el ámbito sanitario y sociosanitario. Grupo III, otro personal sanitario, sociosanitario no considerado en la primera línea de función de riesgo. Grupo IV, personas con gran dependencia. Grupo V, personas vulnerables por su edad no institucionalizadas en residencias de mayores; primero los mayores de 80 años, seguidos por las personas entre 70 y 79 años, después las personas entre 66 y 69. Así hasta diez grupos que recoge esa estrategia de planificación.

Señoría, trasladamos al Gobierno de España, en la Conferencia Sectorial, porque se solicitó por parte del sector —como de otros tantos— en nuestra comunidad autónoma, esa necesidad. Y se nos marcó el calendario, el cronograma que había aprobado en el marco de esa estrategia el Gobierno de España. Conozco que el Gobierno del País Vasco vacunó a los taxistas, pero ha sido el único —así se lo garantizo— de todo el conjunto nacional que lo ha hecho, y que se saltó esa previsión y los objetivos que marca la estrategia, en el marco de las competencias que tiene el Ministerio de Sanidad.

Yo creo que lo importante, señoría, estamos vacunando desde ayer mismo a la población que pertenece al último grupo que nos marcaba como estrategia el Estado, a las personas entre 40 y 49 años de edad. Ya hemos comenzado. El plan de vacunación ha logrado que 1.618.075 andaluces, a fecha de ayer, hayan alcanzado la inmunización, al haber recibido, a fecha de 25 de mayo, la pauta completa de la vacunación contra la COVID. Se trata de un 23% de la población mayor de 16 años. Y seguimos avanzando, señoría. Yo creo que esa es la estrategia principal de este Gobierno: avanzar en esa vacunación, que es la esperanza que tenemos para recuperar la actividad, para recuperar la normalidad en el conjunto de Andalucía.

Gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí. Muy brevemente.

Señora consejera, el Gobierno de la Junta de Andalucía tiene capacidad para establecer su estrategia de vacunación, y así lo está haciendo. Lo que no me parece razonable es que cargue la responsabilidad de que no se vacune a los taxistas al Gobierno de España. Porque no es cierto, porque así lo ha hecho una comunidad, como el País Vasco. Si no se vacuna a los taxistas, es por su decisión, que deben de afrontarla con va-

lentía. Tienen capacidad, y así lo ha hecho otra comunidad autónoma. No carguen sobre el Gobierno de España las decisiones que ustedes adoptan.

En nuestro caso, ¿qué les pedimos? Que sean responsables y vacunen a los taxistas ya, ya, ya.

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.

Le vuelvo a responder en los mismos términos: hay una estrategia nacional de vacunación, que dirige el Ministerio de Sanidad, que ha planificado, la última el 20 de abril, esos colectivos y que han cumplido todas las comunidades autónomas. El País Vasco lo ha incumplido. Le vuelvo a decir: es la única comunidad autónoma que dio prioridad, saltándose ese orden que planificó el Ministerio de Sanidad, respecto a los taxistas, que, por cierto, buena parte de los taxistas también ya han sido vacunados por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía en nuestra comunidad autónoma, aquellos que cumplen el calendario de vacunación previsto en esa estrategia que marca el Ministerio de Sanidad, en cuanto a su edad, en cuanto a sus condiciones, en cuanto a esos diez grupos, que no he querido detallar todos y cada uno, que marca esa estrategia y que en cumplimiento lo estamos haciendo las comunidades autónomas, todas, no solo Andalucía, el resto también.

Muchas gracias.

11-21/POC-001386. Pregunta oral relativa al soterramiento de la A-376 a su paso por Montequinto

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos el orden del día. La pregunta número 3 pasa al final de este punto. Pasamos a la pregunta número 4, relativa al soterramiento de la A-376 a su paso por Montequinto. Proponente el Grupo Vox en Andalucía.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, la carretera A-376 soporta un tráfico muy intenso, al unir la ciudad de Sevilla con algunas de las localidades más pobladas de la provincia, especialmente Dos Hermanas, en parte también Alcalá de Guadaíra, y Utrera, con sus múltiples urbanizaciones y barriadas —algunas de ellas ilegales, por cierto—. Dicha vía, además, constituye una de las carreteras vertebradoras que atraviesan la provincia de Sevilla, uniendo la capital y las poblaciones ya mencionadas con la comarca de la Sierra Sur.

En su paso por el barrio nazareno de Montequinto, dicha carretera tiene un tráfico tan intenso que se encuentra sistemáticamente colapsada en las horas punta, ya que el tráfico se haya regulado con rotondas y semáforos, que producen atascos, contaminación y molestias de todo tipo para sus habitantes. Tal atasco, ya preanunciado y que se repite sistemáticamente a determinadas horas fijas del día, constituye también un peligro cierto en los casos de eventuales emergencias, sanitarias o de otro tipo, como ya ha ocurrido varias veces.

Para tratar de paliar este problema, la Junta de Andalucía ya se comprometió en 2008 a soterrar 425 metros de dicha carretera, en el tramo más congestionado, sin que hasta el momento se haya producido ningún avance.

Hay que decir también que la carretera, en la actualidad, separa las urbanizaciones de Montequinto y Condequinto, como si de dos cuerpos extraños se tratara.

La obra por la que estamos preguntando ha sido una reivindicación histórica de los vecinos de toda la ciudad de Dos Hermanas. De hecho, en octubre de 2007 se inició, por parte de la Asociación de Vecinos de Condequinto y la Plataforma por la Mejora de Montequinto, una recogida de firmas para solicitar el soterramiento. Parece ser que fue la crisis económica que se desató en 2008 la que paralizó el proyecto.

Recientemente, en 2019, la Junta de Andalucía anunció de nuevo que se iban a retomar las obras para el mencionado soterramiento de la A-376, pero esta vez más ambicioso, ya que abarcaría 850 metros e incluiría la construcción de cinco carriles, desde la parada del metro hasta la confluencia de la avenida de Los Pinos. Sin embargo, el proyecto parece ser que se ha quedado en papel mojado, pues tampoco el Gobierno actual ha dado hasta el momento, que sepamos, ningún paso para hacer realidad esta necesaria obra.

Digamos también que la ejecución de dichas obras, además de mejorar considerablemente el tráfico rodado, permitiría construir un bulevar en superficie, que vendría a incentivar el maltrecho comercio de las barriadas y dotar a la zona de espacios verdes, de los que está muy necesitada.

Por consiguiente, queremos preguntar si hay voluntad de..., bueno, voluntad política de retomar este proyecto y conocer detalles de la ejecución, tan solicitada por la población de Dos Hermanas y por los demás usuarios de la carretera.

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.

En relación al soterramiento de la A-376 a su paso por Montequinto, en efecto, existe un anteproyecto, redactado en febrero de 2011, que se denominó Enlace de Montequinto en el punto kilométrico 2 a la carretera A-376. Llegó a estar sometido a información pública y a tramitación ambiental.

Decirles que la valoración total estimada de la opción seleccionada en el anteproyecto contaba entonces con un presupuesto base de licitación de 62 millones de euros y, a su vez, también era necesario realizar expropiaciones por un importe estimado de 700.000 euros. Como era de prever, los gobiernos socialistas abandonaron esta actuación, como otras tantas abandonaron en ese momento, con lo que, además de quedar obsoleto el anteproyecto, porque no llegaron a actualizarlo, un anteproyecto redactado, hemos dilapidado esa inversión realizada en el anteproyecto, que nos costó a todos, pagamos todos 350.000 euros por ese anteproyecto.

En estos momentos, es necesario actualizar el anteproyecto para someterlo de nuevo a información pública, de nuevo a pasar su trámite ambiental... Esto es lo que suelo contar comisión tras comisión. Dejaron caducar todos los proyectos, ni eso se preocuparon los gobiernos anteriores. Y ese es el paso previo que necesitamos para poder redactar el proyecto constructivo.

Anunciarle que nuestra vocación es actualizar el proyecto, forma parte del listado del banco de proyectos para tener actualización del mismo. En segundo lugar, mostramos la voluntad incluyendo esta infraestructura en el borrador, ya está incluido, del Plan de Infraestructuras PITMA 2021-2030, nos parece esencial, para que pueda contar con financiación Feder o con otro tipo de financiación que aparezca en nuestro documento de planificación. Que, por cierto, los gobiernos socialistas encargan el anteproyecto, se gastan 350.000 euros, no lo actualizan, lo dejan perder, pero nunca incluyeron en el plan PISTA esta infraestructura, ahí ya mostrada la falta de voluntad política, entonces, para que se llevase a cabo su ejecución.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 394

XI LEGISLATURA

2 de junio de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-001406. Pregunta oral relativa al enlace de la A-44 con la A-92

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, grupo proponente el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la estación de autobuses de Huelva, y su portavoz...

[Intervención no registrada.]

Ah..., como me había dicho que podía continuar...

El señor BUENO NAVARRO

—Presidente, le había...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no. Me había dicho la compañera Beatriz que podía ser... Pues vale, pues se deja para el final del punto en el orden del día la pregunta que viene como el número 5, y pasamos a la 6. Grupo proponente el Grupo Parlamentario Popular, y es relativa al enlace de la A-44 con la A-92.

Y su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Consejera, por fin el pasado mes de diciembre de 2020, tras veinte años de promesas incumplidas y trece años de obras y retrasos, se inauguró la llamada y conocida como segunda circunvalación de Granada, son cerca de 30 kilómetros de recorrido, para ser exactos, 29,3 kilómetros, que bordean la Vega desde Calicasas y el Chaparral, pasando por Albolote, Atarfe, Santa Fe, Las Gabias, Alhendín, y desembocando en la autovía de la costa a la altura del Suspiro del Moro.

Dentro de este recorrido hay cuatro nudos de enlace, uno de ellos en funcionamiento desde hace un lustro con la A-92, en Albolote. La nueva A-44 cuenta también con cuatro salidas en funcionamiento, sobre la provincial Granada 3417, entre Albolote y Atarfe. En relación con el mencionado nudo de enlace de la A-44 con la A-92, a la altura de Albolote, que está en funcionamiento desde hace cinco años, hemos de destacar que ya por aquel entonces, en 2015, la incorporación a la A-44 desde la A-92 era siempre desde el inicio, desde 2015, considerado ya como un punto conflictivo.

En este enlace, la limitación de velocidad se planta en los 70 kilómetros/hora, a la altura de la incorporación a la A-92 desde la A-44 y, prácticamente, renglón seguido, plantea un límite de 40 kilómetros hora, con una correspondiente señalización de curva peligrosa. Prácticamente en un escaso número de

kilómetros, se pasa de un límite de velocidad de 120 a 40, siempre teniendo en cuenta la mencionada incorporación desde Albolote.

Esta es la razón o la causa por la que se han producido miles de siniestros en ese tramo, en ese punto exacto, en especial de aquellos vehículos que no conocen la zona. Y han tenido, si no se han producido siniestros, que realizar una brusca maniobra, por lo comprimido de la señalización. Motivo que ha sido, como hemos dicho antes, causa inmediata de numerosos siniestros. Y esta consejería, una vez más, siendo consciente de la situación, del problema y de su alcance y de su envergadura, se puso, desde el inicio, manos a la obra. Y ya hoy podemos en esta comisión hablar de soluciones a asignaturas pendientes en materia de seguridad vial, que durante tantos años han estado abandonadas por anteriores gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía.

Desde el Grupo Parlamentario Popular siempre lo hemos dicho, y lo seguiremos manteniendo, que las carreteras son cosa de todos y que la seguridad vial no entiende ni de colores ni de siglas políticas. En cada provincia confluyen vías de titularidad estatal, autonómica, provincial y hasta local. Por ello, en esta materia más que en ninguna otra, deben todas las administraciones, debemos trabajar en estrechísima colaboración.

Y hablando de trabajo, señora consejera, desde el Grupo Popular queremos aprovechar la ocasión para agradecer una vez más y aplaudir el esfuerzo ímprobo de esta consejería que en tiempo récord, dos años y seis meses, con una crisis, una pandemia de por medio, que está durando ya quince meses, ha sido capaz de sacar adelante un estudio previo que resuelve uno de los puntos más conflictivos y peligrosos de la A-44 a su paso por Granada.

Por todo ello, señora consejera, queremos conocer con mayor profundidad y con mayores detalles, ese estudio previo que está elaborando, que ha elaborado ya su consejería, para dar solución definitiva a este problema en este punto conflictivo.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, el enlace en la A-92 con la A-44 en el término municipal de Albolote, constituye uno de los principales nudos de la red viaria existente en el área metropolitana de Granada.

