

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 29, celebrada el miércoles, 8 de septiembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-21/APC-002016. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la valoración de las auditorías del sector instrumental dependiente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, presentada por el G.P. Unidas Podemos por Andalucía.
- 11-21/APC-002114. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre los resultados del informe de auditoría externa de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA), presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 11-21/APC-002115. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre los resultados de informe de auditoría externa de la Agencia Pública de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA), presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

- 11-21/APC-002116. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre los resultados de informe de auditoría externa de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 11-21/APC-002117. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre los resultados de informe de auditoría externa de la Red Logística de Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

11-21/POC-001737. Pregunta oral relativa a la intervención en la A-8202 en su tramo Constantina-Las Navas de la Concepción, formulada por el Ilmo. Sr. D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

11-21/POC-001815. Pregunta oral relativa al mal estado de determinados tramos de la A-92 a su paso por la provincia de Granada, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jesús Fernández Martín, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

11-21/POC-001825. Pregunta oral relativa al vallado de la A-316, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Carmen Barranco García, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

11-21/POC-001870. Pregunta oral relativa a las medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. José Luis Ruiz Espejo, D. Javier Carnero Sierra y D. Francisco Javier Conejo Rueda, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001871. Pregunta oral relativa a la puesta a disposición de suelo industrial en Martos (Jaén), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001872. Pregunta oral relativa a la nueva carretera de acceso al Puerto de Garrucha (Almería) desde la autovía A-7, formulada por los Ilmos. Sres. D. José Luis Sánchez Teruel, Dña. Noemí Cruz Martínez, D. Rodrigo Sánchez Haro y Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001874. Pregunta oral relativa a las altas temperaturas en los vagones del metro de Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. Gerardo Sánchez Escudero y Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

11-21/POC-001897. Pregunta oral relativa al fomento del alquiler a precio asequible, 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-001898. Pregunta oral relativa al Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001899. Pregunta oral relativa al Ave a Almería, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosalía Ángeles Espinosa López, D. Ramón Herrera de las Heras y D. Pablo José Venzal Contreras, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001900. Pregunta oral relativa al cercanías de Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, D. José Antonio Nieto Ballesteros, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba y D. Adolfo Manuel Molina Rascón, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-001918. Pregunta oral relativa al corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, Dña. María Mar Hormigo León, Dña. María del Mar Sánchez Muñoz y D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.

11-21/POC-001960. Pregunta oral relativa al transporte público deficiente en la provincia de Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. Macario Valpuesta Bermúdez y D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la ampliación en un tercer carril de la autopista AP-4 o, en su caso, el desdoble de la carretera Nacional IV, presentada por el G.P. Ciudadanos.

11-21/PNLC-000197. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-471, presentada por el G.P. Socialista.

11-21/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de servicios de trenes de cercanías en la provincia de Málaga, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

11-21/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a promover la conexión ferroviaria de Marbella, presentada por el G.P. Ciudadanos.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, tres minutos del día ocho de septiembre de dos mil veintiuno.

PUNTO NUEVO DEL ORDEN DEL DÍA

11-21/EMMC-000011. Elección de don Macario Valpuesta Bermúdez como secretario de la mesa (pág. 8).

Interviene:

D. Juan María Cornejo López, presidente de la comisión.

Votación: aprobada por asentimiento.

COMPARECENCIAS

11-21/APC-002016, 11-21/APC-002114, 11-21/APC-002115, 11-21/APC-002116 y 11-21/APC-002117. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la valoración de las auditorías del sector instrumental dependiente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (pág. 9).

Intervienen:

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

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

Dña. Carmen Barranco García, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

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

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

PREGUNTAS ORALES

11-21/POC-001737. Pregunta oral relativa a la intervención en la A-8202 en su tramo Constantina-Las Navas de la Concepción (pág. 25).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

11-21/POC-001815. Pregunta oral relativa al mal estado de determinados tramos de la A-92 a su paso por la provincia de Granada (pág. 28).

Intervienen:

D. Jesús Fernández Martín, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

11-21/POC-001825. Pregunta oral relativa al vallado de la A-316 (pág. 31).

Intervienen:

Dña. Carmen Barranco García, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

11-21/POC-001870. Pregunta oral relativa a las medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga) (pág. 33).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001871. Pregunta oral relativa a la puesta a disposición de suelo industrial en Martos (Jaén) (pág. 36).

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-001872. Pregunta oral relativa a la nueva carretera de acceso al Puerto de Garrucha (Almería) desde la autovía A-7 (pág. 40).

Intervienen:

D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

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

11-21/POC-001874. Pregunta oral relativa a las altas temperaturas en los vagones del metro de Granada (pág. 42).

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-001897. Pregunta oral relativa al fomento del alquiler a precio asequible (pág. 44).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

11-21/POC-001898. Pregunta oral relativa al Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía (pág. 47).

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-001899. Pregunta oral relativa al Ave a Almería (pág. 50).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-001900. Pregunta oral relativa al cercanías de Córdoba (pág. 52).

Interviene:

Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, del G.P. Popular Andaluz.

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

11-21/POC-001918. Pregunta oral relativa al corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro (pág. 55).

Intervienen:

D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.

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

11-21/POC-001960. Pregunta oral relativa al transporte público deficiente en la provincia de Granada (pág. 58).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a promover la conexión ferroviaria de Marbella (pág. 60).

Intervienen:

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

D. Eugenio Moltó García, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

D. José Ramón Carmona Sánchez, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación: aprobada por 13 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

11-21/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de servicios de trenes de cercanías en la provincia de Málaga (pág. 68).

Intervienen:

D. José Ramón Carmona Sánchez, del G.P. Popular Andaluz.

D. Eugenio Moltó García, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por 13 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

11-21/PNLC-000197. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-471 (pág. 76).

Intervienen:

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

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

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

11-21/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la ampliación en un tercer carril de la autopista AP-4 o, en su caso, el desdoble de la carretera Nacional IV (pág. 84).

Intervienen:

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

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

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por 15 votos a favor, ningún voto en contra y 3 abstenciones.

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y nueve minutos del día ocho de septiembre de dos mil veintiuno.

11-21/EMMC-000011. Elección de don Macario Valpuesta Bermúdez como secretario de la mesa

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a los trabajos de esta comisión, esperando que sus señorías hayan descansado en este período de verano, y pidiéndoles, si no hay ninguna objeción, una alteración del orden del día, para nombrar...

[*Rumores.*]

No, no, me refiero a otra cuestión.

Tenemos vacante la secretaría de la Mesa de la Comisión, y quiero alterar el orden del día para someter a la consideración de sus señorías cubrir la vacante con el diputado Macario Valpuesta Bermúdez, del Grupo Parlamentario Vox Andalucía. ¿De acuerdo?

¿Por asentimiento se aprueba? Bien, pues entonces nos puede acompañar a la Mesa.

11-21/APC-002016, 11-21/APC-002114, 11-21/APC-002115, 11-21/APC-002116 y 11-21/APC-002117. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la valoración de las auditorías del sector instrumental dependiente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuando con el orden del día, el primer punto es debate agrupado de comparecencias en comisión, a solicitud de los grupos Unidas Podemos y Vox Andalucía, a fin de informar sobre la valoración de las auditorías del sector instrumental dependiente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Como ustedes ven, se agrupan también otras iniciativas del Grupo Vox Andalucía en un debate agrupado. Y, sin más, damos la bienvenida a la señora consejera. Tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comenzamos este nuevo período de sesiones, y comparezco para valorar, en primer lugar, el resultado de las auditorías realizadas a los entes instrumentales de la Junta de Andalucía, unas auditorías que ustedes ya conocen, porque, atendiendo al principio de transparencia, que es bandera de este Gobierno, fueron publicadas —como saben— en el Portal de Transparencia.

Estas auditorías responden a un compromiso del Gobierno con los acuerdos de investidura con Vox. El objetivo de estas auditorías ha sido analizar los entes de la Administración, creados durante casi cuarenta años por los gobiernos socialistas. El deseo, el objetivo es racionalizar, suprimir y revisar esos entes que sean innecesarios. Necesitamos contar con una Administración ágil y eficaz para el ciudadano.

No obstante, este Gobierno no ha esperado a las conclusiones de estas auditorías para poner en marcha el cambio que Andalucía necesita. Desde el primer momento, en el primer minuto, en enero de 2019, el nuevo Gobierno andaluz ha acometido actuaciones de mejora y simplificación del sector público instrumental; unas recomendaciones, por cierto, que reiteradamente, desde hace años, venía realizando la Cámara de Cuentas de Andalucía, y que hasta ahora no habían sido oídas.

Hemos puesto en marcha, como saben, la Agencia Trade, que agrupa a la Agencia Idea, Extenda, Agencia Andaluza del Conocimiento y la Fundación Andalucía Emprende. Con ello, unificamos recursos y mejoramos la gestión.

La integración en el SAS de las cuatro agencias públicas empresariales sanitarias —Costa del Sol, Poniente de Almería, el Alto Guadalquivir y el Bajo Guadalquivir—, así como la empresa pública de Emergencias Sanitarias, siguen las recomendaciones de los auditores. Por ejemplo, se ha acordado la fusión de las fundaciones públicas Barenboim, Tres Culturas Mediterráneas y el Legado Andalusi, una medida que no se re-

comienda expresamente en las auditorías, pero que el nuevo Gobierno considera beneficiosa para aunar esfuerzos y mejorar el funcionamiento de la Administración.

Además, desde el inicio de este mandato, hemos reducido el número de consejerías, altos cargos, personal eventual, y hemos abordado también medidas de racionalización organizativa y reducción de los procedimientos administrativos para conseguir la máxima eficiencia.

En lo que respecta a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, desde el primer minuto pusimos en marcha medidas para subsanar las carencias que encontramos, deficiencias en la gestión en nuestros entes instrumentales. Como saben, es la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, la Agencia de Obra Pública y también Red Logística de Andalucía.

En términos generales, todas ellas tienen ahora, en este momento, una importante e ingente actividad, y cuentan con profesionales de gran experiencia que nos ayudan, están ayudando a prestar los servicios necesarios y efectivos a los ciudadanos, en un momento de máxima dificultad también, como consecuencia de la pandemia.

¿Qué señalan las auditorías respecto a estas agencias? En primer lugar, que desarrollan los fines para los cuales fueron creadas, que tienen experiencia en la gestión de los servicios que tienen encomendados, y que siguen ahora, en este momento, con este nuevo Gobierno, procedimientos adecuados para la consecución de los objetivos.

Las auditorías también señalan ámbitos u oportunidades de mejora, desde un punto de vista funcional, respecto a las políticas que impulsan. Ni cuestionan su necesidad, las auditorías, ni tampoco su número de empleados. De hecho, en el caso de la Agencia de Puertos, la propia auditoría destaca que es necesario disponer, incluso, de mayores medios humanos para mejorar la actividad que presta en alguna de sus infraestructuras.

Todas las agencias cumplen funciones y servicios que son necesarios para los fines encomendados, que son competencia de la Consejería de Fomento y de la Junta de Andalucía.

Y tengan la seguridad de que hemos actuado, y seguiremos actuando —seguimos actuando—, para mejorar el funcionamiento en aquellos aspectos que sean necesarios, tal y como hemos hecho, estamos haciendo, porque esta es la responsabilidad de un gobierno. No se puede culpar al actual Gobierno andaluz tampoco de los pecados de los casi cuarenta años de gobiernos socialistas. Este nuevo Gobierno, el Gobierno del cambio, está llevando a cabo todas las transformaciones que son precisas para mejorar la gestión en la Administración en beneficio de los ciudadanos.

En relación con la Agencia de Puertos, la auditoría destaca como aspecto a mejorar el de la gestión, la explotación de los suelos sin explotar hasta el momento, cuestión que a este nuevo Gobierno le ha preocupado desde el primer minuto. De hecho, ha informado en esta comisión, en el Parlamento de Andalucía, de las medidas que hemos puesto en marcha en tan solo un año, precisamente para fomentar el desarrollo de ese suelo que es comercial, para poder desarrollar, les informé, los más de ciento cincuenta mil metros cuadrados sin uso de que dispone APPA desde hace años en los distintos recintos portuarios. A través de la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2021 modificamos la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, precisamente para favorecer la comercialización de estos suelos. También, para facilitar esa comercialización a través de proyecto de decreto ley por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa, que se encuentra en tramitación, se es-

tán impulsando nuevos cambios en la referida Ley 21/2007, de los Puertos de Andalucía, fundamentalmente en materia de planeamiento y procedimientos para otorgar títulos de ocupación de dominio público portuario.

Estamos analizando ya las ofertas de numerosas empresas de diferentes sectores para desarrollar parte de estos suelos, y ya hemos puesto en marcha el proyecto denominado Muelle Gourmet en los puertos de Adra, en Almería, Ayamonte, en Huelva, o Chipiona, en Cádiz, precisamente para desarrollar suelo que hasta ahora se encontraba vacío e instalarse nuevos establecimientos de hostelería dentro del recinto portuario.

Los proyectos Puerto Ciudad nos dan la oportunidad también de sumar suelo hasta ahora desaprovechado también para poder seguir desarrollando la actividad en los puertos que tanta influencia tienen sobre la economía local en el conjunto de Andalucía. Con ese objetivo está trabajando y se ha fortalecido la dirección general de APPA, precisamente para seguir desarrollando ese suelo en beneficio de la creación de empleo.

Respecto a red logística de Andalucía, la auditoría también señala la existencia de suelos por desarrollar en las áreas logísticas de Córdoba y Majarabique.

Como ya les he explicado en otras ocasiones en sede parlamentaria, trabajamos intensamente con el objetivo de ocupar toda la plataforma logística de Córdoba. La Consejería de Fomento, les he informado también..., modificó este Gobierno el actual plan funcional y el plan especial del área logística de Córdoba para que se puedan vender parcelas, como demandaba el sector. Esa situación ha supuesto un cambio en las expectativas futuras del área logística de Córdoba. Desde entonces, han ido llegando ofertas de varias empresas para ocupar los 183.000 metros cuadrados de parcelas que no tenían dueño. Desde hace más de una década, incluso trabajamos jurídicamente para el desarrollo de la fase 3, que incorporará también la conexión interior con la estación de El Higerón.

También estamos dando un gran impulso al área de Majarabique, en la provincia de Sevilla, que, como tantos proyectos, se encontraba bloqueado urbanísticamente. Hace más de ocho años que los terrenos fueron expropiados con este propósito. La Agencia Pública de Puertos ya tiene en marcha la redacción y tramitación del proyecto de urbanización de la primera fase del área logística de Majarabique.

Y le hemos dado un gran impulso, como saben, y se están ejecutando las obras de la primera fase del puerto seco de Antequera y estamos también trabajando en el proyecto del sector 2 de San Roque, en el área logística Bahía de Algeciras, a punto también de finalizar su primera fase y dar comienzo a la segunda.

Respecto a la agencia AVRA, la auditoría señala que es una entidad con un elevado grado de madurez en su gestión y que cuenta con los medios necesarios e idóneos para una gestión eficaz de las diversas áreas de su actividad. Destaca también que dispone de suelos e inmuebles sin uso y por eso, como ya he informado también en anteriores ocasiones en esta comisión, estamos potenciando las ofertas de venta de suelos e inmuebles. En este momento se encuentra abierta una convocatoria nueva de suelo público que ha impulsado AVRA. Hemos puesto en marcha y aprobado iniciativas de transparencia para dar a conocer ese suelo, los recursos que son de todos y de que dispone AVRA, aprobando el catálogo de bienes inmuebles a través de la web, para dar a conocer al detalle cada uno de los suelos inmuebles propiedad de AVRA de todos los andaluces.

También en sus conclusiones la auditoría señala que ninguna de las amplias competencias de AVRA se desarrolla mediante contratación; todas se atienden a través de sus recursos propios por la plantilla. Y destaca que se trata de una plantilla con una notable antigüedad, lo que está generando una progresiva reducción de recursos humanos.

También se apunta en el informe que, por no estar claramente delimitadas las funciones en materia de eficiencia energética, podrían darse duplicaciones entre la Agencia de Vivienda y la Agencia Andaluza de la Energía. Sin embargo, a nuestro entender, no existe tal duplicidad. La Agencia de Vivienda y Rehabilitación, AVRA, limita su acción al parque público residencial de Andalucía, sus 45.000 viviendas que gestiona, mientras que la Agencia Andaluza de la Energía no interviene en el parque público y sus objetivos son superiores.

En cuanto a la Agencia de Obra Pública, la auditoría destaca que es un ente que cuenta con personal muy especializado para el desempeño de funciones técnicas, asociadas a su objeto social en el ámbito de las infraestructuras viarias, ferroviarias, e indica el alto nivel de ejecución y consecución presupuestaria. En 2019, con este nuevo Gobierno, la ejecución presupuestaria de la agencia fue del 97,89% en el presupuesto de 2019. Sin embargo, advierte que las encomiendas y encargos de la consejería en materia de infraestructuras viarias representan actualmente un porcentaje mínimo en la actividad de la entidad, y comparte funciones o actividades en materia de transportes y movilidad con la consejería. Son dos asuntos sobre los que trabajamos, lo hemos hecho en esta legislatura, para dar respuesta aún más eficiente en la gestión de las infraestructuras de los servicios ferroviarios de la consejería que nos hemos marcado en este ámbito. No hay que olvidar que en esta legislatura se ha dado un impulso muy importante a la ejecución de la obra del metro de Málaga, a las obras compensatorias del metro de Granada y también a los proyectos de ampliación de los suburbanos de Sevilla, Granada y Málaga, proyectos sobre los que estamos trabajando y que dirige la Agencia de Obra Pública. No me olvido del tranvía, para su puesta en servicio, de la Bahía de Cádiz, y el de Jaén, que son dos proyectos que lidera la Agencia de Obra Pública.