El pasado mes de diciembre se inauguró la segunda circunvalación. No obstante, el enlace 241, el de la autovía de la A-92 con la A-44, ha quedado, como usted mismo ha comentado, como un nudo singular, con enorme afluencia de tráfico, superior a los 35.000, en muchos momentos hasta 55.000 vehículos diarios, y también con una alta siniestralidad.

La propia Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, nos indica que se trata de uno de los puntos más delicados de toda Andalucía. El enlace, en estas dos importantes infraestructuras, requiere de una adaptación a la actual demanda de tráfico, ha quedado demasiado constreñido por ese importante crecimiento del número de usuarios, la intersección de ambas vías. Fruto de esta necesidad, en efecto, acabamos de redactar un estudio previo de adecuación del enlace entre la A-92 y la A-44, que ha tenido como objeto estudiar las diferentes posibilidades y alternativas.

De ese estudio se desprende como mejor solución una conexión de las dos carreteras a tres niveles, que se tendría que desarrollar. Será necesario, señorías, llegar a un acuerdo de colaboración con el Gobierno de España, ya estamos en contacto para asumir conjuntamente esta actuación, que es necesaria para garantizar la seguridad vial, y que ya le anuncio que este Gobierno ha incluido en el borrador del Plan de Infraestructuras de Movilidad y Transporte, el nuevo PITMA 2021-2030.

Señoría, de nuevo tomamos la iniciativa tantos años después. Vamos a encargar la redacción del proyecto constructivo también, señoría. Y se lo anuncio: licitaremos el proyecto constructivo, para favorecer la mejora en su conjunto de este enlace tan importante, a lo largo de este año.

Muchas gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-001407. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del transporte urbano de Almería

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, proponente el Grupo Parlamentario Popular, relativa la integración tarifaria del transporte urbano de Almería.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, sabemos también que una de las prioridades fundamentales que tiene en su trabajo, en su consejería, consiste, por supuesto, en la modernización de todo lo que conlleva el transporte público en Andalucía; no solamente de las vías de comunicación sino además todo lo que está alrededor, por decirlo de alguna forma, de los consorcios metropolitanos que comprende Andalucía. Una modernización que no solamente se refiere a las infraestructuras, sino también a mejorar las técnicas, a introducir las novedades tecnológicas y de digitalización que suponen, sin ninguna duda, una mejora también para servir mejor a los ciudadanos, que, como siempre digo, es de lo que se trata.

Dentro de esa mejora, estaba lo que se ha dado en llamar integración tarifaria; integración tarifaria, que no sabemos muy bien por qué motivo se había quedado Almería siempre descolgada de la misma, lo que supone Almería y su área metropolitana.

No entendemos cómo se puede producir un retraso tan enorme en algo tan importante para los ciudadanos, que mejora, sin ninguna duda, su servicio, como es el de integración tarifaria. Y lo que nos gustaría saber en el día de hoy es si se va a desbloquear ese asunto para que se produzca también la integración tarifaria en Almería, y cuándo se va a producir.

Muchas gracias, señora consejera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, desde el año 2011, los almerienses claman por esa integración tarifaria del servicio de autobús urbano de Almería en el sistema tarifario de la red de consorcios de transporte metropolitano de Andalucía. Almería es hoy la única capital de provincia andaluza que no se encuentra integrada en su consorcio de trans-

portes. Diez años de espera, simplemente porque los anteriores gobiernos socialistas no tuvieron la voluntad política, no se encontraba en su agenda política, ni en el interés real, la mejora de las condiciones de movilidad de los usuarios de transporte público de la ciudad de Almería y los usuarios del transporte también del consorcio de transportes.

Para el actual Gobierno andaluz, esta integración tarifaria, entre los servicios de lo urbano y del metropolitano de Almería, ha sido un objetivo principal, que ha planteado desde el primer minuto el consorcio de transportes. Los gobiernos socialistas fracasaron en los planeamientos realizados, en numerosos borradores de convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía. El primer borrador aprobado del convenio de colaboración entre ambas administraciones fue aprobado en el Consejo de Gobierno del Consorcio Metropolitano de Almería el 10 de febrero de 2011. Debió de ser revisado, sometido por el órgano plenario de nuevo el 13 de octubre de 2016, sin llegarse nunca a rubricarse esa firma.

El impulso dado por la nueva gerencia del consorcio, desde septiembre de 2019, ha permitido retomar las negociaciones para esa integración tarifaria con el bus urbano. Pese a la pandemia, durante el año 2020 hemos trabajado en ese proceso de adaptación tecnológica que necesita la integración tarifaria, firmando el contrato de suministro de las nuevas máquinas de cancelación billetes necesarias. Decirles que en este momento iniciaremos las pruebas piloto una y dos durante la primera mitad de este verano; recepcionaremos en la segunda mitad del verano el resto de las máquinas expendedoras; para el inicio del otoño se realizará la instalación y cargado en la base de datos, necesarios para esa integración. Y el proceso de integración tarifaria íntegro, estimamos que se culminará a finales de este año, y con ello culminaremos también esa aspiración importante de la ciudad de Almería, de sus usuarios del transporte público, de integrar su bus urbano en el consorcio de transportes, y dejar de ser ya la última ciudad capital de provincia que carecía de este servicio tan importante.

Gracias.

11-21/POC-001423. Pregunta oral relativa a la línea 2 del metro de Málaga

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, proponente el Grupo Ciudadanos, relativa a la línea 2 del metro de Málaga. Su portavoz tiene la palabra.

La señora PARDO REINALDOS

—Gracias, señor presidente.
Buenos días, señora consejera.

Mire, por hacerle un *iter* resumido del sufrimiento que ha sufrido mi capital, los ciudadanos, los malagueños, sobre una infraestructura que ha sido absolutamente necesaria, prioritaria para la capital, le diré que en 1990 ya se hizo la promesa de la construcción del metro en la capital de Málaga. Quince años después, se aprobó el proyecto definitivo, y en 2012, gobernando aquí, en la Junta de Andalucía, el Partido Socialista e Izquierda Unida, de forma unilateral decidieron abandonar este proyecto. El resultado de todo esto, señora consejera, ha sido que mi provincia, la capital de Málaga ha estado literalmente rajada durante décadas. Al final, promesas incumplidas, al final una construcción absolutamente esencial que sufre desidia y abandono, el perjuicio del desarrollo social, económico y, sobre todo, el daño que se ha hecho a los malagueños y malagueñas y a los pequeños comerciantes que tenían allí sus negocios, su sustento de por vida, ha sido tremendo.

Esta obra paralizada paralizó la capital de Málaga, y todo por discrepancias políticas. Se hicieron inauguraciones, reinauguraciones, incumplimiento de plazos, retrasos, y sobre todo, nuevos calendarios. Treinta años, más de treinta años, señora consejera, con una infraestructura absolutamente esencial, y todo por una sencilla razón: la incapacidad de las administraciones de ponerse de acuerdo. Con este nuevo Gobierno de Ciudadanos y PP, Gobierno que está aquí en la Junta de Andalucía y en el ayuntamiento de Málaga, esta realidad, esta infraestructura ya es un hecho.

Y estos días nos despertamos con que se han iniciado los estudios geotécnicos para la ampliación de la línea 2 de este suburbano, para que llegue al hospital civil. Pero este estudio esencial para esta ampliación requiere, como no le decía anteriormente, del compromiso, la lealtad y la generosidad para impulsar esta infraestructura de todas las administraciones: del Ayuntamiento, de la Administración local y de la Junta de Andalucía es evidente, pero necesitamos otra Administración más que se implique, que en este caso es el Gobierno central. Y esta implicación también tiene que ser acompañada de los fondos necesarios para poder impulsar esta infraestructura.

Por eso, señora consejera, mi pregunta es: ¿qué calendario, qué actuaciones tiene usted previstas, y qué actuaciones va a reclamar usted al Gobierno central para impulsar esta nueva ampliación del suburbano hasta la línea 2, hasta el hospital civil de Málaga?

Muchísimas 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, señor presidente.

Señoría, en efecto, avanzamos paso a paso y con firmeza; las obras, hoy ejecutándose, del metro de Málaga, superando hitos importantes: la conexión de los dos túneles, la finalización de las obras de infraestructura, han comenzado las obras del extendido de vías, arquitectura y estaciones... Luego podemos decir que nos encontramos al frente de una infraestructura, la más importante que gestiona la Consejería de Fomento, que, en efecto, llevaba abandonada, paralizada en cuanto a su producción y ejecución, años, dificultando el día a día de una ciudad que ha vivido rota y partida en canal durante más de una década, por la ineficacia, la falta de compromiso y de la voluntad del Gobierno anterior. Pero mire, señoría, al mismo tiempo, cumplimos otro compromiso, que era proponer una solución de ampliación, la línea 2. Y lo hicimos de acuerdo con el Ayuntamiento de Málaga, con su alcalde, como debe hacerse. Conseguimos ponernos de acuerdo con esa reivindicación que tenía la ciudad de Málaga, de proponer la ampliación soterrada cien por cien, hasta el hospital civil, y coincidiendo con la construcción del tercer hospital para Málaga, que sabe que impulsa también este Gobierno. A partir de ese momento, licitamos el proyecto constructivo de esa línea 2 soterrada cien por cien. Y usted lo ha dicho: hemos comenzado esos estudios geotécnicos, una vez adjudicado el proyecto, pero también hemos acometido otros avances importantes en el desarrollo. Ya tenemos el conocimiento de la planta, el alzado del trazado, la identificación de los servicios afectados, las plantas existentes, los perfiles geotécnicos, la caracterización geotécnica también de la zona donde se ubican las estaciones, el inventario de las zonas verdes, del arbolado. Decirle que espero tener un anteproyecto en el mes de julio, y un año después contar con ese proyecto constructivo, que ha de pasar también su declaración de impacto medioambiental superada. Luego nos encontramos en una fase decisiva, en la que este Gobierno se ha comprometido con esa ampliación del metro de Málaga, licitando por un importe de 1,8 millones de euros el proyecto constructivo para su ampliación. A partir de este momento, tenemos que contar con esa financiación, con la oportunidad que nos dan los fondos europeos, los fondos Next Generation. Es objetivo de Europa favorecer la mejora de la movilidad, especialmente en las zonas urbanas, sacar coches también de nuestras carreteras y, por tanto, una vez hecho el trabajo que corresponde al Gobierno de la Junta de Andalucía, trabajaremos por buscar el acuerdo, el consenso, para financiar la ampliación de esta importante infraestructura. Pero decirle que el Gobierno de España cuenta con inversiones, en materia de transporte, de 11.200 millones de euros, luego es la oportunidad también para financiar la construcción, la ampliación del metro de Málaga, tal y como se lo reclamamos al ministro en el listado de proyectos que remitió el Gobierno de la Junta de Andalucía al Gobierno de España, y tal y como le he planteado en numerosas ocasiones. La ciudad de Málaga cuenta con

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 394

XI LEGISLATURA

2 de junio de 2021

el apoyo del Gobierno de la Junta de Andalucía, y debe contar también con la ayuda, con la financiación en este proyecto del Gobierno de España.

Muchas gracias.

11-21/POC-001424. Pregunta oral relativa al cuidado del medioambiente

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al cuidado del medioambiente; grupo proponente, Ciudadanos.
Su portavoz tiene la palabra.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.
Buenos días, señora consejera.

Mire, negar la necesidad de frenar el cambio climático y, en general, de frenar actuaciones que dañen nuestro entorno natural, negar eso es a la vez una soberana estupidez y un anacronismo. Nos va la vida en ello, señorías, la nuestra y la del futuro. Por tanto, los gobiernos tienen que tomar partido, primero por ética y segundo, porque además es que estamos comprometidos con el resto de países europeos en esta lucha contra el cambio climático y la degradación de nuestro planeta. Nuestro grupo, Ciudadanos, ha defendido siempre que hay que tomar medidas, medidas tanto de eficiencia energética como que impliquen una menor cantidad de génesis de generación de residuos.

Por cierto, con este alegato hacia las medidas políticas que han de tomarse para desarrollar políticas ambientales, en este alegato, este alegato no tiene nada que ver con lo que ayer se puso en marcha por parte del Gobierno central de PSOE y Podemos, esas nuevas tarifas eléctricas que suben más de un 40%, con la excusa de una mayor eficiencia en las infraestructuras eléctricas. Miren, son miles de familias y pequeñas y medianas empresas que no pueden adaptar estos horarios, y que, en una época especialmente dura para ellas, como es una época de pandemia, y por afán simplemente recaudatorio, hace que suba desproporcionadamente la factura de la luz. Señorías, es una barbaridad, es una barbaridad y una muestra de que este Gobierno central de PSOE y Podemos está alejado de la realidad de estas familias y de estas pequeñas y medianas empresas. Aquí, en Andalucía, sin embargo, se ha dado muestras evidentes de tener una concienciación ambiental importante, este nuevo Gobierno y las distintas consejerías que lo conforman. Estoy hablando, por ejemplo, de la inversión en obras de bioclimatización, en el caso de la Consejería de Educación, para hacer los edificios educativos que tengan mayor calidad ambiental. Y estamos hablando, por ejemplo, señora consejera, de su consejería, que empezó a funcionar ya el año pasado con el sello verde para certificar infraestructuras andaluzas que fuesen respetuosas con el medioambiente. De la misma forma, hemos leído en prensa que se están introduciendo, se están implementando nuevas técnicas, que además son fruto de investigación —en concreto, en la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada—, y que ya incluso se han puesto a prueba en determinadas carreteras de nuestra provincia. Y por eso le quiero preguntar, señora consejera: ¿nos podría informar acerca de esas medidas que su consejería ha puesto en marcha y que suponen, evidentemente, un avance en cuanto a respeto del medioambiente?

Muchísimas gracias.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, desde el inicio de la actual legislatura, la apuesta de esta consejería por el medioambiente para favorecer la sostenibilidad es muy importante. Además, lo hemos hecho en todas las competencias que dirige esta consejería: en materia de infraestructuras, en materia de transportes, en materia de urbanismo y de ordenación del territorio, también en las infraestructuras que afectan a nuestros puertos. Creo que la apuesta es clara y rotunda.

Y, en efecto, nos hemos autoimpuesto un sello verde para favorecer que todas las actuaciones que promueve la consejería tengan ese carácter de cuidado, de respeto de nuestro entorno, del medioambiente, en todas nuestras infraestructuras, especialmente las que promueve la Consejería de Fomento.

Señoría, además, el pasado 12 de enero el Consejo de Gobierno dio luz verde a la redacción de la Estrategia de Movilidad y Transporte Sostenible, que nos parece fundamental y que tiene como finalidad definir un nuevo enfoque de esas políticas de movilidad y planificar el transporte sostenible ante los retos que tenemos por delante respecto al cambio climático.

Decirle que, además, el plan de infraestructuras que estamos elaborando, como sabe, el PITMA, también es un instrumento que va a concretar esas infraestructuras, las políticas, los objetivos relacionados con la sostenibilidad y con la movilidad en el conjunto de Andalucía. Trabajamos en diferentes programas, a algunos ha hecho usted alusión esta mañana.

Decirle que estamos desarrollando dos proyectos de compra pública innovadora estrechamente ligados a esa protección de nuestro entorno, uno que está liderando la Dirección General de Movilidad, el programa Electromove Power, que cuenta con 5,6 millones de euros y nos va a permitir dotarnos de una plataforma de recarga de autobuses por inducción en movimiento.

El segundo, otro programa de eficiencia energética respecto al parque público de viviendas, para alcanzar esa aspiración de consumo energético casi nulo.

Decirle que, a través —se ha hecho mención— del programa MASAI de mezclas bituminosas, estamos desarrollando junto a la Escuela de Caminos de Granada, estamos favoreciendo la construcción de nuestras carreteras con materiales reciclados que reducen las emisiones de CO₂. Estamos midiendo, cuantificando, porque sabemos que ese es el camino también respecto a la construcción de nuestras carreteras.

En cumplimiento de estos objetivos, debemos buscar la complicitad de las empresas, de la industria, para poder colaborar, para poder avanzar en esa excelencia ambiental, superar los estándares de calidad y seguir avanzando en la protección de nuestro medioambiente y su cuidado.

Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001425. Pregunta oral relativa a la vivienda en la provincia de Cádiz

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, proponente el Grupo Ciudadanos, relativa a la vivienda en la provincia de Cádiz. Su portavoz, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera.

La compra de una vivienda, la adquisición de una vivienda es la inversión más importante que se hace a lo largo de la vida de una familia. Y le quiero hablar de la provincia de Cádiz. En la provincia de Cádiz, desgraciadamente, pues tenemos una situación socioeconómica que siempre es muy complicada, siempre es muy inestable. Siempre tenemos esa debilidad estructural en el tema de empleo, pero también tenemos salarios bajos, una inestabilidad, una temporalidad en empleo, que es la nota predominante que siempre ha caracterizado a esa provincia.

Le voy a dar unos datos, los últimos datos de la EPA, que decían que la provincia de Cádiz tenía un 27% de desempleo, dos puntos más que al final del cuarto trimestre del 2020, y que es 11 puntos superior a la media española.

Como le digo, en lo que es el acceso a la vivienda, dice la Constitución que todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada y que los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias, establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho. Con esta situación que tenemos en la provincia de Cádiz, evidentemente, es más complicado acceder a este derecho constitucional. Y, por lo tanto, es más importante que desde la Administración se realicen planes para favorecer el acceso a esta vivienda a los colectivos más vulnerables, como son los jóvenes, los mayores y las personas más desfavorecidas. Eso es lo que se está realizando con el Plan Vive.

El Plan Vive Andalucía y con los fondos ITI que, desgraciadamente, en la provincia de Cádiz —yo siempre digo «desgraciadamente» porque se dan a las provincias que viven una situación estructural peor de desempleo y demás—. Por lo tanto, a nosotros nos gustaría saber cómo se está desarrollando ese Plan Vive, qué actuaciones está realizando este Gobierno desde que empezó, en enero de 2019, en las actuaciones de viviendas en la provincia de Cádiz. Aunque ahora acceder a una vivienda lo mismo a alguien le hacemos una faena con los precios de la luz que está poniendo el Gobierno de Pedro Sánchez. Pero, bueno, nosotros, desde luego, tendremos que seguir favoreciendo ese acceso a la vivienda.

Así que, señora consejera, nos gustaría saber qué actuaciones está realizando la consejería en tema de vivienda en la provincia de Cádiz.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias,

Señoría, en la provincia de Cádiz se vienen desarrollando en el marco de su Plan Vive en Andalucía, como en el resto de las provincias andaluzas, los distintos programas que este Gobierno está impulsando en materia de vivienda, a los que se suman los programas vinculados a la ITI de Cádiz.

En el conjunto de la provincia, en la actual legislatura, hemos impulsado actuaciones con una inversión de 124 millones de euros, que van a beneficiar a unas 12.500 familias, 124 millones de euros.

Nos estamos volcando en facilitar el acceso a la vivienda a aquellos que más lo necesitan. A través del programa de fomento del parque en alquiler a precio asequible hemos concedido ayudas para la construcción de 11 nuevas promociones para 341 inmuebles en el conjunto de la provincia de Cádiz. Supone una inversión global de 18,6 millones de euros.

Cuatro promociones se sitúan en la ciudad de Cádiz, mientras que el resto se van a encontrar en Conil, en Chiclana de la Frontera... Ayer por la tarde acudí al inicio, a la primera piedra de la construcción de 45 viviendas, que, por cierto, una década después sin promocionarse ni una sola vivienda protegida en el municipio de Chiclana y en ningún municipio del conjunto de Andalucía. Construiremos en San Fernando y construiremos en Rota.

Una de las promociones más destacadas que también acabamos de impulsar en la ciudad de Cádiz es la promoción de 60 nuevas viviendas en los suelos del antiguo matadero de la ciudad. Hace apenas 15 días licitamos las obras para la construcción de estas 60 viviendas sociales, estoy muy satisfecha al respecto. Hemos desbloqueado un proyecto, un proyecto histórico que surge de la Junta de Andalucía con el Ayuntamiento de Cádiz en el año 2000. Desde el año 2000 bloqueado, el Gobierno anterior no se decidió tampoco por licitar esta importante promoción del matadero que tanto reclamaba la ciudad de Cádiz, y va a ser ya una realidad.

A cargo de los 124 millones de inversión en la provincia de Cádiz incluimos también la subvención de 400.000 euros a la cooperativa de Vejer de la Frontera para la autoconstrucción de 16 viviendas, programa que también ha impulsado este nuevo Gobierno.

Las actuaciones de rehabilitación residencial, que hemos sacado también en las dos convocatorias en esta legislatura de 2019 y 2020, para rehabilitación de edificios y viviendas, cinco convocatorias en total, 9,3 millones de euros.

Las actuaciones para la rehabilitación residencial y mejora del medio urbano de las áreas de rehabilitación ya delimitadas, avanzadas, trabajadas con los ayuntamientos, que suponen en el marco de la ITI de Cádiz una inversión, un presupuesto de 50 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 394

XI LEGISLATURA

2 de junio de 2021

Y, por último, señorías, sumar las ayudas al alquiler a aquellas familias que más lo necesitan en la provincia de Cádiz, todas resueltas.

Muchas gracias.

11-21/POC-001452. Pregunta oral relativa a la conservación de la A-92

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, proponente el Grupo Socialista, relativa a la conservación de la A-92.
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 usted la palabra.

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

—Muchas gracias, presidente.

Señoría, los gobiernos socialistas redujeron sustancialmente las inversiones destinadas a la conservación y el mantenimiento, lo hemos dicho más de una vez, desde 2008 a 2018, de 200 a 85 millones de euros. La historia de la conservación de la A-92 es paralela, por tanto, a la historia de la conservación y del mantenimiento del resto de las carreteras de competencia autonómica.

La A-92 podemos considerarla como una red de vías de alta capacidad que conecta, que discurre por las provincias de Sevilla, Málaga, Granada y Almería. En total, casi 550 kilómetros. Está gestionada por ocho contratos de conservación integral, renovamos esos contratos que ustedes..., que usted dejó caducar. El presupuesto de estos contratos renovados ha sido de 11,1 millones de euros, renovados por este nuevo Gobierno —irresponsabilidad, de nuevo tengo que hacer referencia a este aspecto—, y que pusimos en pleno funcionamiento esos contratos que conservan la A-92 en 2020 en su conjunto. Pusimos al día, por tanto, sus contratos de conservación.

Además, estas ocho áreas, tenemos en curso, contratados, de control de maleza y podas en la red de alta capacidad, con un importe de 15,1 millones de euros. El total de los contratos relacionados con la gestión integral y el mantenimiento de esta carretera, por tanto, asciende a 26, 2 millones de euros. Pero decirle que hemos realizado y vamos a realizar actuaciones de mejoras en la A-92 concretas. En 2019, además de lo que le he detallado, hemos invertido, dentro del programa de mejora de esta red, 1,9 millones de euros para la seguridad vial, y otro millón de euros de obras de emergencia. En total, 2,9 millones de euros.

En el 2020, en el plan de choque para la conservación de carreteras, generó 36 expedientes en la A-92, casi dos millones de euros, que han servido para mejorar en concreto 158 kilómetros de esta vía y para invertir en la contención de una ladera en Diezma, a su paso por la A-92, con una actuación de emergencia que ha supuesto una inversión de 560.000 euros.

Para 2021, tenemos previsto la ejecución de casi millón y medio de euros para la renovación de captafaros, mejora de las condiciones de seguridad vial en la conducción.

Tenemos en fase de redacción, señorías, proyectos enmarcados en la ayuda REACT de la Unión Europea para realizar una experiencia piloto de uso de pavimentos sostenibles e inteligentes para la reducción de emisiones de CO₂, el aseguramiento de la durabilidad del firme, la sustitución de las luminarias de sodio por las de tecnología led, también en la A-92, entre los puntos kilométricos del 0 al 15, con un importe de 6 millones de euros. Y también tenemos, en la A-92G, en la provincia de Granada, la redacción de un proyecto para empleo de pavimentos sostenibles, con un presupuesto de otros dos millones y medio de euros. En el año 2022, señoría, esperamos ejecutar estas dos actuaciones, que ascenderían a ocho millones de euros, las dos últimas descritas.

Por último, también hemos considerado inversiones en el futuro plan de infraestructuras para la mejora de la A-92, con un presupuesto de 120 millones de euros, actuaciones que le describo: 79 millones de euros para la mejora de firme, 25 millones de euros para la mejora del enlace de la A-92 con la A-44, la dotación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, la generación de sumideros de CO₂ para plantaciones de especies vegetales y reforestación.