Además, hay que recordar que si el Gobierno de España nos remite —y debe ser cuanto antes— los fondos europeos Next Generation, esos proyectos podrían recibir un fuerte impulso, el impulso que necesitan para ser ejecutables, con los recursos humanos de los que dispone la Agencia de Obra Pública. Los plazos marcados por la Unión Europea requieren de un esfuerzo extraordinario.

Todas las recomendaciones de mejora de las auditorías realizadas a nuestras agencias están siendo objeto de análisis pormenorizado. Les recuerdo que no son recomendaciones vinculantes, pero que van a servir de base —así se lo garantizo, se lo aseguro— para el Plan de mejora y simplificación del sector público instrumental, al que el Gobierno se comprometió y plasmó en la Ley de Presupuestos de 2019. Este plan ya está en marcha y contempla un desarrollo en varias fases. Una vez que se disponga del mismo, se conocerá el alcance concreto de las medidas para mejorar el funcionamiento del conjunto de las agencias, para mejorar la gestión también de los servicios públicos, bajo los criterios de eficacia y eficiencia.

El objetivo de este Gobierno, les decía, es ofrecer una Administración útil para el ciudadano. Impulsamos de forma decidida una reordenación efectiva del sector público instrumental, la que Andalucía necesita, pero al tiempo optimizamos al máximo todos los recursos, la experiencia, el capital humano del que disponemos.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Corresponde el primer turno a los grupos proponentes.

Por el Grupo Vox Andalucía, su portavoz tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Son cinco minutos, ¿no, señor presidente?

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Bueno, pues le tengo que trasladar que desde el Grupo Vox no hacemos la misma lectura de las auditorías que acabamos de conocer. Y esto es algo que le tengo que decir que constatamos con pesar, porque mientras ustedes estuvieron en la oposición durante muchos lustros dijeron lo contrario de lo que están diciendo ahora. Por eso le digo que, pese a lo dicho incluso ahora, en esta legislatura en los medios de comunicación, y pese a lo dicho ahora también aquí, en sede parlamentaria, pese a los acuerdos que tienen suscritos con Ciudadanos, ese acuerdo para la gobernación, y pese a lo que tienen también suscrito con diferentes acuerdos con Vox, pues vemos que... —y más después de escucharle ahora—, que no es intención de su Gobierno, ni muchísimo menos, acabar con esta Administración paralela que ha venido siendo utilizada por el Partido Socialista —y ustedes y Ciudadanos lo han denunciado— como esa red clientelar en la que han sostenido, en gran parte, en la que se han sostenido, en gran parte, durante estos treinta y siete años, estos casi cuarenta años que decía usted. Y vemos que es que ni siquiera, ni siquiera se plantean ustedes un cambio real razonable, ¿no?, en términos de austeridad y en temas de eficiencia. Y lo que nos preocupa —y entenderá usted que es una cuestión bastante seria— es si lo que realmente están buscando ustedes es que esa red también les sostenga a ustedes, ¿no?, a costa de todos los andaluces.

Mire, en las auditorías, en las cuatro, es una constante, en primer lugar, la falta de delimitación de funciones, que propicia duplicidad con la propia consejería, en muchos casos, e incluso entre las propias agencias entre sí. Hay una falta de control de sus funciones, hay una ausencia de plan estratégico; eso produce una confusión en los objetivos y, consecuentemente también, una falta de control sobre la propia consecución de los objetivos.

Hay una absoluta dependencia financiera de la Junta, cuando en muchas de las actuaciones de estos entes deberían de obtener ingresos, incluso podrían autofinanciarse. Y lo digo, además, esto sin perder de vista los objetivos económicos y, por supuesto, los objetivos sociales, ¿no?, de algunos de estos entes.

En definitiva, esto es más de lo mismo. No percibimos que ustedes hayan aprovechado la oportunidad que les ofrecían estas auditorías para, efectivamente, dar ese salto cuantitativo y cualitativo que supondría el desmantelamiento de esta Administración paralela.

Miren, las agencias *per se* demuestran su inutilidad específica; salvo supuestos muy concretos, no constan razones por las cuales no sería conveniente, o no sería razonable que fuera la propia Junta, a través de sus consejerías, quien realizara esos trabajos.

Porque, claro, es que usted dice: «Administración eficaz y ágil». ¿Es que la Administración no es eficaz y ágil? ¿Solo es eficaz y ágil si es instrumental? Entonces, habría que, en fin, abrir un debate muy serio sobre esa cuestión. Y la realidad es que las agencias ya han demostrado que son ineficaces y que no son ágiles.

Trade no es un ejemplo; veremos en qué queda Trade tras la tramitación del proyecto de ley.

Y muy brevemente, porque casi no hay tiempo, pero entrando en cada una de las agencias. Respecto de la Agencia de Puertos de Andalucía, al final, ¿lo más importante de la Agencia de Puertos de Andalucía es

el desarrollo inmobiliario? Porque, en fin, eso es lo que se desprende. ¿Esa es acaso su actividad natural? Entendemos que no. Y entonces, la Red Logística de Andalucía, ¿qué hace? Pues al final vemos que es lo mismo; estamos hablando de gestionar suelo.

Y AVRA, nos define usted su gestión con mucho optimismo. Pero bueno, resulta que también tiene suelo; es curioso. También hay que dedicarse a esos desarrollos inmobiliarios.

Tenemos tres agencias que, al final, se van a dedicar a gestionar suelo.

Miren, es peligroso, además, porque si lo analizamos, vemos cómo, en muchos casos, esa gestión del suelo de la Administración instrumental al final acaba en los juzgados, acaba en casos de corrupción.

En fin, todo esto viene a abonar lo que ya le veníamos diciendo. La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía al final se ha quedado para gestionar el metro, porque no hay, no se hace nada en materia de ferrocarriles ni se hace nada en materia de carreteras. Bueno, pues existen otras fórmulas jurídicas y administrativas que permitirían una mejor gestión de los metros, a través de esos consorcios o a través de otras fórmulas.

Señora consejera, nos parece bastante triste que lleguen ustedes a estas conclusiones tras, en fin, unos informes de los que se pueden extraer muchas conclusiones que no son específicamente las que usted nos ha traído hoy aquí.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario de Unidas Podemos.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, presidente.

Consejera, en líneas generales —y usted lo ha detallado en su intervención—, las auditorías de las entidades públicas dependientes de su consejería reflejan que las entidades funcionan, más allá de valoraciones empresariales que justificarían —y así lo hacen en otros ámbitos— privatizaciones de servicios que en realidad funcionan bien —opinamos al contrario de quien me ha precedido en la palabra— y que, además, son rentables.

La auditoría referente a AVRA, en el informe inicial, denota una concepción bastante utilitaria y neoliberal, rancia, en cuanto a los derechos de los trabajadores que han sido objeto de alegaciones, que han tenido que ser introducidas en el informe con posterioridad. Critica el incremento de los costes de personal en términos absolutos y relativos, sin tener en cuenta el envejecimiento de la plantilla, lo que conlleva un incremento de los trienios acumulados, la recuperación de los derechos retributivos de los empleados públicos desde 2017, con carácter retroactivo, y la especialización de la plantilla, que conlleva también un incremento de los gastos de personal.

Llama la atención en la Agencia Pública de Puertos que la plantilla ideal —y lo ha dicho usted también— para el correcto desarrollo de sus funciones, conforme al convenio colectivo vigente, está por encima de la plantilla real que en este momento dispone la agencia. Hay 218 trabajadores y lo recomendable son 272. ¿Van ustedes a hacer caso a esta recomendación, ampliando la plantilla hasta llegar a las cifras recomendables, consejera?

Y nos llama poderosamente la atención la recomendación de la auditoría de la Agencia de Obra Pública de subir el precio del metro y el tranvía, lo que reduciría la posibilidad de su utilización y su atractivo cuando, precisamente, lo que buscamos es una movilidad más sostenible, promover el transporte público, hacerlo accesible.

¿Qué apreciación..., qué opinión le merece esta apreciación que hace la empresa que realiza las auditorías?

Los informes reflejan, además, que existe una duplicidad de tareas en la Administración pública que no podemos ni debemos negar, que son variaciones que se pueden y se deben corregir y que son dependientes de su consejería, consejera.

Las agencias dependientes de esta consejería han funcionado bien y disponen de una plantilla de personal que, frente a una visión mercantilista no solo de las agencias, sino también de sus trabajadores, debemos defender. Los informes tratan a las trabajadoras como mercancía, sin tener en cuenta los derechos laborales adquiridos y que son su responsabilidad garantizar y proteger.

Y no vamos a dejar pasar, consejera, una apreciación, y es que, de las cuatro auditorías dependientes de su consejería, se hayan contratado con la empresa del que fue originalmente y de forma efímera —durante veinte días—, consejero de Hacienda de este Gobierno.

Es inadmisibles, consejera, que un Gobierno que se autoproclama del cambio contrate auditorías con quien fue su consejero en esta legislatura.

Y es precisamente en las auditorías de esta empresa, en la su exconsejero, donde se observa un desconocimiento de la realidad de las auditorías..., de las entidades auditadas, con informes que están repletos de párrafos eliminados y modificados, que no generan en lo más mínimo confianza alguna en lo que se pretende transmitir en estas auditorías.

¿Qué actuaciones van a poner ustedes en marcha para corregir las deficiencias detectadas? ¿Y en qué línea temporal prevén ustedes corregirlas? Se trata de definir objetivos y poquito más, consejera. Las agencias están funcionando bien, los trabajadores lo hacen estupendamente, desarrollan sus funciones. Y creo que es función nuestra —y es función suya, consejera—, defenderlos frente a informes que menosprecian su trabajo y menosprecian sus derechos adquiridos en la Administración pública.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde un turno a los grupos no proponentes, de menor a mayor, por un tiempo máximo de tres minutos.

El portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Pues no le han salido..., la verdad es que las agencias que dependen de esta consejería, las auditorías externas encargadas no han salido nada mal. Lo cierto es que podría haber salido como, por ejemplo, desgraciadamente en el tema de Empleo, en las que califica directamente que se utilizó el SAE como una agencia de colocación del Partido Socialista, ¿no?, para otros entes instrumentales, y, evidentemente, ahí sí que hay unos graves problemas. Aquí, en las agencias que dependen de esta consejería, pues ha salido bastante bien, aunque sí que es cierto que hay cosas que hay que mejorar. En el caso, por ejemplo, de la Agencia de Puertos, esto es simplemente un claro ejemplo de la gestión del Partido Socialista de estos cuarenta años. Pues que haya 150.000 metros cuadrados de suelo sin explotar, que no se utilice para nada, que no se utilice para hostelería, para restauración, para tiendas —tiendas por ejemplo, de material náutico, en un puerto, que creo que es un poco necesario—. Entonces, es el ejemplo de la desidia, de la dejadez, del abandono que el Partido Socialista tenía a esta tierra, a todos los andaluces; que le daba exactamente igual que haya unos terrenos baldíos, sin utilizar, mientras que puedan ser utilizados ahora, con este nuevo Gobierno, para poner restaurantes, hoteles y, en definitiva, para crear puestos de trabajo, para crear riqueza y para que los andaluces puedan desarrollarse por sí mismos y conseguir unos ingresos que les permitan ser ciudadanos libres, y no, como le gustaba al Partido Socialista, dependientes de una subvención y así conseguir esos votos tan necesarios para seguir un año tras otro, y una legislatura tras otra, gobernando aquí en esta tierra.

Pero, como le digo, aparte de eso, sí que es cierto que en la Agencia de Puertos hablan de una necesidad, de un déficit de trabajadores, que ahí eso sí que alguna vez se ha comentado, el tema, por ejemplo, de la Policía Portuaria, que sí es necesario que se contraten más efectivos.

Y en el tema de AVRA hablamos de la duplicidad. Ahí sí que en ese tema sí que podríamos ahí centrarnos un poquito en una diferencia de criterio. En este caso sí que es cierto que se dedica solo a los edificios y a las viviendas la agencia de AVRA, pero sí que creo que en este caso podría hacerlo la Agencia Andaluza de la Energía, ya que si se dedica a hacerlo en todos los edificios, en ese caso creo que hay que especializarse y tenemos una agencia especialista en ese tema de energía, podría también encargarse de esos 45.000 edificios y utilizar a esas personas que están haciendo ese trabajo para otros temas tan necesarios también que lleva AVRA.

Y nada más.

Simplemente decirle al portavoz de Vox que esos suelos no es que tengan que hacerlos la agencia que explota los suelos, sino que son dependencias que son propiedad de estas agencias, y que su actividad no es la de utilizar esos suelos sin idea de explotarlos, sino, simplemente, que tienen que venderlos y darle una utilidad en los puertos en los que están ahora mismo.

Y comentarle a la portavoz de Adelante Andalucía que me parece muy bien la preocupación que tiene con el personal, pero también que tiene ver que, como ha dicho creo que el propio presidente de la Junta de Andalucía, dentro del personal y de las auditorías ha salido que una persona con la misma categoría cambia

su salario de 18.000 a 48.000 euros, por los 66 convenios colectivos diferentes que se han encontrado dentro de los entes instrumentales. Y de eso también se debería preocupar, y se debería preocupar de que todo el mundo regularizase esa situación, y de todos los empleados.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

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

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días, señor presidente.

Muchas gracias, señora consejera.

Bueno, lo primero que tenemos que decir es que el Gobierno andaluz ha cumplido su compromiso, ha cumplido el compromiso de realizar las auditorías en el sector público andaluz, con el objetivo único de racionalizar este sector público andaluz. Y es cierto, no se puede negar, todos ustedes lo conocen, que ha quedado al descubierto un entramado urdido durante décadas por el socialismo andaluz. Y las conclusiones servirán para lo que se han hecho esas auditorías: para racionalizar y para elaborar, como ha dicho la consejera, un plan de mejora y de simplificación de este sector público andaluz sobredimensionado.

Hay que optimizar las estructuras, y en eso, también lo ha dicho la consejera, ya se ha empezado incluso antes de las auditorías. La propia Consejería de Fomento, nos ha explicado en su intervención la señora consejera, ya ha tomado medidas con respecto a los organismos del mismo y con respecto al asunto del que estamos tratando. Pero es que el Gobierno andaluz, desde el principio, ya también había tomado medidas antes de las auditorías. Y sus señorías no negarán que la reducción de consejerías, reducción de altos cargos, la de personal eventual, la fusión de determinadas fundaciones públicas, o el último ejemplo que hemos tenido, que es el de hace pocas semanas, el de Trade, o la integración de las agencias sanitarias del SAS, pues han sido medidas que ya se han tomado. Además, de las que habrá que tomar después de las auditorías. Ya se habían tomado, ya se sabía que ese problema existía, el Gobierno andaluz era consciente de que ese problema ya existía.

Sus señorías deberían de saber que ya son 59 las entidades eliminadas por el Gobierno andaluz desde que empezó el gobierno. Hablamos de fundaciones, de todo tipo de fundaciones, de todo tipo de consorcios. Es decir, que ya se estaba manos a la obra por parte del Gobierno andaluz en este asunto.

Por eso, al menos sí, si me lo permite el señor Hernández, le pido, después de escuchar su intervención, que ese esfuerzo sí lo deberíamos de reconocer, que el Gobierno andaluz ha hecho un esfuerzo que no ha hecho ninguna otra Administración española. Eso es importante decirlo y saberlo. Que después habrá que andar sobre el esfuerzo y sobre el estudio que se ha hecho, sin ninguna duda, sin ninguna duda. Y lo ha dicho la consejera y lo ha dicho el Gobierno: está ese compromiso sobre la mesa, un compromiso de realizar ese Plan de mejora y simplificación del sector público instrumental para acabar, como usted bien ha dicho y bien sabe todo el mundo, con esas duplicidades, con esas superestructuras y con esos gastos innecesarios. Y

en ese plan se estará y se debería estar en las próximas semanas o en los próximos meses. Esperemos ese plan de mejora. Es un aviso o un consejo que le doy también al portavoz de Vox y a todos los portavoces, porque estoy seguro de que podemos hablar en un debate sosegado, después de ese plan de mejora, de una situación completamente diferente a la que ha planteado el portavoz de Vox. Estamos seguros de que esa percepción, esa concepción clara que tenía el Gobierno andaluz de lo que ocurría en las superestructuras del sector público andaluz se está trabajando para acabar con todas ellas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días a todos y a todas.

Señorías, dispongo de poco tiempo y seré rotunda respecto a las auditorías del sector instrumental dependiente de la Junta de Andalucía, en este caso en concreto, de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Y es que las derechas han mentido, así de claro. Iría más allá, incluso afirmando que son ustedes, señora consejera, el Gobierno de la Junta de Andalucía, quienes demuestran que lo que vinieron diciendo los partidos de la derecha andaluza sobre el anterior ejecutivo del PSOE es una exageración y me atrevería a decir que una verdadera infamia. Pongan esas palabras en mi boca, pero para no ser sectarios les diré que la propia prensa y expertos de toda solvencia lo han manifestado de la misma forma: las auditorías son un gran *bluf*, el peaje de Moreno Bonilla para seguir sentado en San Telmo y seguir hablando de la herencia recibida, cuando él mismo sabe que sus afirmaciones no se sostienen ahora, a la vista de los resultados de estas auditorías. Es más, han llegado a adelantar cuestiones que, en teoría, estaban reflejadas en las auditorías, pero después se han visto totalmente desmontadas, y el ejemplo de esta consejería creo que es claro.