Por último, anunciarle que ya cuenta con financiación del programa operativo FEDER 2014-2020 la mejora de la A-92 en la aglomeración urbana de Sevilla; en concreto, del punto cero al punto catorce.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, el Gobierno socialista de Andalucía abordó con perspectiva histórica lo que era una revolución, realmente, en las comunicaciones en Andalucía, pasando del ámbito radial, centrado con Madrid...; cuando ustedes, sus antecesores, estaban en «Andaluz, este no es su referéndum» —y ahora están también, con un Gobierno en el que el apoyo es de Vox, que también está discutiendo, lógicamente, la autonomía de forma continua—, pasamos a esa visión. Por tanto, la cuestión es cómo administran ustedes la herencia recibida, esta A-92.

Yo paso todas las semanas por ahí. Les voy a dar detalles, después de las paupérrimas inversiones que ustedes dicen que han hecho en este periodo que le quiero recordar, tiene once mil millones de euros de presupuesto este Gobierno, gracias, entre otras cosas, a las transferencias del Gobierno de España, respecto

al 2015; paupérrimas inversiones con un presupuesto de once mil millones de euros por encima del que había en el 2015.

Kilómetro 84, 71, 63, 50, 41, 40, 39, 22, 14, 12 y 2, sentido Sevilla. Si lo hacemos sentido Granada —y hablo solo desde Estepa hasta acá—, el 8, el 11, 12, 54, 64, que están en estado deplorable. Y es su responsabilidad.

Claro, yo pensé que, cuando ustedes traían iniciativas a este Parlamento, estando en la oposición, y hacían propuestas en su programa electoral, había un mínimo de solvencia en las cosas que decían. Todo pura patraña, pura patraña. Le voy a dar datos de su programa electoral: inversiones en conservación de carreteras, 250 millones de euros anuales —lo dice, vaya usted a la página de su programa electoral—. Inversión en nuevas infraestructuras, 600 millones de euros anuales. Inversión en políticas de vivienda, 1.000 millones de euros en la legislatura, es decir, a una ratio de 250 millones anuales. Usted hace referencia a la vivienda: solo están invirtiendo lo que reciben del plan estatal de vivienda del Gobierno del denostado Pedro Sánchez. Y una raquítica aportación de su propio Gobierno.

Entonces, el peso que usted tiene en el Gobierno —lo llevo a cifras— es bastante, bastante limitado. Mire usted, el presupuesto del 2018 representaba el 2,46, la Consejería de Fomento respecto al volumen global de recursos del Gobierno. En el 2019, 2020, 2021, bajo su responsabilidad, no como Consejería de Fomento y Vivienda, sino como Consejería de Fomento, Vivienda y Ordenación de Territorio, cuidado, por tanto, las cifras no son homologables, porque el elemento diferencial es incorporar un gasto más de Ordenación de Territorio. El peso ponderado que tiene usted en el 2019 es un 2,60; en el 2020, un 2,50 y en el 2021, otro 2,50.

Por tanto, al final queda de manifiesto lo que representa una forma absolutamente demagógica y de engaño a los ciudadanos cuando están en la oposición, cuando se comprometen en su programa electoral a anunciar cosas fantásticas, y obviamente, la frustración asociada a lo que ustedes ahora dicen. Usted, sin el Gobierno anterior, no es nada, solo anuncio de desbloqueo, la continuación de las cosas que estaban en marcha en condiciones normales y proyectos que dicen ustedes que están redactando. Obviamente, si no los pueden llevar a cabo, como ha citado el metro de Málaga, la culpa la tendrá el malvado Pedro Sánchez.

Incompetencia, propaganda y demagogia.

Gracias, señor presidente.

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.

Señorías, he sido clara y he detallado las inversiones, que son muy importantes, que ha realizado este Gobierno en la A-92 en estos años y, sobre todo, las que tiene previstas acometer con posterioridad. Y mire usted, voy a analizar esos puntos kilométricos que usted me detalla, pero en doble dirección, en doble sentido.

En primer lugar, para ver en qué situación se encuentran, evidentemente y, en segundo lugar, para ver si usted invirtió, en los tres años, que fue consejero con alguna actuación en esos puntos kilométricos. Y se lo voy a decir, porque el problema que nos hemos encontrado en la A-92, como en el resto de competencias de vías autonómicas, es que ustedes no invirtieron lo suficiente y lo necesario, redujeron el material de conservación del presupuesto a la mitad.

Y mire usted, ¿qué ha hecho el Gobierno de la Junta de Andalucía? Invertir; en un momento de mucha dificultad, también, donde el gasto sanitario es muy importante, donde tenemos que hacer muchos esfuerzos también en gastos sociales, pero no reducimos el presupuesto en inversión, cosa que su Gobierno lo hizo, paralizando la obra pública y todavía estamos pagando las reclamaciones por reprogramar esas decisiones que tomaron ustedes en la anterior crisis, perdiendo empleo, el sector de la construcción. Mire, mientras su Gobierno redujo la inversión en conservación a mínimos históricos, a mínimos históricos, el actual Gobierno ha incrementado el presupuesto hasta 176,2 millones de euros en 2021. Mientras su Gobierno dejó caducar —y esa fue su responsabilidad directa— los contratos de conservación de carreteras —ni para eso valían ustedes—, el actual Gobierno andaluz tuvo que declarar las emergencias y sacar de nuevo esos contratos de conservación integral, fundamentales para garantizar la seguridad de nuestras vías, de la A-92 también. Mientras su Gobierno no tenía previsión alguna para invertir en el eje principal, que hoy es por el que usted se preocupa en esta mañana, el actual Gobierno planifica, y planifica en el documento que se tiene que planificar, que sí, es el documento, el nuevo PITMA de movilidad y de transporte, y asume un presupuesto importante para la mejora, la conservación, y afrontar proyectos, que estamos preparando —porque también preparamos proyectos, no como ustedes, que no dejaron ni uno, los cajones vacíos—, para poder intervenir en la A-92. Esa es la diferencia de unos y de otros: asumimos nuestra competencia, la de conservar y mantener nuestras vías con recursos propios, ayudándonos también de la ayuda de Europa, de esos fondos europeos, para garantizar la seguridad vial. Y digo a diferencia, porque ustedes ni lo hacían y solo ven la solución en el peaje, que paguemos todos para poder transitar por las carreteras, tal y como ha anunciado su Gobierno.

Gracias, señoría.

11-21/POC-001453. Pregunta oral relativa al sector portuario de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, proponente el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al sector portuario de Andalucía.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Consejera, doy por formulada la pregunta.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, el Gobierno andaluz está trabajando intensamente. Hemos hablado de los puertos andaluces para reactivar la economía, para salir reforzados, con cimientos sólidos, de una crisis sanitaria sin precedentes, de pandemia, cuyos resultados han sido nocivos, en nuestra actividad económica y también sobre el empleo. En este contexto, la actividad portuaria —lo hemos dicho esta mañana—, también la logística, su relación, su conexión, representan un pilar que es fundamental para el crecimiento económico del conjunto de Andalucía.

Por todos estos motivos, la consejería que dirijo y también la Consejería de Presidencia viene manteniendo reuniones, encuentros, con los presidentes de las autoridades portuarias, también del Estado, pero con la agencia de puertos, con red logística para coordinar actuaciones, para establecer estrategias comerciales, para seguir manteniendo, mejorando su actividad, creando empleo y economía.

Por esta razón, estamos promoviendo... Ayer mismo en el Consejo de Gobierno, llevamos el acuerdo para incorporar áreas logísticas, red de áreas logísticas de Andalucía, al clúster que estamos promoviendo, impulsando, donde aunaremos esfuerzos. Los puertos del Estado, los puertos de competencia autonómica, las

áreas logísticas y también los empresarios que prestan una actividad vinculada a esta actividad de la logística en nuestros puertos en el conjunto de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Señora consejera, no le he preguntado de lo que me ha dicho. La pregunta del Partido Socialista era que si usted tiene previsto, dentro de su consejería, la creación de un grupo de trabajo con el sector portuario andaluz, y es una pregunta que trasladamos haciéndonos eco de una petición que nos ha pedido el propio sector para abordar y trabajar de manera conjunta y coordinada asuntos de interés. Participamos en un webinar del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía, precisamente donde hablamos de la necesidad de apostar por una mayor digitalización, una mayor innovación, sostenibilidad, la creación de más puestos de trabajo en torno al sector portuario andaluz. Se habló de temas estratégicos como el desarrollo del reglamento de explotación de la Ley de Tasas, de las diferencias que hay entre los distintos clubs náuticos del Atlántico y del Mediterráneo por la diferencia de la profundidad del agua, las aportaciones que el sector quiere hacer a la normativa estatal, el debate en el que quieren participar. En definitiva, crear una mesa de trabajo para ser oídos de manera continua y para tratar de unificar todas las propuestas del sector. Yo creo que es una buena idea, que es una buena oportunidad para escuchar a los que realmente están en el territorio apostando por la inversión en Andalucía, manteniendo muchos puestos de trabajo, a pesar de la dificultad del momento que estamos viviendo. Incluso yo lo haría extensivo a que ese grupo de trabajo, a que esa mesa sectorial, pudieran incorporar al resto de grupos políticos para que pudiéramos participar y pudiéramos formar parte de esas estrategias y de ese debate sobre el sector portuario de Andalucía. Están preocupados también por las propuestas planteadas por las ayudas de la COVID, por los fondos europeos, por la inversión que va a llegar a Andalucía y que queremos y quieren diseñar entre todos y todas, por el asunto de la policía marítima, que como usted sabe es un asunto también complejo y que requiere de la reflexión y del debate profundo entre todos y todas para alcanzar el mejor acuerdo y la mejor solución a los problemas que actualmente se plantean. Y yo creo que es una buena oportunidad, señora consejera, que además del trabajo que usted está haciendo, que evidentemente es su obligación, que abran los oídos y abran el espacio del debate y la participación a todos y a todas.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, pensaba que le había respondido. Ya le he dicho que esa mesa es estable, es de trabajo constante, que la coordina la Consejería de Presidencia, que se convoca a los ocho puertos —por primera vez— de interés del Estado, para poder marcar una estrategia común, fijar acuerdos comunes, dentro de la actividad que presta cada puerto del Estado, donde participa APPA, que como usted sabe representa a los puertos de competencia autonómica, a los de gestión directa y a los que están concesionados por la Junta de Andalucía. Luego los puertos están representados a través del ente público que gestiona la actividad que prestan los puertos de competencia autonómica. Pero vamos mucho más allá, en esta mesa de trabajo estable bimensual, también nos acompaña la CEA, la Confederación de Empresarios de Andalucía, y las cámaras de comercio, las ocho cámaras de comercio, porque sabemos que es fundamental la presencia, la participación de la iniciativa privada en esa estrategia común, en el trabajo que tenemos por delante, y más ahora con mucha más responsabilidad de mejorar la actividad que prestan nuestros puertos y de hacerlo también coincidir con el impulso del sector de la logística, como usted sabe también, Red Logística de Andalucía, que gestiona la Agencia de Puertos, participa. Pero, además, le decía que, además de esas reuniones bimensuales, esa mesa de trabajo que se convoca, vamos a dar un paso más adelante, nos vamos a unir en un clúster de puertos de áreas logísticas, que va a ser otro espacio de trabajo, coordinado, conjunto, y también pues de debate y de planificación estratégica de la actividad que prestan los puertos de interés autonómico, los puertos de interés del Estado, las áreas logísticas, y toda la actividad empresarial vinculada a la logística de nuestra comunidad autónoma. Luego, con mucha responsabilidad, estamos asumiendo la importancia de los puertos, de la actividad que generan, marcando estrategia, planificando, cosa que con el gobierno socialista no ha ocurrido en ningún momento.

Gracias.

11-21/POC-001163. Pregunta oral relativa a la equiparación salarial de las plantillas de los metros de Granada, Málaga y Sevilla

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a retomar las dos preguntas pendientes. En primer lugar, la número 3, del Grupo Adelante Andalucía, relativa a equiparación salarial de las plantillas de los metros de Granada, Málaga y Sevilla. Su señoría tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes ya, señora consejera.

Desde nuestra formación política hemos registrado desde el inicio de la legislatura numerosas cuestiones relativas a la mejora de la calidad laboral de los trabajadores y trabajadoras de los metros tanto de Granada, de Sevilla, como de Málaga. Varios ejemplos de ello, y le hablo del metro de la provincia de donde somos tanto usted como yo, pues le hemos registrado varias preguntas referentes por ejemplo a los aseos, en cuanto a la localidad de Armilla, donde los trabajadores y trabajadoras llevan cuatro años demandando que se construyan los aseos, donde la empresa considera que es un lujo para la plantilla, cuando en realidad sabemos que es un derecho. También Comisiones Obreras denunció la falta de seguridad en el metro de Granada y demandaban el aumento del personal de mantenimiento de la seguridad, para beneficio tanto de la plantilla como de las personas usuarias de este medio de transporte.