Les expongo algunos datos. Si hablamos de duplicidad, uno de sus mantras respecto de las auditorías de los entes instrumentales, a nivel general es que solo hay cinco entes donde se produce esa duplicidad, lo que significa que el gran problema que ustedes solían lanzar en los medios de comunicación solamente se da en el 9,2% de los 54 casos analizados. Ninguno en Fomento. Menudo escándalo, ¿verdad? Y espero que perciban la ironía de mi afirmación. Pero qué curioso, en las conclusiones, como veremos enseguida, se cambia de criterio y se dice que, al final, son 20. No sabemos si en las auditorías hay más entes con este problema, pero es fácil de decir que si así fuese habrían aparecido igualmente en el informe.

El segundo problema es que ustedes hablaban de mala gestión, pero es que también sorprenden los datos. Tan solo se mencionan seis casos donde se ha detectado mala gestión, lo que significa el 11,1% de los

entes estudiados; es decir, el 6,5% del total de los 92 existentes. O voy más allá, el 1,8%, si a estos últimos se les añaden los organismos en los que la Junta de Andalucía tiene una pequeña representación.

Otro problema para la derecha, y que no encontramos en los informes, es relativo a los recursos humanos: hablan de sobredimensión en las plantillas. Pero, señora consejera, es que usted solamente tiene a 925 empleados que dependen de los cuatro entes de la Consejería de Fomento. Y ese «caos organizativo en el sector instrumental» es una expresión demasiado contundente y un poco impropia de un lenguaje de una auditoría, por lo que sería interesante saber si realmente ha sido utilizada por las empresas que han hecho las auditorías, que en el caso de Fomento son dos, o si es producto exagerado del Gobierno andaluz y de su socio externo, tan deseosos como estaban de titulares jugosos que hagan que los andaluces se lleven las manos a la cabeza. Pero nada de eso, señorías, porque, en el informe presentado por el Gobierno prácticamente se limita a señalar como fuente o expresión de ese «caos» la existencia de 66 convenios colectivos. Ya sabemos que a los partidos que sustentan al Gobierno andaluz, eso de defender los derechos laborales y los convenios colectivos, como que no les gusta demasiado. Pero resulta sorprendente su alarmismo al respecto, porque su existencia —la de los convenios colectivos— nunca puede ser el resultado de un capricho, sino de un imperativo legal y porque, lejos de expresar desorden, más bien indica que las relaciones laborales están normativizadas.

Por no mencionar la sorpresa que ha supuesto, para la Junta de Andalucía, que se haya empleado el procedimiento de contratar a cuatro empresas privadas para auditar a los entes públicos. Tienen ustedes funcionarios magníficos, señora consejera: una Intervención General, un nivel de capacitación tremendo en la Junta de Andalucía. Pero se gastan 2,2 millones de euros, con la oposición de la Cámara de Cuentas, por no mencionar que el Gobierno andaluz ha pagado a una empresa 1,7 millones de euros para un plan de mejora y simplificación que el mismo vicepresidente de la Junta de Andalucía ha dicho que no se podrá hacer en esta legislatura.

Entonces, ¿de qué estamos hablando? ¿De intentar escandalizar a la ciudadanía? ¿Millones de euros desperdiciados, para poner en tela de juicio la ingente y extraordinaria labor, señora consejera, que realizan sus empleados y empleadas de AVRA, de la Agencia de Obra Pública, de la Red de Logística y de la Agencia de Puertos? Personal, insisto, con altísima cualificación, que se indignan al hablar de redes clientelares y de chiringuitos.

Porque, aunque ustedes piensan que atacan al PSOE, no es así; los atacan a ellos, les insultan a ellos. Y ellos y ellas, señora consejera, son sus empleados, son la gente de su casa, a los que debería defender a capa y espada. Y si hay algo que mejorar, hacerlo, pero no exponerlo al escarnio público y a la degradación, poniendo en tela de juicio cómo accedieron a la Administración Pública, y por qué permanecen en ella.

Y termino. Les digo algunos pasajes que aparecen en esta auditoría: AVRA es una entidad con un elevado grado de madurez en su gestión, desde la perspectiva de sistemas y procedimientos, economía y eficiencia.

La entidad tiene un adecuado y eficiente sistema de planificación y seguimiento.

Por ejemplo, en la Agencia de Obra Pública desarrolla sus procesos y presta sus servicios de un modo adecuado, presta sus servicios también para los objetivos para los que fue creada. Tienen una gran capacidad para el desarrollo.

En la Red Logística, de acuerdo con el trabajo realizado, están realizando los procesos de manera suficiente y consiguiendo los objetivos.

En la Agencia de Puertos hablan de una excelente gestión comercial y deportiva de los puertos. Hablan, por ejemplo, de que tienen valor añadido en sistemas de calidad, redacción y revisión de documentos, etcétera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe ir finalizando su señoría.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Señoría, ¿qué más hay que decir?

¿Se han leído ustedes la auditoría, o tocan de oído?

Muchas gracias. Creo que queda todo dicho.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señoría.

Lo he dicho en la primera intervención: es el momento de la lectura de las auditorías. Nos encontramos inmersos en esa lectura, en el análisis pormenorizado de la información que arrojan las auditorías, que no es más que un documento que debe servirnos para tomar decisiones, para mejorar la gestión y para prestar, de forma más eficaz, los servicios.

Decirles —que lo he dicho desde el principio— que, además, este Gobierno y esta consejera ha revisado y revisa permanentemente —y esa es nuestra responsabilidad— la gestión de los servicios que prestamos y las tareas que tenemos encomendadas. Y que el resultado de estas auditorías, junto a la experiencia en estos meses, van a conseguir desarrollar y poner en marcha y aprobar un plan de mejora y simplificación del sector público instrumental.

La revisión se ha realizado desde el primer minuto, y se han impulsado cambios desde el primer minuto en el conjunto de la Administración, y también en la consejería que dirijo; cambios organizativos necesarios para favorecer la gestión, mejorarla, y para dar cumplimiento a las competencias que tenemos encomendadas la consejería y las agencias que forman parte de la consejería; cambios funcionales también, para favorecer esa gestión y que sea eficaz, clarificando funciones, optimizando al máximo los recursos, fortaleciendo también los objetivos; incluso por los que fueron creados por estatutos estas agencias. Y, desde luego, que tomando como principal alguna de esas competencias que tenían encomendadas y que, por cuestiones ideológicas, pues no se ponían en carga.

He hablado del desarrollo de suelos que destaca la auditoría. Y yo pensaba que en esto coincidía con el portavoz de Vox —lo hemos hablado en alguna ocasión—: la oportunidad de desarrollar ese suelo, que es portuario, que por eso la competencia de su desarrollo es de la Agencia de Puertos, y también del que tiene encomendada la Agencia AVRA por estatutos, para poder desarrollar también proyectos.

Y estamos fortaleciendo esa labor comercial, desde luego, con absoluta transparencia y máximo rigor, en beneficio de la creación de empleo y de la economía en nuestra comunidad autónoma. Y más en un momento tan delicado como es este, donde sabemos que tenemos que volcar esfuerzos en ese desarrollo, para que nuestros puertos y el suelo que tiene encomendados su gestión y desarrollo tanto AVRA... Y la oportunidad que nos puede dar también la logística y los puertos —y lo he trasladado en esta comisión, y algunos coincidimos en ese objetivo—, tiene que realizarse de forma urgente —más en este momento—, para acompañarnos en esa reactivación económica en la que se encuentra inmersa y da prioridad el conjunto del Gobierno.

En definitiva, mejorando la gestión desde el primer minuto; mejora que tiene que seguir revisándose de forma diaria y permanente, avanzando escenarios con los que este Gobierno se va a encontrar: esa gestión ingente de fondos europeos, que vamos a tener que ejecutar a través de proyectos; proyectos sobre los que se ha estado trabajando, y sobre los que los entes instrumentales también trabajan: AVRA, con proyectos de eficiencia energética sobre su parque público y de mejora, y también respecto a las convocatorias de ayudas también de eficiencia energética para particulares, tanto en proyectos de movilidad y transporte que ha preparado, que prepara y que tiene que impulsar y gestionar el conjunto de la consejería.

Lo he dicho: el compromiso de este Gobierno es la disolución, extinción y liquidación de aquellos entes que no tengan actividad, que su personal no se encuentre en estos momentos ocupado, que no tengan utilidad pública. De hecho, señorías, desde enero de 2019, el Gobierno ha suprimido 48 entidades participadas, de forma mayoritaria o no, por la Junta de Andalucía, porque se encontraban sin dar uso ni tener esa utilidad pública que se debe favorecer.

El proceso efectivo de reordenación de la Administración, que ya ha comenzado, no puede hacerse tampoco de forma arbitraria y general. De ahí que se encargue una auditoría, que se persiga la lectura de las recomendaciones que hacen los auditores, pero también se conjugue con la experiencia de gestión de un Gobierno que, dos años después, conoce y tiene el diagnóstico, después de esa gestión exhaustiva, para buscar la mayor eficacia de la Administración.

No podemos suprimir tampoco entes con actividad, y que contribuyen, de forma eficaz y eficiente, a prestar servicios a los ciudadanos. Y menos en este momento, donde debemos volcarnos para favorecer actividad, gestión de proyectos y ejecución de los mismos. En esa tarea se encuentra esta consejería, con la responsabilidad, que siempre les he trasladado, de saber que depende en buena parte la inversión, y que esa inversión favorece la creación de empleo, en un momento que es determinante.

Las recomendaciones de la auditoría van a servir de base —como les he dicho— para que el plan de mejora y simplificación del sector público instrumental sea el que marque las pautas para que el sector público instrumental funcione mejor, igual que el resto de la Administración de la Junta de Andalucía. Ese es el propósito de este Gobierno, y lo ha sido desde el primer minuto.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Un segundo turno a los grupos proponentes, por un tiempo máximo de tres minutos. El Grupo Parlamentario Vox, su portavoz, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, vamos a ver... Si decimos, si sostenemos que las agencias funcionan bien, dado el tamaño de la Administración instrumental, de la Administración de estos entes que ahora mismo hay en la Junta de Andalucía, esto, evidentemente, significa que tenemos una Administración ineficiente. Una cosa u otra. Si potenciamos la creación de agencias, de entes instrumentales, en base a su supuesta agilidad —esto se lo decía antes—, pues, evidentemente, la consecuencia natural tiene que ser la disminución del tamaño de la Administración corporativa. Es que esto es una cosa u otra.

Lo que pasa es que, verá, este ha sido precisamente el modelo socialista, el modelo que potenciaba el empleo público laboral, o estatutario —sin entrar en otro tipo de consideraciones—, pero eso, precisamente, opuesto frente al acceso a la función pública, al servicio público, a través de los principios de igualdad, mérito y capacidad. Y esto se ha hecho, simplemente —sin entrar en otras consideraciones—, buscando una dependencia, una obediencia dependiente. Eso siendo, digamos, bien pensados. En fin, y esto es lo que tienen ustedes que definir, en dónde están, si están en el modelo socialista o si están en otra cosa. Y nos da la sensación de que aquí ahora mismo, parece que han optado por la senda equivocada.

Hombre, dicen que funcionan las agencias, claro que funcionan, con todo el dinero que se les inyecta. Ahora bien, funcionar sin más no significa que estén funcionando bien. Las agencias son caras y son costosas, y la Administración instrumental debería de ser excepcional y con fines muy específicos, muy concretos. No con fines genéricos, como, por ejemplo, las cuatro que se han analizado.

Miren, no es de recibo que la gestión de los planes estratégicos de las consejerías, y aquí hablamos que tenemos un Plan Vive bastante potente, no es de recibo que la gestión de los planes estratégicos esté en manos de entes instrumentales, porque ni siquiera..., ellos mismos carecen de esos objetivos estratégicos. La gestión debe de efectuarse por la propia consejería.

Bueno, yo cuando esas flores que se ponen AVRA, yo he estado reunido la semana pasada con una asociación en Córdoba que se dedican a negociar la paralización de desahucios, en principio, de familias necesitadas. En Córdoba hay aproximadamente unos dos mil. Bueno, pues lo que nos cuentan de cómo gestiona AVRA el parque público de viviendas en Córdoba, pues, desde luego, no es para que se ponga nadie una medalla, ni muchísimo menos. Más bien todo lo contrario, porque ni cobran ni arreglan. Al final, no se cumple de los objetivos.

Señor Bueno, yo sé que usted sabe que yo sé que no se ha cerrado a día de hoy ningún chiringuito, ningún ente, ningún ente de la Administración paralela, que no hubiera cerrado también el Partido Socialista Obrero Español, y esto es una triste realidad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Unidas Podemos, su portavoz tiene la palabra.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, presidente.

Me hago una pregunta cuando escucho hablar de eliminar las agencias públicas que funcionan, como puede ser AVRA, como puede ser la de puertos: ¿quién va a realizar ese trabajo? No estamos hablando, encubierta, de una privatización del servicio, ¿verdad?, de cambiar a los empleados públicos por una empresa privada. Me pregunto. No sé si obtendré respuesta algún día a estas cuestiones que nos planteamos los defensores del servicio público.

Se ha dicho aquí por el portavoz de Ciudadanos que hay que regularizar los salarios, que hay una desproporcionalidad en cuanto a los salarios que reciben unos y otros trabajadores y trabajadoras haciendo el mismo trabajo. Y le recuerdo lo que ya le dije un día en su momento: son ustedes gobierno, hagan ustedes algo. Si ustedes creen que hay una diferencia desproporcional entre los salarios que reciben los trabajadores, desempeñando la misma función, hagan ustedes algo, son ustedes gobierno, llevan casi tres años en el Gobierno de la Junta de Andalucía y no han movido un dedo. Son ustedes competentes para ello. Nosotros estamos precisamente para defender los derechos de esos trabajadores y defender el trabajo que realizan para los andaluces y las andaluzas, un trabajo que ha quedado demostrado en estas auditorías, en las dependientes de la Consejería de Fomento, que se hace y se hace bien.

Podían ustedes, consejera... Pretendían ustedes que esta auditoría, o al menos a la parte que les sustenta a ustedes en el gobierno, les sirviese para justificar una privatización de los servicios que funcionan y generan confianza entre la población. Y se han dado ustedes de bruces con la realidad. Y es que pese a que hay que perfilar objetivos y definir prioridades, la realidad es que funcionan y que su plantilla hace un trabajo que ustedes han desvalorado de más y defendido de menos, consejera.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Díaz.

Para cerrar el debate tiene la palabra la señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Les decía y repito que nos encontramos inmersos en esa lectura de las auditorías públicas en base a la transparencia. Y que nos obligan a tomar decisiones y preparando al tiempo ese plan, un Plan de mejora y

simplificación del sector público instrumental. Y estamos cumpliendo, por tanto, este Gobierno. Cumpliendo en dos aspectos. Uno, con el acuerdo que cerramos de investidura con el Grupo Parlamentario Vox. Y, en segundo lugar, cumpliendo con nuestro programa electoral, puesto que adelantamos en su momento esa revisión de los entes públicos instrumentales del conjunto de la Administración. Y de ahí encargar, contratar, esa auditoría que nos permitiera avanzar en la toma de decisiones.

Pero también les he dicho que es obligación de un gobierno y de cada uno de los consejeros que formamos parte del Consejo de Gobierno tomar decisiones, las que fueran necesarias, incluso adelantándonos a los resultados que nos pudiera ofrecer una auditoría, en base a ese criterio de optimizar los recursos y favorecer una gestión eficaz.

Y yo indicarles que la consejería que dirijo, y repito desde el primer minuto, hemos tomado decisiones importantes impulsando cambios organizativos y funcionales en la propia Administración y también en los entes públicos que dependen de la consejería que dirijo, porque es obligación de este Gobierno favorecer esa gestión eficaz. Cambios organizativos y funcionales importantes, que han mejorado la gestión de esos entes instrumentales del conjunto de la consejería, su coordinación, y que han clarificado las competencias que dependen de cada dirección general, de cada ente de la consejería, y también respecto a los entes instrumentales. Hemos fortalecido los objetivos de los entes instrumentales, que tienen encomendadas competencias en sus estatutos, todos y cada uno de los objetivos. Y aquellos que se incumplían y que detecta la auditoría han sido tratados también en esta comisión, como es el desarrollo de suelos portuarios o el desarrollo de suelos que por encomienda tiene su gestión y desarrollo la agencia AVRA.

Evidentemente, la Administración tiene que someterse a una revisión y a un cambio en la mejora permanente, optimizando esos recursos, que son públicos, los humanos, y mejorando su propia gestión en base a la eficacia y la eficiencia. Seguimos tomando medidas, implementando decisiones, para favorecer esa mejora.