También la registramos por la nota de prensa que se emitió por parte de su consejería en cuanto a la implantación de las herramientas tecnológicas, donde usted acudió a un país extranjero para visitar el metro, y dijo que estaba sopesando implantar este tipo de mecanismos y de herramientas tecnológicas en los metros de Andalucía, y no tenemos conocimiento sobre si esto va a ir en detrimento de la contratación de personal o cuándo se va a poner en marcha.

A esas iniciativas hemos unido, evidentemente, una que es de vital importancia en cuanto a la brecha salarial que hay en la plantilla del metro, porque hagamos una comparación: la media de las explotaciones de los metros a nivel nacional respecto a la de Sevilla, que es la de primera implantación y la que está más avanzada en cuanto a la equiparación salarial, hay una diferencia de 15.000 euros. Es decir, un trabajador o trabajadora del metro de Sevilla cobra de media 15.000 euros anuales menos que uno de un metro a nivel nacional. En cuanto a los de Sevilla respecto a Málaga, los de Málaga cobran 8.000 euros menos respecto a los de Sevilla; es decir, 23.000 euros menos respecto a la media nacional. En cuanto a los de Granada, 7.000 euros menos respecto a los de Málaga, con una diferencia de 30.000 euros respecto a la media nacional. Señora consejera, estas tres explotaciones están en manos privadas, que obtienen unos 20 millones de euros de beneficios limpios, y que no repercuten sobre la plantilla. Es inconcebible, señora consejera, que haya una diferencia salarial entre los trabajadores y trabajadoras del metro de Andalucía con la media nacional. Es in-

concebible que haya una diferencia salarial entre los diferentes metros de Sevilla, Málaga y Granada. Y, sobre todo, viendo que los beneficios se los llevan las empresas y no repercuten sobre la plantilla, que afecta a la falta de seguridad, la no existencia de utensilios tan básicos como los aseos, y que haya un trato discriminatorio entre las plantillas.

Por eso le preguntamos, señora consejera, qué tiene pensado realizar por parte de su consejería para llevar a cabo la equiparación salarial de los diferentes metros de Andalucía, qué va a realizar para equiparar los salarios con los diferentes metros de Andalucía con la media nacional, y si van a blindar los derechos laborales y salariales en los próximos pliegos de licitación.

Muchas gracias.

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

—Señoría, los metros de Sevilla, Málaga y Granada, disponen de convenios colectivos de empresa en vigor y suscritos por la dirección de las empresas concesionarias de Sevilla, Málaga y la sociedad que presta el servicio de operación y coordinación del mantenimiento en Granada. Lo han hecho con sus respectivos comités de empresa y con respaldo final de cada una de sus respectivas plantillas. Señoría, como bien conoce, un convenio colectivo es un acuerdo entre representantes de las empresas y sus trabajadores como resultado de una negociación colectiva en materia laboral. Estos acuerdos son importantes ya que regulan las relaciones laborales de los trabajadores y es fruto de la concertación social. Dichos convenios son de empresas, y no sectoriales, no podemos llevarnos a equívocos. Indican la madurez del marco laboral específico de cada empresa. Contienen, entre otros aspectos, las tablas salariales de cada categoría de las plantillas, que han sido objeto de negociación entre la dirección y los representantes de los trabajadores en estos asuntos importantes.

Gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Se da por cumplida la formulación, en todo caso con mucha brevedad, por la...

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Mucha brevedad, porque sé que he consumido parte del tiempo.

Señora consejera, a la última pregunta no me ha contestado usted, que si se van a blindar en los próximos pliegos de licitación, que me ha dicho que lo ha hecho cada empresa con la representación legal de los tra-

bajadores, pero no me ha respondido a la última pregunta. Sería muy importante que usted dejara claro que va a defender que haya una equiparación salarial entre los diferentes metros de Andalucía con los del territorio nacional.

Gracias.

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, señor presidente.

Se lo he indicado con mi respuesta. Dada la diferencia en naturaleza jurídico-societaria de los tres casos que usted me está planteando, las direcciones de cada una de las empresas tiene autonomía para establecer la negociación colectiva con los representantes sindicales de sus trabajadores, con los representantes de su plantilla, por tanto.

Gracias.

11-21/POC-001405. Pregunta oral relativa a la estación de autobuses de Huelva

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Retomamos la pregunta cinco, grupo proponente el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la estación de autobuses de Huelva.

Y su portavoz tiene la palabra.

La señora CÉSPEDES SENOVILLA

—Muchas gracias, señor presidente. Y agradecerle también que haya pospuesto la pregunta.

Señora consejera: ¿en qué estado de tramitación se encuentra el proyecto de reforma de la estación de autobuses de Huelva?

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, presidente.

Señoría, el servicio regular de viajeros por carreteras es un modelo fundamental para el desarrollo del amplio ámbito territorial andaluz. Gracias a su capilaridad, flexibilidad, este servicio posibilita, a través de la red viaria, la vertebración del territorio. El Gobierno andaluz apuesta por el plan de modernización del sistema de transporte público, que está ideado para mejorar la situación, para transformar un sistema de transportes que cuenta con un gran potencial: más de setenta mil millones de usuarios al año. El plan tiene entre sus objetivos la mejora de la calidad del servicio de los operadores, la apuesta por autobuses más accesibles, menos contaminantes, la implantación de sistemas de billeteaje que incorporen tecnología sin contacto, la construcción de nuevos intercambiadores, plataformas reservadas de bus-VAO, mejoras también en las estaciones. En este último punto, se incluye la rehabilitación integral de la estación de autobuses de la ciudad de Huelva. Para esta estación se desplazan cuatro millones de viajeros al año, a través de 125.000 expediciones de entrada y salida, y la convierten en una pieza clave en la movilidad de toda la provincia. El 15 de octubre de 2019, el Consejo de Gobierno aprobó la rehabilitación integral de la estación de autobuses de Huelva, que fue construida a comienzos de la década de los noventa del pasado siglo, que nunca ha mantenido una inversión en los años desde su construcción, entrando en servicio en julio de 1993. Tras casi treinta años de existencia de esta estación, apostamos por una actuación que va a mejorar esta infraestructura, va a favorecer la mejora de la accesibilidad del transporte, mejorará también el ahorro energético y consumo de recursos, con ac-

tuaciones en los sistemas de iluminación, de climatización, en las fachadas, en las cubiertas del edificio, mejorará también la movilidad sostenible y fomento de la intermodalidad mediante el avance en las conexiones de transporte en autobús con otros nodos más sostenibles. Indicarle, señoría, que el proyecto ya se ha redactado, el proyecto para modernizar, para mejorar el intercambiador. La estación de autobuses de la ciudad de Huelva se encuentra en fase de supervisión. Estimamos una inversión de setecientos mil euros, que cofinancian los fondos Feder. Y señoría indicarle, esperamos adjudicar —así está planificado— las obras para su ejecución antes de finalizar este año. Esta actuación se completa con otra, relacionada con la instalación también de placas solares en la estación, cuyo proyecto está en este momento en redacción.

Muchas gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora portavoz tiene la palabra.

La señora CÉSPEDES SENOVILLA

—Pues efectivamente, señora consejera, como usted bien ha dicho, la estación de autobuses de Huelva se puso en marcha en la década de los noventa ya del pasado siglo. Y es verdad que entonces constituyó un hito importante, porque sustituía a unas instalaciones —si se les podía llamar entonces estación—, obsoletas y le puedo decir que casi tercermundistas. Pero desde entonces, la realidad es que no ha llevado a cabo prácticamente ninguna actuación. Quedan pendientes muchos proyectos, como usted bien ha dicho: la accesibilidad, la introducción de las nuevas tecnologías en la gestión, la modernización, en definitiva, de las instalaciones, sobre todo, para la comodidad de los pasajeros, con el mobiliario, la señalización... Pero también había algo pendiente que creo que sí llamaba a escarnio, porque era la conservación, ni siquiera se han conservado las instalaciones. En definitiva, todo estaba pendiente, y por eso creo que, como usted nos ha dicho, ha sido muy oportuno que su consejería haya recogido todas estas demandas que ya se venían haciendo, y precisamente la reforma de la estación se haya incluido en el plan de modernización del transporte andaluz.

Consejera, usted sabe que las infraestructuras, precisamente es una de las asignaturas pendientes de Huelva. Por eso, el transporte por carretera es importantísimo para la provincia, porque precisamente es el transporte que verdaderamente la vertebra, y es precisamente la conexión entre tantos y tantos municipios de Huelva, que, si no, no tendrían forma de comunicarse. Por eso, es fundamental no solo la mejora de los vehículos, que también se está llevando a cabo, sino que creo que es instalaciones, esas infraestructuras son importantísimas que aporten comodidad y modernidad a los pasajeros, porque, como usted bien ha dicho, son cuatro millones de viajeros al año. Y no solamente es esa vertebración de la provincia a través del transporte por carretera, sino fundamental, puede ser la primera cara que vean los turistas cuando llegan a Huelva. Y creo que esto es importante para la primera impresión que alguien se puede llevar cuando llega a una ciudad. Por eso, consejera, creo muy acertado que ya se hayan licitado y redactado los proyectos. Y, por parte de Huelva, de verdad, agradeceré, porque ya le digo que desde que sí se hizo en su tiempo, esa innova-

dora, podríamos llamar, estación de autobuses, el anterior Gobierno la ha tenido totalmente abandonada y ni siquiera se ha atendido a la conservación.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

[*Intervención no registrada.*]

Entonces un breve receso antes de continuar con el punto tres del orden del día.

[*Receso.*]

11-21/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a la finalización de los trabajos para la reapertura de la A-7

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Reanudamos la comisión, y comenzamos con las proposiciones no de ley. En primer lugar, la proposición no de ley relativa a la finalización de trabajos para la reapertura de la A-7.

Y tiene la palabra el proponente del Grupo Ciudadanos, la portavoz del Grupo de Ciudadanos, por cinco minutos.

La señora LÓPEZ ROMERO

—Gracias, señora presidenta.

Traemos aquí una PNL que para mi Grupo Parlamentario de Ciudadanos es muy importante puesto que el pasado mes de marzo se produjo un nuevo deslizamiento de tierras en la A-7, que se derrumbó en Gualchos-Castell de Ferro. Este desprendimiento obligó a cortar por completo la autovía entre los kilómetros 342 y 354, y establecer un desvío alternativo por la N-340. Pocos días después se iniciaron las obras de estabilización, quitando la parte superior del terreno que se encuentra suelto para que no caiga a la autovía. En la actualidad, un mes y medio después, los trabajos para restablecer el tráfico de la A-7 avanzan lentamente, sin arreglo definitivo de la autovía. Hasta hace pocos días el amplio tráfico seguía aún desviado por la antigua N-340, una carretera que tiene falta de preparación para tales condiciones de tráfico tanto de transporte de mercancías como de vehículos privados.

Desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana no se han ofrecido explicaciones en cuanto al calendario de dichas obras de conservación, y lo único que ha hecho es restablecer desde el lunes 26 de abril el tráfico en la autovía, si bien se mantendrían las afecciones al tráfico en la zona de las obras y del enlace de Castell de Ferro. En concreto, se ha habilitado un carril por sentido en la calzada sentido Málaga, y con esta situación se elimina el desvío de tráfico por la carretera N-340, pero no se da solución definitiva al asunto. Igualmente se ha indicado que se mantendrá cortado el ramal de la salida del enlace de Castell de Ferro sentido Almería, por lo que el tráfico que quiera acceder a la localidad en el mencionado sentido de circulación deberá o bien salirse en el enlace de Calahonda-Carchuna, el punto kilómetro 342, o bien continuar hasta el enlace 359 de la autovía A-7, Castillo de Baños-La Mamola, y realizar un cambio de sentido. Esto es un claro perjuicio para los vecinos de esta zona, y no es la primera vez que suceden este tipo de incidencias en la misma zona.