Pero yo quiero destacar la importancia de mejorar la gestión en su conjunto, de ejecutar el presupuesto en su conjunto, de avanzar, de asumir nuevos proyectos. La consejería que dirijo trabaja en proyectos de enorme importancia que hasta ahora no se habían planteado, y que es gracias a ese personal, a los trabajadores de la consejería, que se encuentran inmersos en un momento de preparación de proyectos que son de enorme importancia, y que además son objetivo también y objeto de la ejecución con posterioridad de fondos europeos. Yo creo que ese es el objetivo del conjunto del Gobierno, cada uno en el ámbito de sus competencias. Una revisión permanente de la Administración, y permanente de los objetivos que tenemos encomendados para contar con la Administración más eficaz y que optimice los recursos y, sobre todo, que la planificación de la actividad que tiene encomendada sea en beneficio de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001737. Pregunta oral relativa a la intervención en la A-8202 en su tramo Constantina-Las Navas de la Concepción

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día. Punto segundo, pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, primera pregunta, proponente el Grupo Vox Andalucía, relativa a intervención de la A-8202 en su tramo Constantina-Las Navas de la Concepción. Su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, a menudo nos quejamos de ese problema al que se le ha dado en llamar la España vaciada, problema relacionado con la desigual distribución territorial de la población española, en este caso andaluza, pero que va mucho más allá, ya que está también directamente vinculado con el hundimiento de la natalidad que estamos presenciando en nuestro país desde hace muchos años. Desde Vox no nos cansaremos en denunciar esta gravísima realidad, que va a causar estragos mucho antes que otras emergencias que para la mayoría de ustedes son prioritarias. Por supuesto, está claro que hay que atender cada problema, cada asunto, con la necesaria diligencia. Pero lo cierto es que este tema de la demografía, como decimos, es alarmante, y ninguno de los partidos que tienen responsabilidades de gobierno en España parece preocupado por él. Será que eso que nosotros llamamos el consenso progresista hace ciego ante determinadas realidades que no cuadran en la ideología.

Pues bien, con independencia de ello, vemos cómo la Sierra Norte de Sevilla es uno de esos paraísos interiores que tiene nuestra región, no en vano es un parque natural. Y este paraíso interior vemos que su desarrollo está lastrado y condicionado por las pésimas infraestructuras de transporte de las que está dotada. Realmente no exageramos si decimos que Las Navas de la Concepción es uno de los pueblos peor comunicados de Andalucía y posiblemente, casi con toda seguridad, el peor comunicado de la provincia de Sevilla. En concreto, transitar por la A-8202, que une las localidades de Constantina y Las Navas, es un verdadero suplicio, que ocasiona molestias, daños en los vehículos y peligros para los usuarios. Recordamos que Constantina, junto con Cazalla de la Sierra, son las poblaciones que han ejercido en gran medida como cabeceras de esta comarca.

Tradicionalmente se ha llamado a esta carretera que hemos mencionado, la de las 365 curvas. Y aunque muchas veces se han anunciado obras para suprimir alguna de ellas, para mejorar el peraltado, o el estado del firme, lo cierto es que continúa siendo una de las cenicientas de la red viaria andaluza.

No podemos olvidar que esta vía A-8202 es la utilizada para el transporte de una de las fuentes de riqueza de esta zona, como es el corcho. Además, si queremos potenciar el turismo interior, en una zona con tantos atractivos naturales, parece obvio que habrá que exigir un mínimo de calidad en este trazado. Y, por encima de todo, está el problema humano, que comporta el aislamiento de una población envejecida, y que no tiene

fácil acceso a servicios esenciales, como es el de sanidad, y por supuesto también para la educación y para muchísimas necesidades de todo tipo, que no hace falta detallar.

En definitiva, señora consejera, queremos saber si hay actuaciones previstas en esta carretera A-8202, que puedan paliar un poco esta situación que padecen los residentes, sobre todo, y también los visitantes de la Sierra Norte de Sevilla y, en particular, los vecinos de la localidad de Las Navas de la Concepción.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, la A-8202 se trata de una carretera que pertenece a la red complementaria autonómica, y que debe proporcionar accesibilidad a zonas de especial interés turístico o estratégico, así como a la red básica intercomarcal. Son casi 22 kilómetros, que conecta, une dos poblaciones, de Constantina y Las Navas de la Concepción. En efecto, se trata de una vía tortuosa, que cuenta con una intensidad de tráfico de 300 vehículos diarios, y que discurre íntegramente por el parque natural Sierra Norte.

Las malas condiciones de las carreteras andaluzas, y también en la provincia de Sevilla, no aparecen por generación espontánea. Fijense, el Gobierno socialista planteó un proyecto de mejora del trazado de esta vía hace más de una década, incluso anunció el objetivo de suprimir 75 curvas en su trazado, proyecto que abandonó y dejó varado, como otros tantos también en la provincia de Sevilla. Tampoco el interés por la conservación de las vías ha primado en los últimos años. Yo, señoría, me comprometo a primar esa conservación también en esta carretera, como estamos haciendo, y actuando priorizando las actuaciones, planificando las mismas, y también encargando proyectos constructivos.

Indicarle, señoría, que hemos introducido en el borrador del PITMA —el documento de planificación de infraestructuras— el proyecto para mejora de esa carretera. Sabe que este documento se encuentra en su fase final, en período de alegaciones en este momento. El 24 de septiembre resolveremos esas alegaciones, pero ya figura la mejora de esta infraestructura en el PITMA. Luego ya marca este Gobierno el objetivo de afrontar la mejora. La rectificación de curvas de esta carretera, de la A-8202, se ha incluido en la línea estratégica cinco para el desarrollo de infraestructuras sostenibles intermodales, dentro de dos programas: L-5.4, Infraestructuras verdes y carreteras paisajísticas; y L-5.8 de infraestructuras viarias para la mejora de movilidad de las áreas interiores rurales y litorales, que está dotada esta línea con 160,48 millones de euros. Este es el primer paso, señoría. A partir de ese momento, preparar el proyecto constructivo de la misma, para poder afrontar su construcción.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

11-21/POC-001815. Pregunta oral relativa al mal estado de determinados tramos de la A-92 a su paso por la provincia de Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, relativa al mal estado de determinados tramos de la A-92 a su paso por la provincia de Granada. Proponente, el Grupo Unidas Podemos; su portavoz tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Me alegro mucho de verla, y deseando que tanto usted como los compañeros y compañeras de Parlamento tengan un buen inicio de curso político.

Como bien usted sabe, la A-92 es una principal, la mayor principal vía comunicativa que tiene Andalucía, donde conecta y vertebra todas y cada una de nuestras provincias, y donde la usan miles de andaluces y andaluzas de forma diaria, bien por ocio, bien por trabajo, bien por transporte de mercancía, o simplemente para conectar a las diferentes familias con sus padres, sus abuelos o con los demás miembros de su entorno familiar.

La situación actual, en diferentes puntos de su tramo a lo largo de la provincia de Granada, están muy deteriorados, y demandamos que haya una actuación urgente en diferentes puntos kilométricos. Y le cito algunos de ellos, pero son, como comprenderá y usted sabe perfectamente, que hay bastantes puntos mal. Le cito, por ejemplo, el kilómetro 244, en Cogollos Vega, Güevéjar; el 250 y 251, a la altura de Víznar y Alfacar; el 275 y 276 a la altura de Diezma; o el 187, a la altura de Loja. También destacar otros tantos tramos en mal estado, una vez llegada a la localidad de Guadix; o en la A-92 Norte, por la altura de Baza y de Cúllar.

Le demandamos, señora consejera, actuaciones urgentes e inmediatas, ya que está en peligro la seguridad de las personas que usan esta vía. Y necesitamos, señora consejera, dos tipos de actuaciones: por un lado, las inmediatas —es decir, las que les estamos demandando que se hagan de forma urgente—, y también otras de índole que tengan mayor planificación y que estén programadas para mantener, para garantizar el mantenimiento y para evitar que aparezcan estos hechos que le estoy diciendo actualmente. Y, sobre todo, para evitar el mal de estado que se ha producido en la vía y que denunciábamos justamente antes de las vacaciones de verano que se hiciera una actuación urgente por parte de su consejería. No se han arreglado estos puntos y nos tememos..., y le pedimos, señora consejera, que haga unas actuaciones para evitar que llegue otro período vacacional, donde se aumenta de forma exponencial el uso de esta vía y suponga un peligro para las personas que la usan.

Entonces, le preguntamos señora consejera:

¿Qué actuaciones van a desarrollar para eliminar el mal estado de estos puntos kilométricos y de otros tantos en el tramo de la A-92 a su paso por la provincia de Granada?

¿Cuándo van a llevar a cabo estas actuaciones y si tienen informes al respecto?

Yo..., y lo puedo decir personalmente, todas las incidencias que le hemos dado sobre las vías. Usted me ha escuchado de forma activa, usted ha actuado de forma diligente, y yo espero que estas actuaciones sean unas más que se unan a la escucha activa que ha tenido usted a este portavoz que le habla. Así que, señora consejera, actuaciones urgentes para eliminar este deficiente estado de los puntos kilométricos, y una programación para que no vuelven a aparecer estos kilómetros deteriorados.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, anoto esas incidencias para comprobarlo. Decirle que, afortunadamente, están estudiadas en su conjunto. La A-92 es una vía principal para el conjunto de Andalucía. Son muchas las necesidades que tiene la provincia de Granada, y en el conjunto también de las provincias que atraviesa. Y este Gobierno se ha dedicado, en primer lugar, a estudiar, planificar, programar, como usted decía, actuaciones, incluso para un futuro en el PITMA, donde se recoge una cuantía muy importante para la mejora y la conservación de la A-92.

Pero respecto a la provincia de Granada, decirle que tomamos decisiones como prioritarias, intervenciones que se han realizado en 2019, 2020 y que se van a realizar en 2021, por un importe importante, de cuatro millones de euros. En concreto, en el punto kilométrico del 189 al 193 en Loja; en el 227, en Chauchina; 230,4, en Santa Fe; del 253 al 272, en Huétor Santillán; del 273 al 278, en Diezma; en el 284,5 en Cortes de Graena; en el 287,7 en Purullena. Decirle que no hemos podido intervenir, evidentemente, en todos los puntos que necesitan mejoras, desgraciadamente, pero la inversión —cuatro millones de euros—, le repito, pero le puedo decir que hemos actuado en casi toda la A-92 a su paso por Granada.

Sabe que la A-92 está gestionada por ocho contratos de conservación, que encontramos caducados; tuvimos que declararlos su emergencia, por la mala gestión anterior socialista, y que cuentan con un presupuesto de 11 millones de euros; 2019, en ese programa de mejora de red transeuropea, 1,9 millones de euros para la seguridad vial a su paso por Granada; 2020 el plan de choque de conservación, 18 expedientes que han afectado al 92, 800.000 euros, de los cuales le destaco la actuación de emergencia en Diezma, de contención de la ladera, que ha contado con un presupuesto de 560.000 euros. Para 2021, en estos meses ejecutaremos una inversión de 1,1 millones de euros para la renovación de captafaros y mejorar las condiciones de seguridad en la conducción. De ahí la suma de cuatro millones de euros.

Pero enunciarle que se encuentran en fase de redacción proyectos enmarcados en la ayuda REACT de la Unión Europea para la A-92G, de pavimentos sostenibles, con un presupuesto estimado de 2,5 millones de euros. En concreto, el proyecto va a afectar a la mejora de siete kilómetros y medio entre Santa Fe y Granada, que usted hacía alusión a esa intensidad de tráfico tan importante que tiene, que pensamos ejecutar con esos fondos de la Unión Europea en el año 2022.

Por último, le decía, inversiones a futuro planificadas, el PITMA mejora el conjunto de la A-92 y cuenta con un presupuesto estimado de 122,5 millones para todo el trazado de la A-92, y que también va a afectar a la provincia de Granada. En concreto, 79 millones para la mejora de firme; 25 millones para la mejora del enlace de la A-92 con la A-44 —un punto de concentración de accidentes—; dotación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, y también generación de sumideros de CO₂, con plantaciones y reforestación de especies vegetales.

Muchas gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-001825. Pregunta oral relativa al vallado de la A-316

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al vallado de la A-316, proponente Unidas Podemos.
Su portavoz tiene la palabra.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, presidente.

Consejera, en octubre del año pasado, esta comisión aprobó una proposición no de ley sobre el vallado de la autovía A-316 a su paso por Torredelcampo, Torredonjimeno, y Martos. Finalmente, la PNL quedó en un estudio de viabilidad sobre el vallado de estos tramos que discurren, sobre todo, por los núcleos de población más cercanos.

Estos tres núcleos —Torredelcampo, Torredonjimeno y Martos— llevan años reclamando este vallado, sobre todo en las partes que pegan a los núcleos de población, donde hay casas muy cercanas a la autovía, por motivos de seguridad, puesto que se producen atropellos no solo de animales de pequeño y gran tamaño, sino también de personas, sobre todo personas mayores que se desorientan y cruzan la autovía y se producen accidentes fatales, que ponen también en riesgo la seguridad de los conductores a su paso por estos núcleos de población.

La pregunta va dirigida a si han iniciado ustedes ese estudio de viabilidad, si tienen intención de iniciarlo si no lo han hecho, y en qué línea temporal han previsto ustedes que se produzca el vallado de estos tramos que, por motivos de seguridad, entendemos que debieran hacerlo cuanto antes puesto que, como le digo, consejera, se producen no solo atropellos de animales, que también duelen, sino de personas. Y es nuestro deber corregir esas deficiencias que llevamos años sufriendo los jiennenses que vivimos en la parte que pega a la autovía A-316, en los límites de Torredelcampo, Torredonjimeno y Martos.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.
Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

El Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial en Jaén ha encargado y se trabaja ya en la redacción del proyecto por el que pregunta. Por tanto, en estos momentos se encuentra en redacción el proyecto

de instalación del vallado de la carretera, de la A-316, desde el punto kilométrico 51 al 70 en los términos municipales afectados de Jaén, Torredelcampo y Torredonjimeno.

El objeto del contrato es la redacción de un proyecto de mejora de seguridad vial que va a determinar las necesidades relativas al cerramiento, para realizar entre los puntos kilométricos indicados. Decirle que está prevista su finalización por contrato y su supervisión a finales de 2021. Es por tanto que su ejecución esté prevista para desarrollarse a lo largo de 2022.

Indicarle, señoría, y aprovecho la ocasión para poner de manifiesto el gran esfuerzo inversor que está realizando este Gobierno precisamente en la A-316, en la que hemos invertido ya 4,3 millones de euros.

Indicarle, por último, que tenemos en fase de redacción el proyecto de construcción de la autovía del Olivar para el tramo entre Martos y la intersección con la A-6051, en esta carretera, la A-316, que también se ve afectada.

Muchas gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien, muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001870. Pregunta oral relativa a las medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a medidas de seguridad en la rotonda del Compositor Ignacio García Román, de Churriana, Málaga, proponente el Grupo Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, presidente.

Señora consejera, ¿qué medidas de seguridad va a tomar el Consejo de Gobierno en la carretera de Coín, en Málaga, a su paso por la localidad de Churriana, concretamente en la rotonda del Compositor Ignacio Román, tras haberse producido varios accidentes en las últimas semanas?

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la glorieta Compositor Ignacio Román, a la que hace referencia, está ubicada a la altura del punto kilométrico 27 de la carretera A-404 de Coín a Churriana. En dicha glorieta confluyen tres vías: la propia A-404, la antigua carretera A-366 de Ronda a Málaga —conocida como carretera de Coín—, y la antigua A-7050 —conocida como camino del Pilar—, que es de competencia municipal.

Somos concedores del atropello ocurrido a finales del mes de julio, que resultaron heridos de diversa consideración en un paso de cebra situado a la altura de la rotonda Compositor Ignacio Román en Churriana, en esa intersección, la de la A-404 y la A-750. Al tratarse de un tramo que es urbano, la competencia para la regulación del tráfico rodado y de los peatones es municipal, en función del artículo 25.2 de la Ley de Bases de Régimen Local.

Le puedo asegurar que esta consejería trabaja para garantizar la seguridad vial en las carreteras que son de nuestra competencia y además nos hemos puesto a disposición del ayuntamiento para analizar,

estudiar y proponer la solución que sea más adecuada para que se evite el producirse accidentes como el que se ha causado este verano en esta vía, en esta confluencia, donde también tiene competencias el ayuntamiento.

Gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, presidente.

Señora consejera, usted es granadina de adopción, yo lo soy de nacimiento, pero soy churriana de corazón, porque llevo veinte años viviendo en ese distrito de Málaga. Y hoy hablo en nombre de mis vecinas y de mis vecinos, sin ánimo ninguno de confrontar. Le quiero plantear esta pregunta con espíritu de cooperación y, sobre todo, para buscar soluciones.

Usted lo ha dicho bien, es una situación de peligrosidad que se da en la intersección de una rotonda, con dos carreteras que sí son autonómicas, que confluyen hacia Torremolinos y la propia Churriana, y hacia Alhaurín de la Torre. Efectivamente se produjo un accidente con un atropello de varias adolescentes a finales de julio, con la tristísima coincidencia de que el abuelo de una de estas niñas había muerto atropellado en esa misma rotonda años antes, con lo cual el impacto que ha tenido en el distrito este atropello ha sido tremendo. Además, es algo que no es fortuito porque, como le digo, llueve sobre mojado y se han producido varios accidentes. Doy fe porque cruzo por ese paso de peatones, pero también porque también soy conductora y muchas veces nos encontramos con que la velocidad que se coge en esa vía, que está en torno a 50 kilómetros, puede llegar incluso a los 80.

Nos han transmitido muchos vecinos y vecinas, que nos están escuchando, su preocupación a la hora de cruzar, porque para poder llegar al núcleo de Churriana, donde se encuentran la mayor parte de los comercios y uno de los colegios del distrito, tienen que cruzar por ese paso de peatones.

Sabemos que en los últimos días se ha colocado medidores de frecuencia, lo cual nos ha alegrado mucho, pero se han quitado justo antes de que empiece el curso escolar, y por allí tienen que cruzar decenas de madres y de padres con sus niños y niñas, a la hora de llevar a los mismos al colegio Ciudad de Jaén. Sabemos que hay una parte de las competencias que son del ayuntamiento; de hecho, estamos trabajando esta situación con nuestro grupo municipal socialista, y nuestro portavoz, Daniel Pérez, a la cabeza, y el grupo parlamentario no puede mirar para otro lado.

Termino, señora consejera, lo que queremos es que nos pongan soluciones de carácter técnico. No corresponde a este grupo parlamentario hacer esas propuestas, pero sabemos que pueden ser bandas reductoras de velocidad o puede ser obligar a los vehículos a que aminoren la marcha. Medidas técnicas que debe adoptar la Junta de Andalucía trabajando de forma leal con el Ayuntamiento de Málaga porque, como le

digo, señora consejera, aquí estamos para solucionar las situaciones que viven las vecinas y vecinos y, sobre todo, para evitar que se ponga en peligro su propia vida.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto se lo he transmitido: la voluntad de esta consejería, desde el primer momento, tras tener conocimiento de este accidente, ha sido ponernos a disposición del ayuntamiento, en base a esa cooperación y la lealtad institucional. Incluso hemos puesto a disposición del ayuntamiento todo nuestro apoyo técnico para analizar, estudiar y proponer la solución que sea más adecuada, la que sea eficaz para evitar que se produzcan nuevos accidentes en esta vía.

Decirle, lo he expresado en más de una ocasión, velar por la seguridad vial de nuestras vías, las de competencia autonómica, es el principal compromiso, la principal obligación y objetivo de esta consejería. Es, por tanto, que de nuevo, insisto, en esa cooperación, en estos casos, en estas situaciones como la que estamos analizando, con el ayuntamiento, para encontrar esa mejor solución técnica y aplicarla.

Muchas gracias.

11-21/POC-001871. Pregunta oral relativa a la puesta a disposición de suelo industrial en Martos (Jaén)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la puesta a disposición de suelo industrial en Martos, Jaén, proponente el Grupo Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como ya informé aquí mismo hace solo unos meses, trabajamos en leal colaboración con el Ayuntamiento de Martos, y también con sus empresarios, con el objetivo de que Martos pueda contar con un nuevo suelo industrial. Pero como ya le dije, señor López, con un proyecto que sea real, posible y que se garantice su desarrollo. Ese es el objetivo principal, no frustrar nuevas expectativas, no generar expectativas que no se puedan cumplir, como ocurrió en otros momentos. Ese es el objetivo, y el trabajo se está desarrollando y está en marcha. El pasado 13 de julio tuvo lugar la primera reunión de la subcomisión, a la que nos comprometimos con el alcalde de Martos a seguir colaborando en lo que es su competencia, señoría, la competencia del ayuntamiento, que es el estudio de las diferentes opciones de dotación de más suelo industrial, para ampliar el existente. Ya dispone Martos de un foro que no dispone ningún otro municipio en Andalucía; ese foro de colaboración y de ayuda para estudiar las diferentes opciones, para poder desarrollar nuevo suelo industrial en su municipio. En esta primera reunión, estuvieron presentes representantes tanto de la Junta de Andalucía como del ayuntamiento. Y le anuncio que próximamente propondremos una nueva reunión de esta subcomisión, para presentar las diferentes alternativas para suelo industrial que detecta el estudio, para que el ayuntamiento decida, y para tomar la iniciativa de emprender cuantas actuaciones urbanísticas son necesarias para poder, en su caso, desarrollar ese suelo industrial.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El señor portavoz tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Señor presidente.

Señora consejera, responde usted exactamente a la definición de lo que se define como lengua de madera: lenguaje vago e impreciso, engañoso, pomposo. Entre las cosas que usted recibió, en esa denostada herencia recibida, estaba un acuerdo de colaboración público-privada entre propietarios de suelo, ayuntamiento y Junta de Andalucía, para el desarrollo de un suelo industrial, consecuencia del éxito de operaciones anteriores planteadas por el ayuntamiento y por el Gobierno de Andalucía con la Empresa Pública de Suelo. Por tanto, lo que han hecho ha sido malversar esa herencia recibida, metiendo en el frigorífico un acuerdo que estaba cerrado —fechas: 14 de marzo, 6 de abril, 20 de junio, acuerdo definitivo—. Como está acostumbrada a mentir —no es ninguna cosa nueva—, pretenden envolver todo en ese espacio de trasladarles a los ciudadanos una situación absolutamente engañosa.

Martos ha conseguido diversificar su economía, la actividad industrial, el empleo, no solo en torno a la agricultura, donde ya era una potencia, sino en relación al suelo industrial. Ustedes han bloqueado esa iniciativa tres años después.

Y me viene a contar que han convocado una reunión de una subcomisión, tres años después. Trajimos una PNL a esta comisión, que aprobó el Parlamento, al año de comprobar que ustedes no movían un dedo..., por cierto, con una iniciativa de su grupo político pretendiendo enmendarla, diciendo que había que eliminar lo de precio de coste. Esto de la especulación patológica les va a ustedes muy bien: ayer mismo tuvieron en la puerta de San Telmo —y tendrán que explicar por qué—, a 91 familias, porque están postrados ante los especuladores, dando la espalda a ciudadanos débiles.

Bueno, pues aquí, lo que están haciendo es que Martos, Jaén, tiene que prosperar en relación con la diversificación de su economía, a pesar del Gobierno del cambio, que era un Gobierno para paralizar, para bloquear, para exactamente lo contrario de lo que se espera de un Gobierno. Ya no les digo que inviertan en creación de iniciativas industriales con empresas, les digo que sean facilitadores del sitio donde tienen que ubicarse las empresas, que es el suelo. Y esa responsabilidad es del Gobierno de Andalucía; para eso estaba la Empresa Pública del Suelo de Andalucía —ahora AVRA—: para cooperar con los ayuntamientos y ser facilitador, no ser bloqueador. Y la única explicación que tiene su comportamiento es el sectarismo, que les lleva a impedir que cualquier cosa que forma parte de la dinámica política normal, que es que sigan las cosas que estaban en marcha, ustedes las bloquean, y usted, particularmente. Esa es su responsabilidad y la de este Gobierno, inútil para el desarrollo industrial de la provincia de Jaén.

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.

Señor López, el nuevo Gobierno andaluz ya está más comprometido con el Ayuntamiento de Martos de lo que ustedes, los socialistas, y usted mismo, estuvo. Le repito: colaborando en estos últimos meses en la búsqueda de alternativas, de opciones reales, posibles, viables, útiles, para la ampliación de suelo industrial del municipio; no pomposas, que no llegan a nada, como tanto suelo que ustedes previeron, que luego nunca se desarrolló.

El propio alcalde de Martos está de acuerdo; ha manifestado incluso públicamente que mantiene sobre la mesa su propuesta de un nuevo polígono, y que no es incluyente sobre el estudio de otras opciones. Y es lo que estamos haciendo: estudiar las diferentes alternativas.

Quiero recordar que el ayuntamiento y el Gobierno municipal es el que tiene la competencia, en definitiva, de decidir cuáles son los suelos que quiere destinar a uso industrial, terciario y residencial en su municipio. Es su competencia.

El Gobierno de la Junta de Andalucía está colaborando, ayudando a elegir esa alternativa, para desarrollar y sumar suelo industrial en el municipio de Martos, que ya llega tarde, que debería haberse producido con antelación.

Este nuevo Gobierno asume sus competencias y trabaja además en otras infraestructuras viarias para impulsar ese desarrollo industrial y logístico de Martos. Ya estamos haciendo más que ustedes en la pasada legislatura. Ya le dije que no hicieron nada real, y menos aún útil, para desarrollar el suelo industrial en Martos, ni para apoyar el potente sector industrial que está instalado allí, salvo realizar anuncios de última hora en campaña electoral; eso es a lo que se dedicó usted.

Hemos contemplado en el PITMA los dos tramos de Autovía del Olivar pendientes aún en la provincia de Jaén, necesarios para vertebrar la provincia, y ayudar también a los empresarios con sus necesidades logísticas. Hemos contemplado la revisión del proyecto de construcción de la Autovía del Olivar, A-316, en su tramo Martos-intersección con la A-6051. También hemos incluido en el PITMA la conexión de esa glorieta con el polígono industrial Cañada de la Fuente, y estamos preparando además el expediente para encargar el estudio de viabilidad, para conocer el mejor trazado de esta nueva carretera, sin su inclusión en el PITMA —como usted sabe, no es posible una nueva carretera—. Y hemos previsto, además en el PITMA, en la línea estratégica siete, relativa a la mejora de la red logística, al municipio de Martos, apostando decididamente por el desarrollo del nodo logístico de Jaén, varado, parado, con falta de desarrollo, por no ejercer las competencias el anterior Gobierno socialista. Se trata de actuaciones importantes, que permitirán mejorar las comunicaciones, con el desarrollo de un nuevo suelo industrial, mejorar las operaciones logísticas con el polígono industrial Cañada de la Fuente.

Se lo vuelvo a repetir: la Consejería de Fomento va a poner todos los recursos que sean necesarios para agilizar también los trámites, los trámites urbanísticos que sean de nuestra competencia, importantes para el desarrollo del suelo industrial y logístico en la provincia de Jaén. Además, en cuanto contemos con la nueva ley de suelo, con la nueva LISTA, y sea aprobada en este Parlamento —al que le pido apoyo a su grupo, una

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

vez más—, se reducirán esos plazos considerablemente, para favorecer el desarrollo de la logística en el conjunto de Andalucía y en la provincia de Jaén.

Gracias.

11-21/POC-001872. Pregunta oral relativa a la nueva carretera de acceso al Puerto de Garrucha (Almería) desde la autovía A-7

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a la carretera de acceso al Puerto de Garrucha, Almería, desde la autovía A-7. Grupo Socialista, grupo proponente; su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Gracias, presidente.

Buenos días, consejera.

Mire, el Levante almeriense necesita, necesitamos, una nueva carretera de acceso al puerto comercial de Garrucha desde la A-7. El puerto comercial, como conoce, en la actualidad es el puerto más importante de nuestra comunidad autónoma gestionado por la Junta de Andalucía, y uno de los primeros puertos de España en tráfico de graneles sólidos. Garrucha y su puerto son uno de los principales centros turísticos, de desarrollo económico y de generación de riqueza de la provincia de Almería. Además, hay una creciente actividad comercial; se desarrolla paralelamente también una importante actividad en las áreas náuticas, en las áreas recreativas. Hay seiscientos atraques, prácticamente, y también una actividad pesquera, históricamente muy arraigada al municipio desde tiempo inmemorial.

La actividad económica del puerto de Garrucha está enfocada al embarque y a la exportación de materiales de yeso, de caliza y de mármol. Y lo hace a tres continentes: lo hace a África, lo hace a América del Norte y lo está llevando también, nuestros graneles, al norte de Europa —casi a cuarenta países, consejera—. Las exportaciones, como bien conoce, han tenido un crecimiento exponencial en los últimos años, pasando de cientos de miles de toneladas de graneles a millones de toneladas. Para ello, cada año atracan en el puerto de Garrucha más de trescientos buques mercantes, la mayoría de ellos de gran tonelaje, para cargar, como le decía, varios millones de toneladas de material destinado a la construcción. Esta actividad está generando una importante riqueza en toda nuestra comarca, y mantiene además de forma estable quinientos empleos directos, y otros tantos indirectos, en toda la comarca.

Esta nueva carretera de acceso desde la A-7 al puerto de Garrucha es fundamental para que se puedan compatibilizar las actividades comerciales, las actividades deportivas, las pesqueras y el turismo, nuestras principales fuentes de riqueza de la comarca y de la provincia de Almería. Todas estas actividades están ligadas al puerto de Garrucha, y conviven además con un importante flujo de tráfico pesado de camiones en toda la comarca para llegar desde las canteras hasta el puerto comercial. Estamos hablando de alrededor de mil quinientos camiones diarios. En consecuencia, la construcción de esta carretera puede ser una solución al desarrollo y a la convivencia de todas estas actividades ligadas al puerto. El Plan de Ordenación del Territorio del Levante ya hace una previsión en la planificación de esta carretera.

Consejera, por tanto, necesitamos construir esta nueva vía de acceso al puerto de Garrucha, para que pueda mantenerse el empleo, para que pueda seguir creándose riqueza en la comarca del Levante de Almería. Necesitamos esta nueva vía de acceso para mantener vivo nuestro turismo, la pesca y toda la actividad comercial relacionada con el puerto. Para compaginar también este flujo de tráfico pesado, como le decía, necesitamos dar solución a este flujo de tráfico pesado, y con las actividades que generan riqueza.

Por todo ello, consejera, le preguntamos en la mañana de hoy qué actuaciones tiene previstas la Consejería de Fomento para la construcción a este nuevo acceso al puerto de Garrucha.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, efectivamente, el puerto comercial de Garrucha, constituye la única instalación autonómica con tráfico comercial de mercancías relevante, con un importante movimiento de yeso, que lo sitúa entre los principales puertos graneleros de España. Ese tráfico, su incremento en los últimos años, se refleja en el importante flujo de tráfico pesado, de miles de camiones diarios, que conviven con las actividades también turísticas, náuticas y deportivas. Por ello es necesario mejorar la conexión del puerto con la construcción de una nueva carretera que conecte con la autovía, con la A-7. Esta conexión formaba parte del estudio informativo del eje viario del Levante Almeriense, que, como usted ha dicho, fue contemplado en su momento en el Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense aprobado. En 2011, hace una década, tras el estudio informativo que encargó el anterior gobierno, se abandonó la propuesta de conexión por falta de disponibilidad presupuestaria. Después nunca se retomó el proyecto. Este Gobierno ha retomado el proyecto, el proyecto de conexión, con una nueva propuesta de trazado, sobre la que estamos trabajando. Irá de la mano también del estudio para la ampliación del puerto de Garrucha, de cara a absorber también el elevado tráfico de camiones que actualmente circulan por la A-370.

Indicarle, señoría, que desde mayo de 2021 trabajamos en este nuevo estudio informativo, que avanza en su redacción. Este estudio propone una solución más idónea a la anterior, la de 2011. Podremos disponer del mismo a principios de 2022. Además, le informo, señoría, que esta conexión la hemos incluido en el PITMA, en el documento de Planificación de Infraestructuras de Movilidad y de Transporte, actualmente en fase de alegaciones, para que una vez contemos con la financiación necesaria, podamos afrontar su ejecución.

Muchas gracias.

11-21/POC-001874. Pregunta oral relativa a las altas temperaturas en los vagones del metro de Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a altas temperaturas en los vagones del metro de Granada, proponente el Grupo Socialista, y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, pese a lo que algunos agoreros anunciaban, el metro de Granada ha sido un éxito total, y se ha convertido en el transporte público preferido, más valorado y elegido mayoritariamente por los granadinos y granadinas del área metropolitana. Tanto es así que los mismos que anunciaban su cierre pues ahora apoyan e intentan que se produzca su ampliación, me refiero a su partido, al Partido Popular. Un cambio de actitud que, sinceramente, pues yo creo que todos los granadinos, pero desde el Partido Socialista nos alegramos, y estamos a la expectativa de que esa posible ampliación se pueda producir. Pero para que el metro siga teniendo la aceptación que tiene entre los ciudadanos hay que cuidar especialmente la calidad de esos transportes y la satisfacción de los viajeros. Por eso nos han preocupado los incidentes que durante este verano se han vivido por excesivas temperaturas dentro de los vagones, y que incluso han provocado en algún caso, y creo que por primera vez, la suspensión del servicio. Lo que le pedimos es que nos explique qué medidas están tomando desde la consejería para evitar estos episodios de máxima temperatura y máximo calor.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

En efecto, señoría, los problemas del calor también han afectado a los trenes del metro de Granada. No podemos hacerlo extensible a todo el verano, como bien sabe usted como granadino. Quiero dejar claro que se ha tratado de un hecho puntual, se circunscribió exclusivamente a las tardes de los días 13 y 14 de agosto, en concreto entre las 15:00 y 19:30 horas. Estos días coincidió con una excepcional alerta roja por altas temperaturas en Granada y en toda su área metropolitana. De hecho, conforme a la información de la oficina meteorológica, la temperatura registrada en concreto el 13 de agosto alcanzó los quince con seis grados, siendo el registro más alto de todo el territorio nacional. Ese día fue cuando los técnicos de mantenimiento

de los trenes tuvieron que retirar algunos de ellos, porque ese calor, esa temperatura tan excepcional, hizo que saltasen la protección de los equipos de climatización, no de todos, pero se debió retirar aquellos que se encontraron afectados para reiniciar esos equipos del aire acondicionado en los talleres, por lo que disminuyó la frecuencia de ciertos tramos horarios. Pero decirle que nunca se suspendió el servicio pese a dichas incidencias. Soy consciente de las molestias que en estos dos días y en esa franja horaria sufrieron los usuarios del metro de Granada. Hemos emprendido un camino para revisar el sistema de refrigeración, parece extraño siendo un sistema relativamente moderno, el metro de Granada va a cumplir cuatro años de vida, pero yo creo que en esa tarea permanente de mejora del servicio que presta y de facilitar el mejor del mismo a sus usuarios tenemos que revisar esa refrigeración, tarea en la que ya nos encontramos trabajando, así como la aplicación del propio protocolo anti-COVID, que, como sabe usted, también afecta al cerramiento de los propios trenes para aumentar la ventilación. Le indico que en ese trabajo nos encontramos inmersos para que situaciones como estas no vuelvan a producirse, por excepcionales que sean.