Por ello, consideramos importante que para ofrecer una solución definitiva se haga un estudio serio y riguroso de la zona para ver las causas de dichos desprendimientos, que podrían ocasionar un serio peligro para la seguridad de quienes vayan por esta autovía. De hecho, nos consta a través de los medios de comunicación que investigadores de la Universidad de Granada, especializados en la inestabilidad del terre-

no, junto con investigadores de la Universidad de Jaén, del Centro Tecnológico y de Telecomunicaciones de Cataluña y del Instituto Geológico y Minero de España, están estudiando la evolución y causas de este desprendimiento.

La situación ha mejorado con el carril abierto para cada sentido, pero esto no es lo que los ciudadanos reclaman, y menos en temporadas estivales como las que ya tenemos prácticamente encima, con miles de visitantes a las costas de Granada y Almería.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Ciudadanos solicita con esta proposición no de ley que el Parlamento de Andalucía muestre su parecer favorable para que se ofrezca una solución definitiva al corte de la autovía A-7, tomando en cuenta para ello los estudios necesarios que permitan aplicar técnicas de control topográfico que impidan que esta situación se repita en el futuro.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde un turno de posicionamiento a los diferentes grupos por un tiempo máximo de tres minutos.

El portavoz de Vox tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señorías, como ya ha explicado la compañera, el pasado 9 de marzo comenzaron a desprenderse unas rocas en el talud del kilómetro 354 de la calzada sentido Almería de la A-7, en la zona de enlace de Castell de Ferro-Lújar, en la provincia de Granada. Posteriormente, el día 11 se produjo un nuevo derrumbe en un tramo de la A-7, camino de Almería, en el kilómetro 534. Y desde entonces el tráfico está desviado por la carretera nacional 340, al permanecer la vía intransitable en dichos puntos.

El talud afectado ha quedado en una zona muy inestable, presentando importantes fracturas y derrumbes continuos que dificultan los trabajos. La situación movilizó incluso a expertos de geología de la Universidad de Granada para estudiar la inestabilidad del terreno. No olvidemos que es una composición geológica complicada y la ubicación está en una zona que sabemos que es sísmica.

Posteriormente, a mediados de abril, el Ministerio de Transporte restableció el tráfico tras un mes y medio con la autovía completamente cortada, habilitando un carril en sentido Almería y otro en dirección Málaga, en este caso ha sido necesario desviar el tráfico sentido Málaga por el enlace Castell de Ferro, para incorporarlo de nuevo por el ramal del mismo enlace. Sin fecha para la reapertura de este tramo de la autovía, mucho nos tememos que los trabajos se demoren y las caravanas que actualmente se desvían por la nacional 340 empeoren por el aumento de población en época estival. Y es que los trabajos para restablecer el tráfico de la A-7 avanzan lentamente, mientras continúan los derrumbes por la ladera, y así los coches siguen su rumbo hasta Almería por la antigua nacional 340, sorteando los 12 kilómetros de autovía que los desprendimientos han dejado inutilizados.

Según las informaciones que hemos podido consultar tras el último desprendimiento, se trata de una zona con problemas técnicos, donde se han producido otros fenómenos similares, repitiéndose en mayor o menor medida este tipo de hechos ante situaciones climatológicas adversas, como fue el caso de la borrasca Filomena.

Lo que queda claro con todo esto es que no se puede alegar desconocimiento o que se trata de un hecho que nos ha cogido por sorpresa. El caso fortuito se produce cuando ninguna previsión ha podido anticiparse a un mal natural que acaba sucediendo, pero este no es el caso, porque ya sabemos, estamos bien avisados, de las especiales características geológicas de la zona.

Por tanto, evidentemente, nosotros anunciamos nuestro voto favorable a que se arbitre una solución que sea estable y que sea técnicamente factible para esta carretera, a fin de evitar no solo ya las molestias, sino incluso eventuales desgracias.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Adelante Andalucía, su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí, gracias, señor presidente.

Vaya por delante que nosotros, desde nuestro grupo, vamos a votar a favor. A favor básicamente de que el Gobierno de España siga haciendo lo que parece ser que está haciendo. Estamos hablando de un desprendimiento de hace meses, en el cual se solicita que se busque una solución definitiva, teniendo en cuenta los estudios necesarios, en una zona en la cual los desprendimientos no son casuales o una cuestión puntual, sino que son por una causa de una geología, por cuestiones geológicas importantes, que requieren realizar unos estudios con profundidad; por lo cual, bueno, se está pidiendo que el Gobierno haga lo que..., haga valer, en el entorno de sus competencias, lo que viene haciendo; algo que los que somos usuarios de la A-7 en toda su dimensión por Andalucía, pues la verdad es que lo hemos echado mucho en falta en otros momentos, en otros momentos en los cuales la inversión por parte del Gobierno de España en la A-7 ha sido nula. Y en unos momentos no muy lejanos, cuando gobernaba el Partido Popular, con el apoyo de Ciudadanos, la inversión en mejoras en la A-7, que prácticamente recorre la mitad o más de la mitad de nuestro litoral, ha sido nula.

Digo todo esto para que el grupo proponente se lo apunte de cara al futuro —si siguen existiendo— a la hora de conformar gobierno y, bueno, después apoyar o no apoyar distintos presupuestos. Igualmente, que también se apunten que tanto en la Junta de Andalucía como en las diputaciones donde gobiernan, que tengan celeridad por abrir las obras..., por abrir carreteras que sufren desprendimientos por igual o parecida naturaleza a este.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo voy a ser muy breve, porque creo que no hay mucho más que añadir a lo que ha propuesto el Grupo Parlamentario de Ciudadanos en su exposición. Estamos hablando, evidentemente, de una proposición no de ley que tiene, entendemos, una justificación clara en los sucesos que ocurrieron en el mes de marzo, pero que desgraciadamente ya habían ocurrido en alguna otra ocasión en algún otro punto de la A-7; y, por otro lado, establece una propuesta de acuerdo en la que, de alguna forma, se intenta paliar y solucionar el tema del que estamos tratando. Y, además, yo..., francamente, se lo digo a la portavoz, lo hace de forma clara y honesta, porque en realidad no está pidiendo, como se suele decir, el oro y el moro en un segundo, sino que está pidiendo algo tan simple como que, evidentemente, se sepa que existe ese problema y se aclare definitivamente, o se acometa definitivamente el problema, para que no vuelva a ocurrir más veces, porque, si no, estamos hablando de parcheo.

Entendemos que la situación en una vía tan importante como la A-7, que todo el mundo creo que tenemos muy claro que es una importantísima vía de comunicación, de alta comunicación..., de alta densidad, quería decir, de Andalucía, pues, evidentemente, no se puede permitir..., en una vía de estas características no se pueden permitir ni dilaciones ni parcheos, es lo que entendemos que tiene que ocurrir, ¿no? Y, en ese sentido, entendemos oportuna esta proposición no de ley y, sobre todo, entendemos necesaria para que, una vez más, no se produzcan esos problemas que se están produciendo entre no solamente los ciudadanos y las ciudadanas, sino los miles de ciudadanos y los miles de vehículos que circulan por esta vía por distintas razones, no solamente trabajo, sino también turísticas, ¿no?

Creemos que uno de los problemas que pueden generarse con esta situación, si no se acomete, como se está diciendo en esta proposición no de ley, es otra vez parchear y, en el fondo, no tener una previsión clara de lo que pueda ocurrir en el futuro. Y por eso, vuelvo a repetir la oportunidad de la proposición no de ley, que desde luego el Grupo Parlamentario Popular votará a favor.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Mire, a mí esta PNL me suena a como cuando vemos en los programas de televisión que les preguntan a las mises sobre sus deseos y contestan: «La paz en el mundo». Es que es igual. ¿Quién no va a estar a favor de que se reabra la A-7 lo antes posible en su totalidad? Pues absolutamente todos, o sea, que el apoyo parece razonable que sea unánime. Pero sí hay cosas que yo creo que hay que matizar, por ser conscientes de lo que estamos hablando.

Primero, como yo estoy seguro de que no todos han pasado por Castell de Ferro por la A-7, esta es la magnitud del derrumbe. O sea, corta los dos carriles sentido Almería, los dos carriles sentido Motril y la vía de acceso o, en este caso, de incorporación desde Castell de Ferro. Una montaña se viene abajo.

Pero, además, fíjense qué curioso, que se graba con drones y se graba con cámaras el derrumbamiento. ¿Por qué? Se lo voy a explicar. Ya en el otro lado de la montaña se habían empezado a producir, en abril de 2020, desprendimientos, y se estaban haciendo reparaciones, en este caso, de una pantalla de pilotes y de mejora de los caminos de acceso a los invernaderos que hay en ese lado, y se estaba haciendo un seguimiento sobre esa montaña que atraviesa la autovía. El 27 y 28 se observan ya desprendimientos. Entre el 5 y el 10 de marzo —fíjense—, se preparan los desvíos por si hay que cortar. Y el 11 de marzo, poco antes de que se venga la montaña abajo, se cortan y se desvía el tráfico por la antigua 340, que hasta hace pocos años estaba soportando estos tráficos. Y se colocan cámaras y se graba el desplazamiento, porque se les pide ayuda a las autoridades científicas más importantes en España en este tema: a la Universidad de Granada, a la Universidad de Jaén, a la Universidad de Cataluña, a empresas especializadas, por el fenómeno de la magnitud que se estaba produciendo.

Para que se hagan una idea, lo primero que se hace..., se empieza al día siguiente con las visitas de los técnicos, y entre el 12 y el 16 de marzo —o sea, a los pocos días— se inicia el desmonte de la tierra. Se desmontan 400.000 metros cúbicos de tierra. Para los que no sean capaces de hacerse un cálculo de lo que hablamos, son más de cuarenta mil camiones, de esos grandes que vemos actuando en la carretera, los que ha habido que desmontar. Y el día 26 de abril por fin se libera la autovía. Digo, porque se ha dicho que parece que todavía los tránsitos tienen que pasar por la antigua 340; no, se pasa por la autovía. O sea, el que quiera ir hacia Almería por la A-7, que vaya con tranquilidad, como yo la he usado y como seguro que la hemos usado muchos. Es cierto que hay un inconveniente, y es que está cerrado uno de los carriles en cada sentido, pero ya está repuesta.

Pero, mire, se inició de forma inmediata la segunda fase, después, vuelvo a repetir, del estudio técnico tan importante que se ha hecho ahí, porque estamos ante un problema muy serio y de una magnitud que la foto lo refleja. Se está retaluzando la zona superior, donde hay invernaderos; se están instalando mallas de guiado para que las piedras sueltas no caigan, se reconduzcan y no caigan en la carretera; se están haciendo cunetas en diferentes niveles para reconducir el agua; se está poniendo una red de cables para fijar los elementos de mayor tamaño; se están construyendo escolleras. Todo lo que me imagino que quienes saben, que son los técnicos, los ingenieros de caminos y esta asesoría de universidades, están realizando para que se pueda aperturar lo antes posible, con toda seguridad, lógicamente, de los vehículos que por ella transitan.

¿Qué quiero decir? Que, evidentemente, estamos en un problema, que todos estamos de acuerdo en que se abra lo antes posible, con todas las garantías de seguridad, pero que, en este caso, el ministerio ha actuado de forma rápida, poniendo todos los medios técnicos y todos los medios materiales, y que lo antes posible —es el deseo de todos— podamos transitar por esta vía y que se acorte y aliviemos ese inconveniente que ahora mismo es el solo tener que transitar a una velocidad limitada en un kilómetro y medio por un solo carril.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Para finalizar el debate, el grupo proponente y su portavoz de Ciudadanos tiene la palabra.

La señora LÓPEZ ROMERO

—Gracias, señor presidente.

Gracias a todas sus señorías.

Y es increíble que un partido que defiende la igualdad saque aquí, en una Comisión de Fomento, una historia de mises. No hace falta hablar de un desprendimiento de tierra y machacando a las mujeres por otro lado.

Y, por otro lado, a lo mejor es que el señor Sánchez, cuando fue a Almería con el señor Ábalos en avión, no se dio cuenta del desprendimiento de la..., del problema que se origina. Yo, como soy una persona *normativa* y corriente, y va todas las semanas y vuelve a Almería en coche, se ha tragado también las caravanas en Castell de Ferro, ha visto la problemática y habla con los agricultores porque, claro, hay que hablar con los colectivos también, con todos los sectores, para ver la problemática que se está originando.

Entonces, yo creo que el Partido Socialista debería decirle a su jefe, al señor Pedro Sánchez, que menos fotos y más actuaciones. Más actuaciones para que realmente se cubran las necesidades de todas las personas, que se están quejando por un problema que, evidentemente, es muy importante puesto que esa auto-vía es muy importante como enlace, como bien han dicho aquí, en esta comisión.