Gracias, señorita.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Yo le tengo que agradecer, señora consejera, la explicación. La verdad que lo que habíamos escuchado hasta ahora nos parecía un poco extraño, eso de que como se abren mucho las puertas se va el frío y hace excesivo calor, porque la verdad que nos resultaba muy llamativo, primero porque imaginamos que la refrigeración de los trenes está preparada para esta apertura y cierre de puertas, segundo porque hay trenes circulando en ciudades donde las olas de calor son más habituales todavía que en Granada, y tercero porque desgraciadamente ya llevamos varios años con un excesivo número de olas de calor, y se había repetido en años anteriores esta situación, y no se habían producido. Hay un fallo, habrá que solucionarlo. Parece que se ha venido repitiendo, sobre todo en los trenes 310 y 315. Y nada, de verdad que nos da satisfacción que hagan un análisis crítico de que hay que reparar esos equipos. Y solo pues pedirle que en la medida de lo posible se reparen lo antes posible y no se repitan estas incomodidades, vuelvo a decir, por el bien del metro, por el bien de este transporte público que tiene un nivel de aceptación tan alto entre los granadinos y granadinas.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señorita.

¿La señora consejera no quiere añadir nada?

11-21/POC-001897. Pregunta oral relativa al fomento del alquiler a precio asequible

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Seguimos con la siguiente pregunta, relativa a fomento de alquiler a precios asequibles, proponente Grupo Popular, su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, volvemos a hablar de programa de fomento a alquiler a precio asequible en el Parlamento, como hemos hablado muchas veces, señora consejera; lo que pasa es que siempre que se ha hablado hay dos formas diferentes: una con hechos, como usted lo ha demostrado cada vez que le hemos preguntado o que ha intervenido sobre este tema, porque lo ha requerido así algún grupo político; y otras veces como forma de defensa, como forma de utilizar políticamente un tema, cuando no tiene nada o cuando no se tiene nada que decir. Y enlazo con lo que quiero referirme del programa de fomento a la vivienda. Porque el programa de fomento de vivienda a precio asequible ha sido inédito en el Parlamento de Andalucía, en el Gobierno andaluz, hasta que ha llegado este Gobierno, hasta que ha llegado usted a la consejería. Señora consejera, no hay ninguna resolución de programas de fomento del alquiler a precio asequible en la historia del Gobierno de Andalucía, con lo cual era algo absolutamente inédito, porque como decía, una cosa es que se le llene la boca muchas veces, fundamentalmente a los grupos de izquierda de este Parlamento, que además han tenido los dos responsabilidades de gobierno, uno durante muchos años, como es el Grupo Socialista, y otro incluso en un período corto de tiempo pero también sobre este tema, como era el Partido de Podemos, hacen denuncia sin fundamento de la no implicación del Gobierno andaluz en el fomento del alquiler, y lo cierto es que ellos —como le he dicho— no hicieron absolutamente ninguno, ninguno, ninguno ¿no? Y me remito también a los datos, incluso a nivel nacional. Aquí, un presidente del Gobierno, el señor Sánchez, que viene a mitinear a los andaluces el fin de semana pasado, que viene a arengar a los andaluces contra el Gobierno legítimo de la Junta de Andalucía, diciendo que no se hace absolutamente nada, y no escuchamos ninguna de las propuestas que él tenía para Andalucía, ni incluso también en este tema, ¿Por qué no dijo nada del Plan 20.000, ese que han vendido cuarenta veces y que no acaba de terminarse? O no dijo nada de qué va a ocurrir con la vivienda en Andalucía a través de los fondos europeos. No, él vino a algo impropio, creemos, de un presidente de un Gobierno de España, como es a arengar a los andaluces mediante un mitin absolutamente lleno de sectarismo y de tacticismo político. Vuelvo a repetir: hechos son amores. Nos gustaría, señora consejera, que en la respuesta a esta pregunta nos trasladara qué es lo que se ha hecho a lo largo de esta legislatura en este asunto, que estamos seguros, por las intervenciones que usted ha tenido ya sobre este mismo asunto, hay sustancia para decir.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, a diferencia de los distintos gobiernos socialistas, que en los últimos diez años no promovieron viviendas protegidas en Andalucía, este nuevo Gobierno ha promovido, en los dos últimos dos años y medio, casi tres mil nuevas viviendas en alquiler a precio asequible en Andalucía. Lo hacemos a través del programa que ha destacado, que es pionero en Andalucía, impulsado por este nuevo Gobierno, con un claro cambio de tendencia respecto al concepto de vivienda protegida y su promoción, y la necesidad de ser impulsado por el Gobierno andaluz. Pero también es pionero en el conjunto nacional: somos la única comunidad autónoma que ha lanzado tres convocatorias de este programa de fomento del alquiler —2019, 2020, y el actual, que estamos tramitando, de 2021—. En concreto, las dos primeras convocatorias se han destinado —2019, 2020— 47,7 millones de euros, que va a favorecer la promoción, tanto de promotores públicos como privados, de 1.726 nuevas viviendas. Pero la convocatoria en marcha, pendiente solo de su resolución definitiva, la de 2021, va a suponer la construcción de un millar de viviendas más, y su presupuesto asciende a 31,7 millones de euros. En total, en las tres convocatorias, casi ochenta millones de euros invertidos, gestionados por este nuevo Gobierno.

Le informo respecto a la tercera convocatoria: hemos recibido 49 solicitudes de actuación, provenientes de las ocho provincias andaluzas. Las solicitudes han superado con creces la realizadas en las anteriores convocatorias, las de 2019 y 2020, lo que demuestra el éxito, el interés de este programa, tanto por ayuntamientos, diputaciones, que son los promotores públicos, como por promotores privados. Pero además, en esta convocatoria se han presentado dos fundaciones como entidades promotoras de vivienda. Ahora, las actuaciones serán evaluadas, seleccionadas por el comité, según las bases reguladoras de la convocatoria.

El programa de fomento del alquiler está siendo todo un éxito; incluso algunas promociones de la primera convocatoria ya se han comercializado: 60 viviendas en Marismas de Odiel, en la capital onubense, este era un caso de una promoción parada desde hace una década y que, gracias a la ayuda de este programa, el promotor ha conseguido concluir y hoy ya están las viviendas ocupadas por sus vecinos. Y decirles que ya se encuentran en ejecución 55 viviendas en Chiclana de la Frontera; 28 en Cádiz capital; 35 en La Madraza, en Granada capital; 110 viviendas de un promotor privado en Coín; 16 en el Hospital de la Caridad de Hornachuelos.

Decirles que las ayudas, les decía hasta ahora, en las dos convocatorias han sido 47,7 millones de euros. Pero —con esto termino— su efecto es multiplicador; podemos decir que la inversión, solo en las dos convocatorias, supera los 140 millones de euros. Se sumará la tercera cuando se ejecuten esas nuevas promociones de vivienda. Es también este programa un impulso para dinamizar la construcción y para crear

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 426

XI LEGISLATURA

8 de septiembre de 2021

empleo en nuestra economía. Además, su objetivo prioritario, dar cumplimiento a la carencia de vivienda a precio asequible, especialmente dirigido a los más jóvenes en régimen de alquiler. Luego este programa no solo supone un cambio de tendencia en las políticas de vivienda del pasado, demuestra ser útil a la demanda de viviendas, y ayuda también para la recuperación económica de Andalucía.

Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001898. Pregunta oral relativa al Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía. Grupo Popular; su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, consejera.

Señorías, como todos ustedes ya saben, el pasado 21 de mayo de 2019, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó formular el Plan de Infraestructuras y Movilidad de nuestra comunidad autónoma; un nuevo plan que pretende desarrollar una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías, que responda además adecuadamente a las necesidades de movilidad y que, a su vez, sea sostenible, inteligente, seguro y resistente al cambio climático. Desde entonces, 21 de mayo de 2019 hasta la fecha, han sido numerosos los documentos y los trámites realizados por esta Consejería de Fomento, que han generado un total de catorce documentos, que son absolutamente necesarios para que, finalmente, en Andalucía podemos contar con ese plan de infraestructuras; documentos que van desde ese acuerdo inicial de formulación del año 2019, y que termina con ese documento que ya, con carácter provisional, ha sido publicado durante cuarenta y cinco días, y que está a punto de finalizar, y otros documentos, como el de impacto ambiental, el impacto en la salud, versión preliminar, estrategia inicial, etcétera. Ya desde el inicio de su andadura, esta Consejería de Fomento lo tuvo muy claro, y así manifestó literalmente nuestra consejera, la señora Carazo, públicamente, en reiteradas ocasiones, que su objetivo primordial como consejera iba a ser concretar y planificar la ejecución del nuevo plan de infraestructuras a corto, medio y largo plazo, buscando además la financiación más acertada que nos permita ejecutarlo en tiempo y forma. Para este grupo parlamentario esa es la gran diferencia con el Plan PISTA 2016-2020, un plan de infraestructuras diseñado y ejecutado bajo el mandato del señor López, como anterior consejero de Fomento de la Junta socialista, que contó con un presupuesto total de 1.300 millones, y que a fecha 31 de diciembre de 2018, justo cuando el señor López dejó de ser consejero, tan solo se ejecutó al 44%. O sea, que de 1.300 millones de euros, el señor López se dejó sin ejecutar más de quinientos ochenta millones. ¿Cuántos kilómetros de carretera o de red ferroviaria se hubieran podido arreglar, construir o rehabilitar en nuestra comunidad andaluza con esos 580 millones? Qué lástima que no esté presente aquí en estos momentos el señor López, porque le iba a decir que eso sí es una vergüenza, eso sí que es una vergüenza para todos los andaluces, que deje de ejecutar más de quinientos ochenta millones de euros, siendo consejero de Fomento.

Señora Carazo, queremos agradecerle a usted su trabajo y a su equipo, y el enorme esfuerzo realizado, porque gracias a ello, hoy Andalucía cuenta ya con un nuevo plan de infraestructuras que se caracteriza por

ser un plan ambicioso, un plan realista y un plan participativo y de consenso. Y no lo digo yo, ni lo dice el Partido Popular, ni lo dice la consejera, lo dicen precisamente quien debe de decirlo, los expertos en esta materia, como el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Andalucía y el Colegio de Graduados e Ingeniería Civil, cuyas palabras textuales, publicadas ya en medios de comunicación son que el nuevo plan está cimentado en una base financiera sólida, con una programación realista, y que pondrá las bases de una nueva orientación en la política de infraestructuras.

Por todo ello, señora Carazo, queremos, desde el Grupo Parlamentario Popular, conocer con exactitud la situación actual en la que se encuentra ese plan de infraestructuras.

No sin antes, lamento de nuevo que no esté aquí el señor López, pero sí quería hacerle un ruego, que deje de faltar de una vez por todas a la verdad, que deje de faltar al respeto, no solo a la consejera, sino a quien representa nuestra consejera de Fomento, que son millones de andaluces. Hoy, como es costumbre, el señor López se acaba de pasar también veinte pueblos en esta comisión. Pero bueno, en su conciencia queda, si es que la tiene.

Muchas 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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el 21 de mayo de 2019, el Consejo de Gobierno acordó aprobar la formulación de un nuevo plan de infraestructuras, el denominado PITMA. Gracias al importante trabajo desarrollado por el equipo redactor del PITMA, hoy podemos congratularnos por tener en fase de información pública el borrador preliminar del plan, el estudio ambiental estratégico y el estudio de impacto en la salud. Este periodo de información pública se inició el pasado 23 de julio, tiene una duración de cuarenta y cinco días hábiles, por lo que finaliza este 24 de septiembre.

La situación de desidia que marcó la gestión de los gobiernos socialistas llevó al fracaso de los planes de infraestructuras desarrollados. Cuando asumimos las competencias de gobierno, la ejecución presupuestaria del plan anterior del PISTA era solo del 44% de las inversiones. Muchas de las actuaciones que se recogían en el anterior documento de planificación de infraestructuras ni siquiera contaban con los proyectos redactados o estaban abandonados, caducados en los cajones; muchos de ellos, señoría, estoy de acuerdo con usted, desgraciadamente, de la provincia de Jaén.

Ante la situación encontrada, desde el Gobierno del cambio propusimos un nuevo plan de infraestructuras, que a diferencia de los anteriores nace con esa vocación realista para su desarrollo, que se ejecute lo que prevé, que sea medioambientalmente sostenible y que sea también la columna vertebral de la vertebración de Andalucía, de sus comarcas, de sus ciudades, de sus pueblos. En la elaboración del plan han participado,

usted lo ha destacado también, esa participación, órganos, entidades de la Administración autonómica, colectivos, agentes sociales, económicos, asociaciones de consumidores, de usuarios. El Gobierno del cambio apuesta por estos procesos participativos, también en el desarrollo de las políticas de infraestructuras y en su planificación. Es sello, también, de identidad de este Gobierno.

El objetivo de este plan es establecer las estrategias en materia de infraestructuras, de movilidad y transporte hasta 2030. Se conforma con cuatro bloques: los dos primeros contextualizan la propuesta del plan, el tercer bloque establece seis objetivos estratégicos específicos, que se desarrollan en 45 programas. Decirle, por último, que ese último bloque se ocupa de las inversiones previstas y también de sus fuentes de financiación. Se estima que serán necesarios 5.474 millones de euros, tres veces superior a lo contemplado en el PISTA, que procederán en gran medida de los fondos europeos. Esta apuesta viene acompañada de un fuerte compromiso de ejecución de infraestructuras fundamentales para Andalucía.

Señoría, por último, mañana 9 de septiembre tendremos una jornada de nuevo participativa, de presentación, para profundizar en el PITMA en la sede de la consejería, a la que les animo a todos a participar.

Muchas gracias.

11-21/POC-001899. Pregunta oral relativa al Ave a Almería

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al Ave a Almería, proponente Grupo Popular.
Su portavoz tiene la palabra.

El señor HERRERA DE LAS HERAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, este verano conocimos una nueva paralización de dos de los tramos de las obras del Ave a su paso por la provincia de Almería, concretamente el Níjar-Río Andarax y Pulpí-Vera. Además, ni siquiera contamos aún con un proyecto redactado, diseñado, para la llegada del Ave a la ciudad de Almería. No sé si es que el ministerio pretende que se llegue a Huércal de Almería y dejar fuera la ciudad. Y eso por lo tanto es un nuevo retraso y un nuevo incumplimiento.

Los almerienses estamos hartos, cansados de que año tras año, década tras década, la provincia de Almería sea discriminada y olvidada en materia de infraestructuras. Mire, durante los últimos años Almería ha perdido el 40% de los viajeros por tren. La vía aérea, las conexiones aéreas, aparte de ser muy caras, son escasas y son difíciles de conseguir para la capital de España. Y en el ámbito del transporte por carretera todos los almerienses recuerdan el puente de Rioja, la A-92, que, mientras que el resto de provincias tenían conexión ya por autovía, nosotros teníamos que hacer todavía un ceda el paso para acceder a la ciudad de Almería.

Y por eso vemos con envidia cómo el Ave va llegando al resto de provincias andaluzas, en algunos casos, y de otros territorios, mientras Almería sigue siendo olvidada por el ministerio del señor Sánchez, por el Gobierno del señor Sánchez. A diferencia de eso, vemos cómo desde el Gobierno de la Junta de Andalucía, concretamente desde su consejería, cumplen con los compromisos olvidados del anterior Gobierno, la Vera-Garrucha, la autovía del Almanzora, las obras del consistorio de la capital, que llevaban décadas olvidadas.

Y por eso quería, además de preguntarle por su opinión acerca de este nuevo retraso en las obras del Ave, hacerle un ruego, pedirle que llame a la ministra de Fomento y usted le explique cómo se compromete un gobierno, el de la Junta de Andalucía, con una provincia, con la provincia de Almería.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.
Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en efecto, la provincia de Almería ha sido demasiados años olvidada por la falta de voluntad y también la dejadez de los gobiernos socialistas. El compromiso del Gobierno, del nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía, pasa por la vertebración de Andalucía, y Almería la consideramos básica, clave en inversión, de ahí el esfuerzo que hemos realizado para concluir proyectos históricos abandonados, que usted ha manifestado, pero también para iniciar la conclusión de ese proyecto de la autovía del Almanzora, que se encuentra en su fase segunda en ejecución, y a punto de finalizar la primera fase. De ahí que la apuesta del Gobierno de la Junta de Andalucía por la provincia de Almería es determinante.

Pero decirles que hemos mostrado en más de una ocasión, y lo he hecho con el alcalde de la ciudad, la preocupación por la llegada de la alta velocidad a la provincia almeriense. Hasta el momento, lo que hemos conocido son proyectos erráticos que demuestran falta de compromiso y voluntad política del Gobierno de Sánchez con este proyecto, que es estratégico, vital, y que debe llegar cuanto antes la alta velocidad a la provincia almeriense. La indignación de la sociedad almeriense es extrema en este momento. Tras admitir el Gobierno central en julio la paralización de dos tramos en ejecución entre Níjar-Río Andarax y Pulpi-Vera, nos indican que ahora se ha reactivado. Pero sí decirles que tenemos que contar, y así se lo he solicitado a la ministra, con una planificación clara de esa infraestructura para que se consiga el objetivo que se ha marcado este Gobierno, la fecha indicada de este Gobierno, de llegar la alta velocidad a la provincia de Almería en 2026.

Señoría, yo tengo que recordar también que se debe completar la integración también ferroviaria por Almería, también de la alta velocidad. Ahí, como sabe, participa la Junta de Andalucía con el Ayuntamiento almeriense en la sociedad Almería Alta Velocidad. Por cierto, indicarle en esta respuesta parlamentaria, señoría, que vamos a solicitar de nuevo una convocatoria urgente de Almería Alta Velocidad, para conocer esa planificación en lo que afecta a la integración en la propia ciudad de Almería. Se debe resolver esa integración cuanto antes, también su financiación. El Gobierno de España cuenta con una ingente cantidad de fondos dirigidos a la mejora ferroviaria y a la infraestructura ferroviaria de nueva ejecución, donde Almería podría verse beneficiada en la ejecución de estos fondos.

Es vital tener compromiso, voluntad política con esta infraestructura, que no debe retrasarse ni un día más. Y decirle, en efecto, que la gestión de infraestructuras de esta importancia a veces supone problemas en su ejecución, problemas que han de resolverse con la máxima celeridad, con gestión, situándose la Administración al frente de la ejecución de esas obras, tal y como hace el Gobierno de la Junta de Andalucía en la ejecución del metro de la ciudad de Málaga, obra de gran dimensión en su ejecución, o como ha demostrado en la propia provincia almeriense al frente de la ejecución de la obra de la autovía del Almanzora.

Muchas gracias, señoría.

11-21/POC-001900. Pregunta oral relativa al cercanías de Córdoba

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al cercanías de Córdoba, el Grupo Popular, su portavoz tiene la palabra.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidente.

Muy buenos días, consejera.

Pues al hilo del que usted venía hablando de los compromisos que tienen que tener las Administraciones, hoy queríamos aprovechar la ocasión de esta comisión para compartir y conocer una opinión de la consejería y de la Junta de Andalucía respecto a una inversión fundamental, una conexión importantísima en mi provincia, en Córdoba, estamos hablando del corredor del cercanías que atraviesa nuestra provincia en toda la vega del Guadalquivir, desde Villa del Río hasta Palma del Río, por todos los municipios que hay a su paso. Son indudables los argumentos por los que nos hace apostar a todos por este tipo de infraestructuras, por este tipo de transporte, para el beneficio de los intereses sociales, económicos, para el beneficio de afianzar las poblaciones y de mejorar la conectividad entre los pueblos y la capital. Digo que para todos esos argumentos son los que apoyamos. Y esta demanda, que es una demanda histórica, además es una demanda de todos, todos los ayuntamientos, la propia diputación. Organismos gobernados en unas ocasiones por el Partido Popular, otras por el Partido Socialista o por Izquierda Unida, han contado con acuerdos y con respaldos en acuerdos en cada uno de sus plenos de los municipios, de la propia diputación. Iniciativas en este propio Parlamento, en esta comisión, durante los últimos años, en las que hemos manifestado nuestro respaldo. ¿Pero qué hay de esa inversión? Lo único que hay es que cuando el Gobierno del Ayuntamiento de Córdoba, gobernado por el Partido Popular, llegó en el año 2011 hizo una apuesta económica de la mano del Gobierno de España, de Mariano Rajoy, haciendo una declaración de la oferta de servicio público a unos de esos tramos de este cercanías que pasaba por el municipio de Córdoba. Con lo cual, el Partido Popular tiene un compromiso que ha manifestado no solo en esos plenos y en estos órganos, sino que además lo ha puesto encima de la mesa con esas declaraciones de oferta de servicio público en uno de los tramos, y de apuesta económica.

¿Qué ha pasado desde que está el Gobierno socialista y comunista en España? Pues no ha pasado nada, ¿verdad?

Consejera, hemos visto durante los años 2018, 2019 y 2020 nada más que buenas palabras por parte del Gobierno de España. Pero, sorprendentemente, este año 2021 hemos visto, después de una respuesta parlamentaria del propio Partido Socialista, de un propio compañero socialista, que a este proyecto, que a esta infraestructura del cercanías en la provincia de Córdoba, de la Vega del Guadalquivir le dan una patada para adelante; una patada, porque no lo ven viable, como muchas otras inversiones en la provincia de Córdoba.

Y nosotros queremos conocer cuál es..., consejera, qué opinión le merece a usted esta falta de compromiso y esta falta de apuesta por esta inversión. Y, sobre todo, trasladarles a los andaluces, una vez más, el cambio que hay y el cambio en los modelos de gestión, porque frente a esa falta de compromiso e inversión del Gobierno de España, lo que tenemos es una Junta de Andalucía que sí apuesta: estamos viendo esa ronda norte en Córdoba, estamos viendo esa autovía del Olivar, estamos viendo esa ronda en Pozoblanco, ese acceso a La Rambla, esas angosturas en Priego; hoy mismo un anuncio de ayudas en La Granjuela de más de ochenta y ocho mil euros.

Consejera, ¿qué opina de esa falta de apuesta por esta inversión por parte del Gobierno de España?

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, actualmente el Ministerio de Fomento, a través de Renfe Operadora, presta servicio de media distancia entre las localidades de Jaén y Cádiz, con paradas en Palma del Río y Villa del Río. En total, los servicios diarios entre ambas poblaciones son de cuatro por sentido.

Como ya he indicado al Gobierno de Sánchez, usted misma, descarta establecer cercanías entre Palma del Río y Villa del Río. ¿Cómo lo justifica? Señala que los datos disponibles sobre la demanda existente y la población atendida no justifican la declaración de obligación de servicio público, dando la espalda a la provincia de Córdoba, una vez más. Esta es la respuesta que ha dado el Gobierno de Sánchez a sus propios diputados nacionales.

Decirles que el Gobierno de Sánchez basa la declaración del servicio público exclusivamente en criterios de eficiencia global y sostenibilidad; valora los costes y los beneficios derivados de su uso frente al transporte ferroviario. Es decir, según el criterio del Gobierno de España, con los datos disponibles referentes a la demanda existente, así como a la población atendida, no justifican *a priori*, desde el plano técnico, el establecimiento de un servicio de cercanías.

Esto... Señoría, con absoluta claridad y rotundidad tengo que decir que pido al Gobierno de España —y se lo trasladaré a la nueva ministra— que revise, que revise esa decisión, y que tenga en cuenta otros criterios, criterios que también deben prevalecer en la gestión del transporte ferroviario y en el caso de ampliar las cercanías; decisiones como favorecer la movilidad, el conjunto de la provincia de Córdoba; decisiones también como reducir las emisiones de CO₂, apostando por un transporte que es menos contaminante, sacando coches de nuestras carreteras, de las circunvalaciones; apostar por la vertebración también real de Córdoba y de sus municipios más cercanos.

Pero, usted lo ha dicho: se necesita compromiso y voluntad política. Este es un proyecto abandonado desde hace años por los socialistas, y que Córdoba, la ciudad de Córdoba, la provincia de Córdoba, necesitan.

Hay otros proyectos que también, en esa agenda con la ministra, le expondré como prioritarios para la provincia de Córdoba: la conversión en autovía de la Nacional 432 Granada-Badajoz —por cierto, una de las vías con mayor siniestralidad de la provincia—; la variante oeste, estoy preocupada..., este Gobierno apuesta por el desarrollo logístico de El Higuero y necesitamos darle acceso con la variante oeste, con ese viario de doble carril que tiene que unir la carretera del aeropuerto con Palma del Río; la variante sur, esa vía que los cordobeses esperan desde los años noventa. Destaco estas tres, entre otras infraestructuras importantes.

Es, por tanto, el compromiso de este Gobierno seguir apostando por favorecer esa vertebración del conjunto de Andalucía, también de la provincia de Córdoba, y tomar decisiones que favorezcan también la movilidad. De ahí que las cercanías sean esenciales y sea un proyecto que entiendo necesario y prioritario —así debería ser— del Gobierno de Sánchez con la provincia de Córdoba.

Muchas gracias.

11-21/POC-001918. Pregunta oral relativa al corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro.

Proponente, el Grupo Ciudadanos.

Y su portavoz, el señor Díaz, tiene la palabra.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señora consejera.

Hoy, mi grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, quería preguntarle en qué se va a concretar el apoyo y qué acciones va a llevar a cabo su Gobierno para apoyar algo que es bueno para Andalucía, es bueno para Portugal, que es ese corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, Huelva necesita de conexiones ferroviarias de primer nivel, que conecten a los onubenses, pero también que les acerquen a sus vecinos portugueses. Hasta parlamentarios portugueses del Partido Socialdemócrata se han mostrado también favorables y han apoyado la iniciativa de ese corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro.

El Gobierno de la Junta de Andalucía ha adquirido el compromiso firme de reivindicar esta infraestructura ferroviaria ante los gobiernos de ambos Estados, más aún teniendo presente nuestra permanente reclamación al Gobierno de Pedro Sánchez para que impulse, de una vez por todas, el proyecto constructivo de alta velocidad Sevilla-Huelva. En este marco de oportunidad, resulta aún más propicio, al asumir el Gobierno de la Junta de Andalucía la presidencia de la Euroregión Alentejo-Algarve-Andalucía en el bienio 2020-2022.

Esta inversión es necesaria y se convertiría, sin duda alguna, en el mayor impulso a las comunicaciones de Huelva, posicionándola como un elemento de lucha contra la insularidad de las Islas Canarias y eje fundamental de las conexiones con África occidental y los países de Latinoamérica; también como referencia nacional y europea en el empleo de combustibles limpios; impulsor también de corredores para

mercancía perecedera, con la entrada en funcionamiento de la Ciudad del Frío, como polo neurálgico para el desarrollo del área logística de Majarabique, que se tienen que aprovechar, tanto el puerto de Sevilla como el puerto de Huelva, por su situación estratégica, para reforzar las relaciones bilaterales entre España y Portugal, entre Andalucía, el Algarve, Alentejo y el suroeste peninsular, para convertir en una eurorregión de prosperidad y de desarrollo. También para favorecer el turismo, para potenciar económicamente a la provincia de Huelva.

Creo que los argumentos son suficientes e importantes para que el Gobierno de España analice la viabilidad de esta conexión ferroviaria, que es transfronteriza y que va a contribuir a la transformación de nuestro tejido productivo hacia otros segmentos y nichos de actividad de valor añadido.

Es, por tanto, que el Gobierno de Sánchez debe corregir la falta de impulso ante el proyecto de alta velocidad y de mejora de la conexión Sevilla-Huelva, que sigue en fase muy embrionaria, en fase de tramitación ambiental.

Y, por otro lado, en el ámbito de nuestra planificación de infraestructuras, señorías, decirles que el nuevo documento de planificación, el PITMA, en fase de información pública y estudio ambiental, ha incluido este proyecto, la conexión ferroviaria, aun siendo competencia del Estado, por ser estratégica y prioritaria también para el conjunto de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Señor portavoz.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera.

Sin duda, es un proyecto clave para vertebrar toda la parte suroeste de Andalucía, y que de forma transfronteriza nos conectemos. Como la sociedad civil ha puesto de manifiesto, los empresarios de ambos lados del río Guadiana, hay mucho potencial que explotar entre las dos regiones. Huelva término debe dejar de ser Huelva término, una estación de punto final. Huelva necesita infraestructuras, buenas infraestructuras. El potencial que tiene y el potencial de desarrollo y de creación de economía y empleo lo están mostrando los últimos datos de las exportaciones: estamos a la cabeza de las exportaciones. Es verdad que ya estamos en el corredor atlántico para transportar mercancías, pero necesitamos que las personas lleguen bien y fácilmente a Huelva, para crecer, para poder desarrollar todo el potencial que tiene la provincia. Y ha sido la sociedad civil la que ha estimulado la acción de los partidos políticos y también de los gobiernos, y yo me congratulo de que el presidente de la Junta de Andalucía, presidiendo en este bienio la eurorregión, se haya comprometido, y que el Gobierno de Andalucía también, a través de los fondos Next Generation, esté trabajando en esa línea y que su consejería, a pesar de que son competencias estatales, esté también trabajando.

Yo le animo a que siga en esa reclamación constante, porque mejorar la conectividad —y, en este caso, transfronteriza— nos va a hacer muy bien a ambos lados del Guadiana. Así se han manifestado parlamentarios portugueses socialdemócratas. Yo le animo al Partido Socialista, que gobierna en Madrid junto con Unidas Podemos, a que esta reclamación legítima de Huelva, de la sociedad civil de Huelva, que ya firma..., hay un manifiesto firmado donde están todos, todo el tejido de Huelva está ahí..., a darle salida a esa reclamación legítima de Huelva; ya no solo al AVE Sevilla-Huelva, sino a esa conexión necesaria con Portugal, también para evitar ese efecto rincón que tiene la provincia de Huelva y pueda desarrollar todo su potencial, habida cuenta, señora consejera, de que, como se expresó en una reunión que tuvo el consejero Javier Imbroda con el presidente de la Real Federación Española de Fútbol, en el horizonte de 2030 está la posible organización del Mundial de Fútbol España-Portugal, y el Estadio de la Cartuja sería un buen sitio para que se celebrasen los partidos.

Es necesario que todo el potencial que tengamos, también en infraestructuras, lo pongamos a disposición de hitos como este, pero también y, sobre todo, del desarrollo de los territorios, del desarrollo de Huelva y de Sevilla.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera, ¿quiere añadir algo?

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

—Tenga claro, señoría, el propósito de este Gobierno de empujar al Gobierno de Pedro Sánchez a tomar interés por la mejora de las conexiones ferroviarias de la provincia de Huelva.

Volver a destacar, como prioritario, licitar la redacción del proyecto constructivo, contar con el proyecto constructivo que mejore la conexión de Sevilla con la provincia de Huelva, así como encargar el estudio, que es necesario, previo, para favorecer esta infraestructura tan importante, que también conecta con Portugal.

Muchas gracias.

11-21/POC-001960. Pregunta oral relativa al transporte público deficiente en la provincia de Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente y última pregunta, relativa al transporte público deficiente en la provincia de Granada. Proponente, el Grupo Vox de Andalucía.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Gracias, señor consejero.

Verá, señora consejera, mucho me temo que la provincia de Granada no está siendo cuidada lo que debiera por parte del Gobierno, de este Gobierno de la Junta de Andalucía. Y lo digo porque aquí están sucediendo cosas inauditas. Se une ya la falta de atención primaria en la sanidad en varias localidades de nuestra provincia, también la falta de un transporte público de calidad, digno de los habitantes de las zonas donde se están viendo afectados por estos recortes.

Mucho me temo que la pandemia ha servido, y está sirviendo, de excusa no solamente para este Gobierno sino, al igual que está ocurriendo con el Gobierno de España, para realizar recortes en servicios esenciales que, de alguna forma son deficitarios, pero no por ello debemos dejar de prestarlos porque son imprescindibles para los ciudadanos a los que les afecta.

El problema es que se nos llena la boca de hablar de la España vaciada; en este mismo Parlamento tenemos una comisión sobre el reto demográfico, en el que estamos buscando soluciones para evitar la despoblación en muchas zonas de Andalucía. Sin embargo, después tenemos servicios esenciales que no están a la altura de las circunstancias, como es el servicio de transporte público; en el caso que nos ocupa, del transporte público en algunas comarcas de la provincia de Granada. Al final, lo único que estamos consiguiendo con esto es hacer un llamamiento para que esas personas abandonen sus pueblos, sus lugares de origen y vayan a otros sitios donde tengan mayores servicios.

Señora consejera, Los Guájares, Nigüelas, el Valle de Lecrín también merecen un transporte público de calidad y nosotros esperamos, le pedimos, que esta consejería subsane lo antes posible las deficiencias. Ya de paso, les explica usted a esos habitantes de esas zonas, que usted como yo conoce muy bien, qué es lo que está pasando y por qué no tienen el servicio de transporte público que merecen.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, este es un problema que viene de largo, sobre todo el que afecta a Los Guájares, nos hemos reunido en numerosas ocasiones con su alcalde para buscar una solución. Y le garantizo que no es falta de cuidado ni descuido por parte de este Gobierno, que se preocupa y se ocupa por el conjunto de la provincia de Granada, y especialmente por el medio rural, y donde está realizando fuertes e importantes inversiones en ese medio rural, tan importante para este Gobierno.

Yo le explico. La concesión de este servicio de transporte regular de viajeros es el ejemplo de ese descuido que usted decía, pero que viene motivado por el Gobierno socialista. Estamos hablando de una concesión que fue adjudicada el 18 de mayo de 1987. El 17 de enero de 2019 el concesionario pierde su autorización de transporte de viajeros, requisito esencial para la realización de cualquier transporte de viajeros. Esta circunstancia provoca el abandono del servicio por parte de la operadora que realizaba de forma anómala, precaria, ese servicio desde 2019 entre Los Guájares y Motril. La sucesión de estos acontecimientos se produjo antes de la toma de posesión de este nuevo Gobierno. El 27 de febrero de 2019 se autoriza de manera provisional y en precario un nuevo servicio de Los Guájares, Salobreña y Motril, de lunes a sábado. Pero decirles que, en plena pandemia, el 30 de noviembre de 2020, la concesionaria del servicio abandona, previa comunicación, el servicio que venía prestando.

Tomamos una decisión rápida, urgente: adjudicar dentro del programa de «Andalucía rural conectada» un servicio de taxi a la demanda, para realizar el servicio de transporte público regular interurbano entre Los Guájares y Motril para cubrir ese servicio de Los Guájares y Motril en horario exclusivo de tardes y tres días a la semana, conforme nos demandó el Ayuntamiento de Los Guájares. El éxito de este servicio de taxi a la demanda entre Los Guájares y Motril ha duplicado el número de expediciones desde mediados de julio de 2021, pudiendo utilizarse por los usuarios en dos expediciones de ida, a las 8:00, a las 9:30, y en dos de vuelta, 13:30 y 15:00.