Bueno, pues muchas gracias a todos y a todas. Y espero que tenga celeridad esta PNL por parte del Gobierno.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Señor presidente, solo por alusiones, me gustaría dejar tremendamente claro que en ningún momento he intentado, he pretendido —y si lo he hecho, pido disculpas— hacer cualquier intervención peyorativa hacia las mujeres. En absoluto, y me gustaría que figurara en el acta, creo que no la he hecho, pero, si alguien

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 394

XI LEGISLATURA

2 de junio de 2021

hubiera pensado que la hubiera hecho, quiero que queden recogidas en acta mis disculpas si fueran necesarias —no creo que se sean necesarias—, y la voluntad de este parlamentario, en absoluto, de despreciar, en este caso, a las mujeres.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

11-21/PNLC-000139. Proposición no de ley relativa a por el impulso de una estrategia andaluza por la recuperación del ferrocarril y la dotación de un centro de competencia digital en Bobadilla

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente proposición no de ley. Como es habitual, dejamos la votación, para que sus señorías se organicen a la hora de votar. Nueva proposición no de ley, a iniciativa del Grupo Adelante Andalucía, por el impulso de una estrategia andaluza por la recuperación del ferrocarril y la dotación de un centro de competencia digital en Bobadilla.

Sin más, tiene la palabra el portavoz de Adelante Andalucía.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

En primer lugar, permítanme que envíe un saludo a los vecinos y vecinas de Bobadilla, de Antequera y de la zona, que están aquí en el Parlamento, concentrándose una vez más en defensa del tren. Bobadilla es un núcleo poblacional que nace alrededor del tren y que no se entendería sin el ferrocarril.

Bobadilla..., el estado actual de Bobadilla, su estación, es el fiel retrato de décadas de deterioro, de abandono del ferrocarril. En unos momentos en los cuales el ferrocarril sería fundamental para abordar debates que no podemos olvidar ni dejar de lado. Debates como el necesario cambio del modelo productivo andaluz, debates como cómo frenar el vaciado de las zonas rurales y de interior. O debates como cómo afrontar la situación de emergencia climática en la cual estamos inmersos.

El ferrocarril es el medio de transporte más sostenible, más social y que mayor garantía de cohesión territorial nos ofrece. Por ello, nos parece transcendental recuperar el ferrocarril en un marco de la recuperación económica. Porque para transformar Andalucía se necesita, se precisa de este medio de comunicación social y económicamente sostenible, que cohesione, que conecte a todos y cada uno de los territorios.

Es por ello que, dentro del debate de los fondos europeos y de las oportunidades que estos nos brindan, es muy importante poner encima de la mesa estrategias de recuperación..., esta estrategia de recuperación del ferrocarril que venimos a demandar en esta proposición no de ley. Entendemos fundamental que los grupos que estamos aquí presentes tengamos claro y manifestemos nuestra apuesta por este medio de comunicación, como decíamos antes, esencial. Y que a nivel de Junta de Andalucía exijamos al Gobierno de la Junta de Andalucía que pelee, que luche por poner encima de la mesa esa estrategia de recuperación del ferrocarril, que entendemos transcendental, en un marco de una estrategia global del transporte en Andalucía. Algo que este Gobierno se comprometió, y así votamos todos los grupos por unanimidad en una moción sobre transformación económica, que tenía que realizar la Consejería de Transformación Económica, en colaboración con la Consejería de Fomento y en colaboración con otras instituciones, y que lamentamos que a día de hoy no sabemos nada de ella. Que el Gobierno andaluz debe no solo de centrarse en el cuánto necesita Andalucía de esos fondos europeos, sino debe centrarse en el para qué Andalucía ne-

cesita esos fondos europeos. Y en el para qué entra, sin duda alguna, esta estrategia de recuperación del ferrocarril. Eso a nivel general.

Y a nivel particular que este Parlamento, esta comisión, se muestre favorable a que Bobadilla cuente con un centro de competencia digital, algo que sería fundamental para que Bobadilla tenga un futuro más claro. Ya cuenta con uno de ellos, Adif ya ha anunciado que vamos a tener uno de ellos en Linares, cuestión que creo que hay que celebrar desde esta comisión. Pero entendemos que también otro de los grandes nudos ferroviarios de Andalucía tiene que contar con ese centro de competencia digital. Y ahí tenemos que pelear todos. Y ahí tiene esta consejería que solicitarlo formalmente, que pelearlo, que pelearlo. Hasta las últimas consecuencias tiene que pelearlo para que Bobadilla cuente con el centro de competencia digital. Para generar empleo en Bobadilla y en una zona que, lamentablemente, está siendo víctima del vaciado de las zonas rurales. Y que además colabore con todos los medios que tengan. También, y por qué no decirlo, la Junta de Andalucía con formación profesional para el empleo, que se pueda generar si esto sale adelante, alrededor de esta cuestión.

Por lo cual, lo que queremos hacer con esta PNL es mirar hacia el futuro, que Bobadilla mire hacia el futuro y que el resto de Andalucía mire hacia un futuro mejor, para lo que no podemos perder el tren —nunca mejor dicho— de esos fondos europeos.

Muchas gracias. Y creo y entiendo que todas las intervenciones pues irán también a fortalecer estas ideas centro, que son el objetivo principal de esta proposición no de ley.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para fijar posición los diferentes grupos, en primer lugar, por el Grupo de Vox, su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señorías, Renfe, como ya sabemos, está abriendo en distintas localidades españolas una serie de centros nuevos especializados en competencias digitales, para descentralizar su servicio tecnológico e incentivar la economía en entornos rurales, especialmente muchos de ellos que están en retroceso demográfico. Estos centros permitirán la creación de numerosos puestos de trabajo estables, y en principio de bastante calidad, en varios municipios de toda España, y, como decimos, de baja densidad demográfica. Este plan estratégico de Renfe tiene como objetivo impulsar la eficiencia tecnológica, acelerar la transformación digital y potenciar la aplicación de las nuevas tecnologías en un escenario de competencia, una vez iniciado el proceso de liberalización del sector.

Por otro lado, la estación de Bobadilla, situada en Antequera, en el centro geográfico de nuestra región, se encuentra en la actualidad prácticamente sin uso, a pesar de haber sido un importante nudo ferroviario durante más de siglo y medio. Por tanto, consideramos que es, evidentemente, un candidato idóneo para la instalación de uno de estos centros de competencias digitales tanto por su tradición ferroviaria como por las con-

diciones objetivas de su entorno. Coincidimos, por tanto, en la pertinencia de esta iniciativa, aunque, a nuestro juicio, sobra la mención a la Agenda 2030, documento que junto a declaraciones de buenas intenciones, que evidentemente podríamos compartir, está también plagado de referencias que son ajenas a nuestros intereses y contrarias a nuestra soberanía. Con independencia de ese detalle, nosotros creemos, en este sentido, que el modelo ferroviario español es un tanto faraónico, ya que parece haber optado en exclusividad por la alta velocidad con independencia de su rentabilidad. Evidentemente, sin abandonar del todo esta política, nosotros pensamos que resulta de especial interés público apostar también por un tren de media distancia que vertebrase las poblaciones medianas de nuestro interior, como un sistema eficiente, respetuoso con el medioambiente y útil para las personas, que contribuya también a hacer acogedor el interior de nuestro territorio, tan amenazado por la despoblación y el abandono. Y este es el sentido que le habíamos dado a nuestra enmienda de adición.

La política de supresión de trenes de media y corta distancia ha sido practicada casi al alimón por los gobiernos centrales de uno y otro signo. Pero queremos matizar que la política de transporte no puede ser entendida como una restauración de servicios perdidos o una recuperación de antiguos contratos laborales que, evidentemente, según nuestro derecho, están ya definitivamente extinguidos, sino que tiene que tratarse de una política nueva, basada en las condiciones reales de nuestro presente y de nuestro futuro y para lo cual hay que apostar por líneas eficientes, sostenibles y rentables en términos económicos y sociales. Y para ello, evidentemente, hay que aprovechar el tirón de los recursos que están previstos en la Unión Europea, ya que nuestras instalaciones cumplen con todos los requisitos que se solicitan.

Vox, en definitiva, no somos un partido sectario, y creemos que los ciudadanos nos han puesto aquí para apoyar todas las iniciativas que sean positivas, con independencia de quién sea el grupo que lo propone. En este sentido, pues ya anunciamos nuestra intención positiva frente a la PNL.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, su portavoz tiene la palabra.

La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, presidente.

Señorías, en lugar de preguntarnos, como hace la PNL que trae hoy Adelante Andalucía, si existe una estrategia andaluza para el ferrocarril, lo que quizás deberíamos saber es si el Gobierno central, el de ahora y los de antes, tienen o tuvieron alguna estrategia para el ferrocarril andaluz. Porque la realidad es dura, y es el resultado de un desmantelamiento paulatino y progresivo de la red de ferrocarril andaluza, cuyas consecuencias no solo son sociales —despoblación de los territorios, aislamiento de las personas—, sino también medioambientales y, sobre todo, económicas.

Queremos una Andalucía pujante, una Andalucía motor de España. Si España es el vagón de cola del transporte ferroviario en Europa, imagínense Andalucía, una tierra que ha perdido itinerarios, trenes e infraes-

estructuras. La verdad es que, aunque las vías férreas que discurren dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía son competencia de este Gobierno, Andalucía no ha tenido ayuda del Estado, que en su estrategia de desarrollo ha abandonado totalmente la media distancia para apostar únicamente por las vías de alta velocidad, a pesar del daño que esto conlleva. La velocidad nos ha modernizado, pero ha abierto la grieta entre la Andalucía urbana y las zonas rurales más alejadas.

Ciudadanos, desde hace años ya viene denunciando la supresión de los trenes de media distancia, ya que con ello se potencia el aislamiento de pueblos que, o bien se habían creado alrededor de una estación —como la que hoy trae aquí la PNL, Bobadilla estación—, y que eran puntos de encuentro que servían de abastecimiento y de proliferación de servicios para ciudadanos de las zonas colindantes.

La estación de Bobadilla es el centro neurálgico de nuestra red ferroviaria y debería ser un punto estratégico de nuestra economía, por su cercanía con el estrecho de Gibraltar y el puerto de Algeciras.

Es importante desarrollar una estrategia andaluza por la recuperación del ferrocarril, dentro de la estrategia global del transporte en Andalucía, e incorporar los proyectos necesarios para apostar por un modelo de transporte público, social y sostenible para vertebrar y cohesionar Andalucía. Y, si podemos contar con los fondos Next Generation, es una gran oportunidad para el cambio de modelo de transporte de Andalucía. ¿Está dispuesto el Gobierno central a trabajar con determinación por nuestra tierra? Porque hay mucho trabajo por hacer. Tenemos que potenciar también el transporte de mercancías por ferrocarril, por una cuestión ambiental. Y les dejo un dato: la actividad de Renfe-Mercancías evitó la circulación de 4.800 camiones diarios, con todo lo que eso conlleva. Todo lo que vaya en este sentido tendrá el apoyo de Ciudadanos, como lo tendrá también otra de las peticiones de esta PNL, la de potenciar y desarrollar uno de los centros de competencias digitales de Renfe que se quieren implantar en la geografía española. ¿Qué mejor que, tras ocho años después de una de las construcciones de las naves que Adif construyó cerca de Bobadilla-estación para un centro de ensayo de alta tecnología ferroviaria —conocido como el «anillo ferroviario»—, tenga por fin un uso para el centro de competencias?

En definitiva, señorías, todas las iniciativas libres de sesgo ideológico que supongan desarrollo y crecimiento, así como trabajo conjunto con otras instancias del Estado para mejorar la calidad de vida de los andaluces, la calidad de los transportes, la economía y el medioambiente, tendrán el apoyo de nuestro grupo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo creo que hacer discursos sobre la bonanza del transporte ferroviario los hemos hecho todos; es algo en lo que todos estamos de acuerdo, sabemos perfectamente lo que significa el transporte ferrovia-

rio en beneficios y, por tanto, es algo que todos de alguna forma, desde nuestros puntos de vista, defendemos. Hombre, si hay alguna excepción, permítamelo el señor proponente, señor Ahumada, son ustedes, que siempre dicen, cada vez que tienen ocasión, que están en contra, por ejemplo, de los metros, que es algo que también es transporte ferroviario. Pero, bueno, eso es una anécdota con respecto a lo que estamos hablando y a la proposición no de ley que ustedes están presentando.

De una forma u otra, todos los grupos políticos hemos traído a este Parlamento nuestro apoyo a este tipo de transporte, nuestro apoyo a que se hagan, se tomen las medidas adecuadas —por el Gobierno de España, en este caso— para que el transporte ferroviario en Andalucía sea una realidad patente en cantidad y en calidad, que, como todos sabemos, pues falta. Demasiadas carencias de transporte ferroviario en nuestra tierra, algunas históricas —yo no digo que no—. Hay provincias como..., por nombrar situaciones, quizás las más resaltables, que son Almería, son Jaén, y son Huelva, donde hay plataformas de defensa del ferrocarril —como todos sabemos— plenamente justificadas, plenamente justificadas; un transporte necesario, un transporte que se ha demostrado que, aunque se inventó allá por el siglo XIX, es un transporte del siglo XXI, es un transporte absolutamente necesario en los tiempos que corren y por las circunstancias que yo no voy a volver a repetir y que todos ustedes conocen.

Andalucía, nosotros lo hemos hecho de manera..., en varias ocasiones, hemos traído iniciativas al Parlamento, antes y ahora, para defender el transporte por ferrocarril en Andalucía, porque entendemos..., y desgraciadamente en los últimos tiempos se está viendo que de una forma quizás más grosera, se están produciendo demasiados agravios con nuestra tierra. Nosotros, cuando hablamos del corredor mediterráneo y central y lo comparamos con el resto de España, no entendemos muy bien por qué el resto de España va mucho mejor que nosotros, sobre todo, en la esquina del sureste de España, en la parte este de nuestra tierra —como decía— la provincia de Almería y su unión con el corredor mediterráneo, un corredor que va a velocidad de crucero, allá por Cataluña y por Valencia, y que no sabemos muy bien porqué se ha decidido que en Andalucía eso se retrase. Y nosotros lo decimos y lo diremos, esté quien esté en el Gobierno, esté quien esté en el Gobierno. Es este, el de ahora, el que está propiciando esos asuntos, y nosotros creemos que debemos de defenderlo.

En cualquier caso, la proposición no de ley va también con aspectos específicos, pero, sobre todo, con aspectos generales de defensa del transporte ferroviario en nuestra tierra y nosotros apoyamos. Entendemos que lo que se propone de Bobadilla es un acierto, un acierto porque se ha dicho hoy también aquí ya: la situación estratégico-geográfica del municipio, pues da para eso perfectamente, es el punto de encuentro, al menos, del corredor central y mediterráneo europeos, con lo cual, la red europea de..., transeuropea de transporte, con lo cual, el sitio entendemos que está bastante justificada la propuesta que realiza el Grupo Adelante Andalucía.

Sí quisiéramos decir, por último, que la solución del transporte por ferrocarril que pasa —como decía— por una apuesta decidida del Gobierno que está ahora mismo en España, sí debe tener en cuenta..., creemos que es importante que deba tener en cuenta, como es lógico, al Gobierno autonómico. No entendemos que se planifique, que se haga y que se..., o que no se haga sin siquiera contar con el Gobierno de España. Creemos que es muy... —con el Gobierno andaluz—, creemos que es muy importante que la situación del transporte de Andalucía hay que verla en su globalidad —el transporte por carretera, el transporte público, el

transporte ferroviario—. Y eso se hace con una lealtad institucional entre gobiernos que hoy echamos de menos por culpa del Gobierno de España.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Vaya por delante que vamos a apoyar la proposición no de ley presentada, y que hemos presentado, además, una enmienda que tiene que ver con los intereses de una parte de Andalucía, en este caso, con Jaén, provincia de la que soy diputado.

Por ir a los elementos concretos, sobre la importancia del sistema ferroviario como modo de transporte, tanto de personas como de mercancías, pues yo creo que ninguna duda, lo que pasa que hay que mantener la coherencia respecto a los pronunciamientos enfáticos sobre las bondades del ferrocarril con las políticas que luego se hacen. Diré por qué. Cuando estamos hablando del horizonte 2020-2030, y se descalifica como algo ideológico, bueno, hay quien piensa que solo el crecimiento del PIB representa desarrollo. Nosotros tenemos otra coordenada diferente: el progreso, el avance, el desarrollo representa crecimiento, pero representa redistribución y representa respeto a los sistemas naturales. Y cuando hablamos de sistemas naturales, estamos hablando de uno de los más vulnerables, que es el clima. Ciertamente, el desarrollo del ferrocarril contribuye a mitigar las emisiones y, por tanto, a evitar más deterioro de un sistema fundamental para el mantenimiento de la biodiversidad y de la vida.

Transporte de mercancías, relacionado con el empleo, que es fundamental. Andalucía y Algeciras está en lo que los expertos denominan la ruta de desviación cero, es decir, cómo dar la vuelta al mundo vía marítima por la manera menos contaminante. Transporte marítimo. Ciertamente, cuando el crecimiento de la actividad logística, del intercambio de mercancías entre diferentes continentes, va creciendo, tener un adecuado engranaje entre los diferentes modos de transporte —marítimo, fluvial, carretera y aeroportuario— es fundamental. Y, evidentemente, en el caso de Andalucía, en el eje Algeciras-Bobadilla-Córdoba-Linares-Baeza-Madrid-París, que es el ramal central del corredor mediterráneo, hay un déficit muy importante. En el 2013, y se lo quiero referenciar al señor Bueno, que seguramente si no lo sabe se lo debía de estudiar, se aprueba la Red Transeuropea de Transporte. Desde entonces en el Gobierno de España está el señor Rajoy que con un mecanismo además específico de la Unión Europea que se llama Conectar Europa, hay unos fondos adicionales para que los Gobiernos nacionales desarrollen esa Red Transeuropea de Transporte. Bueno, en esos años de gobierno del Partido Popular, 170 millones de euros presupuestados en ese importante eje. En la zona costera, en torno a 14.000 millones de euros. Pues de los 170 millones, ridícula cantidad, se acaban ejecutando 50. En el primer presupuesto del denostado Gobierno, que ustedes hablan, socialcomunista de

2019, presupuesto de 2019, tumbado en las Cortes Generales con los votos del PP y el Partido Ciudadanos, acaban teniendo 400 millones de euros previstos de inversión en ese eje, y por tanto lo tumban. Coherencia absoluta entre una cosa y otra.

¿Qué es lo que decimos? Bueno, hay un gobierno preocupado, que con fondos europeos, que ya existían antes con otra denominación, en menor cuantía desde luego, planteaba el desarrollo de los corredores dentro de la Red Transeuropea de Transporte porque para Andalucía es fundamental. Algeciras es el primer puerto del Mediterráneo y el cuarto de Europa en términos de transporte de mercancías. No hay ninguna empresa manufacturera que tenga un peso en la logística que esté por debajo del 4%, 5%, 6% incluso 12%, y por tanto la determinación de dónde se ubican grandes empresas es fundamental si el territorio tiene esa articulación. Aquí estamos hablando de una red de carreteras, herencia recibida por parte del actual Gobierno, muy importante en Andalucía, como no hay ninguna otra comunidad autónoma que tenga una red de competencia de transporte por carretera de la extensión que tiene Andalucía. Pero el sistema ferroviario es muy deficiente. El objetivo en transporte de mercancías para el 2030 sería que el 30% del conjunto de mercancías que transiten más de 300 kilómetros debía de estar hecho en vía ferroviaria o fluvial. Bueno, ¿qué es lo que decimos? Que hace falta inversión, inversión de los fondos europeos e inversión del propio Estado. La media de transporte ferroviario en Europa está en el 17%, en España está apenas en el 4%. Claro, cuando España está siete puntos por debajo de ingresos fiscales respecto a la media europea y ustedes acaban desoyéndole, están muy en sintonía con el difunto políticamente Trump. Pero seguramente habrán oído al presidente demócrata en los Estados Unidos hablar de que el suelo mínimo de tributación de las empresas tiene que ser el 15%, para que allá donde se produzcan los beneficios se tribute, que es un ejercicio elemental para que España, efectivamente, entre otras cosas, y el conjunto de Europa tengan recursos para hacer avanzar este tipo de infraestructuras y otras políticas de orden social fundamentales. Lo ha dicho la OCDE, lo dice la Unión Europea, además ayer llamando a que no se haga *dumping* fiscal. Y ustedes, con los impuestos que tienen, lo que hacen, efectivamente, es hacer *dumping* fiscal respecto a otras comunidades autónomas.

Enmienda que planteamos: demanda al Gobierno de Andalucía, demanda al Gobierno de la nación. Y en el caso de Linares-Baeza, el ministro Ábalos comprometió un centro de competencias digitales allí que será absolutamente bienvenido desde la perspectiva del empleo y de abrir oportunidades de futuro. Lo ha reiterado el secretario general de Infraestructuras, señor Vázquez Terrón, hace pocos días. Y lo que planteamos es que el Gobierno de Andalucía, en el ámbito de sus competencias, en el desarrollo de la red de infraestructuras logísticas, acabe tomándose en serio el desarrollo del puerto seco de Linares y del área logística de Andújar, de forma que esto tiene que ser el resultado de una combinación de esfuerzos que vayan en una dirección en la que todos teóricamente estamos de acuerdo, pero a la hora de la verdad hay quien invierte, hay quien se compromete y hay quien tiene solo literatura.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Para finalizar el debate, el autor de la iniciativa y portavoz del Grupo Adelante Andalucía. No obstante, recordarle que hay cuatro enmiendas: dos de modificación del Partido Popular al punto 2 y 5, con pequeños

errores tipográficos, que ya se ha comunicado por parte del letrado; una de adición, la presentada como 6 bis por parte del Grupo Parlamentario Socialista, y una de adición del grupo... Lo digo para que el portavoz ahora en su intervención manifieste la aceptación de las mismas o no.

Adelante.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Y muy brevemente, vamos, primero que todo, independientemente de los matices, todos hemos estado en la misma línea, en la misma sintonía. Yo creo que es una cuestión que es de agradecer, y lo que hay que hacer después es obrar en consecuencia de lo que se dice. Y decimos esto porque creo que es muy importante —vuelvo a insistir— que en este contexto en el cual nos encontramos, en el contexto de necesidad de recuperación económica, empecemos a tomarnos en serio no solo la confrontación, no solo la publicidad y la propaganda que te puede dar el estar todo el día del cuánto necesita Andalucía, y pasar de una vez por todas al para qué, independientemente de quién tenga las competencias. El tema... Hay que ver las necesidades que tiene Andalucía y ponerlas encima de la mesa. Y aquí en el tema ferroviario hay muchas necesidades que cubrir. Vaya por delante que vamos a aceptar todas las enmiendas, salvo una de ellas, la que hace referencia al punto 7, que le realizaríamos una transaccional para adaptarla..., donde, bueno, pues donde decimos «el Parlamento de Andalucía muestra su defensa por la apuesta decidida por crear una red de servicios de trenes de cercanía y regionales en vías de ancho convencional». Y en aras de que pueda salir esta PNL por unanimidad, nuestro grupo estaría dispuesto a eliminar el punto 3, que además es el que iría «de carreteras» y demás, que no desvirtúa la PNL, eliminaríamos el punto 3, y creo que con esto pues saldría por unanimidad, que era el objetivo. Y estaremos muy pendientes de..., bueno, pues estas cuestiones las peleamos en Madrid, y la parte que le compete a la Junta de Andalucía pues lo haga, lo realice, lo lleve a cabo y que no quede en un cajón y que la pelea por la recuperación del ferrocarril sea un eje central de las cuestiones que ponga encima de la mesa la Junta de Andalucía, competente en materia de empleo, en materia de transformación economía, etcétera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pues pasamos a votación, en primer lugar, de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Para que tengáis conocimiento, por lo manifestado por los distintos portavoces, no va a haber ningún problema parece ser, pero para que quede constancia, son 16 los votos presentes, dado que hay cinco, porque hay tres delegaciones en la portavoz del Grupo Socialista, y luego faltan..., en dos grupos faltan..., la posibilidad de tener un diputado, ¿de acuerdo? Luego son 15 el número de votos máximos al que se puede..., 16, perdón, el número de votos máximo que se puede obtener.

Votamos la PNL de Ciudadanos.

Señorías, comienza la votación

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

Pasamos a la siguiente proposición no de ley propuesta por Adelante Andalucía, con la incorporación, corregidos los errores tipográficos de las dos enmiendas, y con la eliminación del punto 3, ¿de acuerdo?

Señorías, comienza la votación.

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

Muchas gracias, señorías.

Buen viaje.