Desde este Gobierno hemos intentado buscar soluciones, soluciones que fueran jurídicamente posibles ante una situación anómala de concesión abandonada de transporte público, pero siempre pensando en los ciudadanos, pensando en garantizar ese transporte público en una zona, hasta que se pueda resolver de forma definitiva. La resolución de forma definitiva pasa por la revisión del mapa concesional y por sacar nuevas concesiones de autobuses, que fue el responsable el Gobierno anterior, que dejó caducar.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Un pequeño receso, y continuamos el orden del día.

Para que se organicen, como siempre, la votación la haremos al final de la proposición no de ley, al igual que hay una solicitud, que tengo constancia, si estáis de acuerdo todos los portavoces, de que la cuarta pase a ser la primera en el debate. Bien, pues un pequeño receso y continuamos el orden del día.

[Receso.]

11-21/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a promover la conexión ferroviaria de Marbella

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a continuar con el orden del día.

Continuamos con el orden del día. Como ya hemos dicho, se cambia el orden, de tal manera que el debate se producirá al revés; es decir, la cuatro es la uno, la tres es la dos, etcétera, etcétera. Es decir, al revés, le damos la vuelta al orden del día de las proposiciones no de ley, que al final son las cuatro. Y comenzamos con la primera proposición no de ley, relativa a promover la conexión ferroviaria de Marbella. Proponente, el Grupo Ciudadanos; y su portavoz tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Traemos hoy una proposición no de ley a esta comisión en el Parlamento andaluz sobre una demanda histórica de la sociedad civil, sobre la necesaria conexión ferroviaria de Marbella, de Marbella con todo el corredor de la Costa del Sol y con la ciudad de Algeciras, ya en la provincia de Cádiz.

Insisto en que es una demanda de la sociedad civil desde hace muchos años. Y es una demanda insatisfecha, porque la ciudad de Marbella es la mayor ciudad de España sin tren. Esa es la realidad, sin conexión ferroviaria. La ciudad de Marbella es la mayor ciudad de nuestro país sin conexión ferroviaria. Además, la Costa del Sol tiene una elevadísima población censada, elevadísima población flotante, y un altísimo nivel de turismo durante todo el año; especialmente en verano, pero durante todo el año.

Por tanto, estamos hablando de que es mucha la necesidad de movilidad en todo el corredor litoral, que ahora mismo no es satisfecha, porque ahora mismo esos desplazamientos se tienen que realizar, fundamentalmente, en vehículo privado, fundamentalmente, en coche, y la demanda es muchísima.

Por tanto, además también desde el punto de vista medioambiental, la elevada cantidad de emisión contaminante que se produce hace pensar que es necesario, no solo porque lo demanda la sociedad civil y porque es necesario para mejorar la movilidad, sino también en términos medioambientales, una conexión de este tipo: un tren que vaya por el litoral y que conecte la ciudad de Marbella dentro de la Costa del Sol, tanto con Málaga capital como con Algeciras. Recordemos que hay un cercanías que va desde Málaga hasta Fuengirola, aunque lamentablemente sufre continuamente muchos recortes en sus trayectos y en sus trenes.

Esta iniciativa, como decía al principio, es histórica, es desde hace muchísimo tiempo. Y parte de la sociedad civil; es decir, no es una iniciativa de un partido político, ni de dos, ni de tres, ni del que está en la oposición, ni del que está en el Gobierno; es una demanda de la sociedad civil. Y, en este sentido, los ciudadanos están ya hartos de ver cómo se promete, se promete, se promete, pero nunca se hace nada y nunca se avanza. Sí es cierto que se hacen cosas, sí es cierto que hay un estudio de viabilidad, pero no se avanza.

Y eso es lo que estamos demandando también con esta proposición no de ley: avanzar en el proyecto; hablar de cuáles son las alternativas que existen —si por el interior, por el litoral...—; hablar de una posible

colaboración público-privada, explorar todas las posibilidades. Y, sobre todo, tal y como proponemos en la proposición no de ley, aprovechar el impulso que suponen los fondos europeos Next Generation para, dentro de la estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada, que contará con 13.000 millones de euros para España, pues abordar este proyecto. Aprovechar que hay disposición de fondos europeos para proyectos, precisamente, de este tipo y especialmente en entornos urbanos y metropolitanos, que es de lo que se trata. Es lo que supone la Costa del Sol, que es una gran conurbación urbana donde viven muchas personas que trabajan, que no son turistas, que trabajan, que van todos los días a trabajar y tienen dificultades de movilidad porque solo existe el transporte privado.

Por tanto, traemos esta proposición no de ley porque..., representando a esa sociedad civil, a esa plataforma que existe por el tren litoral de la Costa del Sol, porque los ciudadanos están ya hartos, hartos de promesas. Y estamos ahora ante un momento que es preciso que sea aprovechado: una disposición de fondos europeos, precisamente en la que cuadra muy bien una iniciativa de movilidad sostenible de este tipo, que, además, recordando que existe ya una línea de cercanías hasta Fuengirola —y que es de las más rentables de España, porque la movilidad en ese entorno urbano es muy elevada—. Por tanto, desde todos los puntos de vista es necesario abordar este proyecto y abordarlo ya de una forma sensata, y también transparente, por parte de las administraciones públicas.

Por tanto, esta es la proposición no de ley que hemos traído y deseando que sea apoyada por todos los grupos políticos.

Gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por un tiempo máximo de tres minutos, comenzamos el turno de portavoces de los distintos grupos. El Grupo Vox Andalucía; y su portavoz tiene la palabra.

El señor MOLTÓ GARCÍA

—Muchas gracias, señor presidente

Buenos días.

Todavía era yo joven cuando, allá por el año 1990, se hablaba ya del corredor litoral para conectar Málaga, el aeropuerto, toda la costa hasta Estepona, y posteriormente hasta Algeciras. Durante muchos años ha formado parte de los programas electorales de todos los partidos políticos, hasta el punto de que ya hasta los ciudadanos se ríen cuando lo oyen.

En Vox, también nos parece primordial para la Costa del Sol. Sin embargo, al vicepresidente de la Junta de Andalucía, don Juan Marín, no le parecía prioritario el 30 de septiembre de 2019, antes de la pandemia, cuando manifestó en Marbella que «la Costa del Sol, en materia de infraestructuras, no hay provincia más asequible que Málaga. Habrá que mejorar, pero este no es el gran problema del turismo en estos momentos». Celebramos que dos años después, en septiembre de 2021, al Grupo Parlamentario Ciudadanos ya sí le

parezca importante y urgente, y considere que —entre comillas— no existe en la provincia de Málaga un sistema de transporte público sólido, y que —vuelvo con las comillas— sea una de las áreas metropolitanas de Europa con menor uso del transporte público, siendo la ciudades más afectadas Benalmádena, Fuengirola, Marbella y Estepona.

Por nuestra parte, el Grupo Parlamentario Vox en el Congreso presentó, el 15 de abril de 2020, una batería de preguntas al Gobierno de Pedro Sánchez para que precisara en qué tramo se encontraba el proyecto del corredor ferroviario de la Costa del Sol, y solicitándole información expresa sobre las fechas previstas de entrada en servicio de los distintos tramos que compondrían dicha infraestructura. Lamentablemente, el Gobierno contestó limitándose a señalar que se está redactando el estudio informativo relativo al nuevo acceso ferroviario a Marbella y Estepona; es decir, estamos como hace treinta años.

El Gobierno de la Junta lleva toda la legislatura quejándose del maltrato que recibe Andalucía por parte del Gobierno de Pedro Sánchez, por lo que esta declaración de intenciones en forma de proposición no de ley no deja de ser un brindis al sol. Primero, porque, como todo el mundo saben, no obliga al Gobierno, y Pedro Sánchez ni siquiera la va a tener en cuenta. Y, segundo, porque la propia proposición es muy ambigua: que el Gobierno promueva las condiciones necesarias para desarrollar el corredor ferroviario, o que lo haga con los presupuestos, o que lo haga con los Fondos de Próxima Generación —Next Generation, en inglés—. En definitiva, a pesar de todo, apoyaremos esta iniciativa y seguiremos exigiendo al Gobierno de Sánchez, desde el Congreso de los Diputados, que el tren litoral de la Costa del Sol sea por fin una realidad.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Unidas Podemos, su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Buenas tardes ya a todas y todos.

La demanda no es de los años noventa, sino de hace casi 150 años. Fue en 1878 la primera vez que aparece el tren que conectaría las provincias de Málaga y Cádiz por el litoral. De hecho, en la *Gaceta de Madrid*, en su edición del 16 de abril del 78, el Ministerio de Fomento publicó la licitación de la concesión del ferrocarril de Campamento, en San Roque, donde se enlazaría con Algeciras-Ronda-Bobadilla, a Málaga, y un pliego..., un tren que pasaría por Estepona y Marbella, para terminar en Málaga.

Una demanda histórica de la comarca a la cual pertenezco. Una necesidad para garantizar una movilidad sostenible en una zona en la que la A-7 se ha convertido en una travesía que, prácticamente, hace que no te quede más alternativa que pillar una autopista de las más caras de España. Una necesidad también que se convertiría en un proyecto motor para la economía costasoleña, y no solo vinculada al turismo, sino a las posibilidades y necesidades de diversificación de nuestra comarca.

Ahora bien, atribuir esa deuda histórica con la provincia de Málaga al Gobierno actual, sin alusión a gobiernos anteriores, nos parece al menos de poco rigor. Y creo que eso debería haber estado tanto en la exposición de motivos como en la exposición de esta cuestión, porque viene de muy largo.

Después, se expone una dificultad real para ejecutar este proyecto, que es la masificación en la ocupación del suelo, que es un problema que hace que no sea nada fácil la ejecución de este proyecto. Pero no solo hay que poner encima de la mesa que hay un problema, que es la masificación de la ocupación, sino también irnos a la raíz del problema. Y es que durante años hemos tenido un urbanismo salvaje en la comarca, que hace que no se haya pensado en las infraestructuras que necesitaban esas casas que se construían prácticamente como churros. Ciudadanos aplaudía en aquellos momentos el pelotazo urbanístico, pero es que lo sigue aplaudiendo con leyes como la de la LISTA.

Y, por último, habla de que esto es uno de los proyectos que el Gobierno de Andalucía ha elevado a España para que se tenga en cuenta en los Next Generation. Bueno, esto nosotros nos lo tenemos que creer. Parece ser que Ciudadanos cuenta con esa información. Nosotros, en marzo de este año —y no de 1878, cuando aparecía esta publicación—, pedimos cuáles eran esos 155 proyectos que el Gobierno de Andalucía, a través de la oficina, de la ventanilla única, había mandado. A nosotros nos dijeron que no nos podían responder. Parece ser que Ciudadanos sí tiene más datos.

Yo creo que todas estas cuestiones que se han incluido como prioritarias para Andalucía, si fueran más transparentes, serían más creíbles. No obstante, nuestro voto es a favor de esta proposición no de ley, y esperemos que no tengamos que esperar 150 años más para que por fin llegue el tren al litoral malagueño.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, corresponde el turno al Grupo Popular. Su portavoz tiene la palabra.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, presidente.

Esto es la historia de nunca acabar. Lo que pasa es que es verdad que se han dicho muchas cosas que son verdad, y otras que son muy apresuradas o acusaciones de titular, que no duran ni dos segundos, como lo que acaba de hacer el señor Guzmán Ahumada, intentando mezclar churras con merinas. Pero yo no voy a entrar ahí. Lo que sí les digo es que hay un problema de movilidad real, hay un problema grave en cuanto a la imposibilidad de los ciudadanos de Marbella, Vélez-Málaga, Estepona, Manilva y de otros muchos municipios de la Costa del Sol, hasta Algeciras, de no poder usar un transporte para unir con la principal ciudad de la provincia, que es Málaga.

Estamos hablando de que Marbella es, sin duda, buque insignia del turismo y durante muchos años ha sido descuidada por la Administración autonómica. Cuando ha gobernado el Partido Socialista es que no se ha invertido ni un solo euro. Yo recuerdo incluso que la obra que había ya comenzada —y hablo de obra de movilidad— del soterramiento de la carretera de San Pedro la pararon durante años por impago, y la tuvo que terminar la ministra Ana Pastor.

Es decir, al final estamos viendo que no es una cuestión anecdótica —como veremos también en la siguiente proposición no de ley— el abandono de las infraestructuras y la no inversión de los gobiernos socialistas, tanto en la Junta de Andalucía como cuando gobiernan en España, hacia uno de los motores económicos más importantes no solo de Andalucía sino de toda España.

Tampoco es casualidad que, de las diez ciudades sin tren más grandes toda España, ocho sean andaluzas: Marbella, Roquetas, Chiclana, El Ejido, Mijas, Vélez-Málaga, Alcalá de Guadaíra o Sanlúcar de Barrameda. Tampoco, insisto, es un olvido el que el Gobierno de la Junta de Andalucía, con el Partido Socialista, maltratara y abandonara a la ciudad de Marbella. Cero euros de inversión pública: ni colegios, ni inversiones en centros de salud, ni para el hospital, ni para infraestructuras viarias... Eso sí, autopistas más caras que han de solucionar la movilidad de los ciudadanos de la Costa del Sol.

Hemos visto el problema enorme que también estamos teniendo con el cercanías. Insisto, que ahora se verá en la siguiente proposición no de ley. Pero hemos visto también cómo unos presupuestos que tenían más de seis millones de euros para el proyecto y la redacción del futuro tren que llegará a Marbella fueron enterrados por un gobierno del Partido Socialista. Y, ahora, la Junta de Andalucía vuelve a proponer llevarlo a través de los fondos Next Generation. ¿Y qué ha dicho el subdelegado del Gobierno en Málaga, del Partido Socialista? Dice que el Gobierno sigue pensando que el tren litoral es necesario, pero que habrá que hacerlo en el futuro, respondiendo que tampoco toca con los fondos Next Generation, y respondiendo así a la Junta de Andalucía, a la petición que ha hecho. Esta es la verdad, expresada en boca del máximo dirigente del Gobierno andaluz en la provincia de Málaga.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Socialista. Su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias de nuevo, presidente.

Señoría, interpelar al Gobierno de España en esta comisión parece que se está convirtiendo en un deporte habitual, pero, desde luego, nada saludable. No sé si, de ese modo, intentan tapar su propia inoperancia cuando los problemas que atañen en materia de fomento en la comunidad son ingentes. Pero lo cierto y verdad es que tres de las cuatro PNL que hoy se debaten en esta comisión —y las tres son de los grupos que conforman el Gobierno— atañen al Gobierno central.

En la iniciativa que hoy nos ocupa y que defiende Ciudadanos coincidimos en la importancia del tren litoral de la Costa del Sol en la contribución al desarrollo de la zona tanto desde el punto de vista económico como social. Nosotros consideramos que una de las tareas de cualquiera que se dedique a la gestión de lo público, o a representar a los andaluces y a las andaluzas en las instituciones —como en nuestro caso—, es ser realista, y, sobre todo, hacer y tener memoria.

Los socialistas siempre hemos demandado el tren litoral, con prioridad para el tramo que une Fuengirola con Marbella, conscientes como somos de que esta última ciudad es la única que, teniendo más de 100.000

habitantes en nuestra comunidad autónoma, no cuenta con conexión ferroviaria. De hecho, el Gobierno de Pedro Sánchez lo incluyó en los presupuestos de 2021, de este año. Y, en planificación, continúan los estudios del tren de la Costa del Sol en su ampliación de la red de cercanías de Málaga hacia Marbella y Estepona, que sería el otro tramo.

Sí es importante destacar que el estudio informativo requiere un plazo de adaptación a la nueva Ley de evaluación ambiental, y exige realizar un análisis de riesgos antes de que sea sometido al trámite de información pública. Lo decía el compañero Guzmán Ahumada: si hablamos de costes —porque hablar alegremente del dinero público no debería ser la tónica de nuestro hacer parlamentario—, se estima en torno a dos mil quinientos millones de euros, si la solución es exterior; y sería de tres mil quinientos, si es soterrada. Pero le hablo del tramo que llegaría desde Fuengirola hasta Marbella y Estepona. Es una inversión ingente, dada la orografía, las peculiaridades de la zona y las numerosas expropiaciones que habría que realizar.

Y todo esto es mucho más de lo que hizo el Gobierno de M. Rajoy, que durante siete años y decenas de anuncios más tarde, dejó de lado este proyecto, pero que, sobre todo, salió del Gobierno sin que conociéramos qué estudios realizó —si es que realizó alguno—. Y parece mentira que se hable, o se saque pecho de los turistas que llegan a nuestra comunidad autónoma, que fueron treinta millones en el año 2019, cuando muchos de estos tienen que utilizar infraestructuras que fueron creadas por los gobiernos socialistas. Y les pongo un ejemplo de los siete años de Mariano Rajoy: el corredor Algeciras-Bobadilla —hablamos de algo diferente, pero es un buen ejemplo en materia de infraestructuras de los gobiernos de las derechas—, presupuestaron 170 millones de euros y no llegaron a ejecutar 50.

Y si me centro, para terminar, en el tramo de la PNL que trae hoy Ciudadanos, que aborda el que va de Marbella a Algeciras, siendo un proyecto que, efectivamente, tendría un impacto muy positivo en el desarrollo no solo de la Costa del Sol, sino también en el conjunto de las provincias de Sevilla y Cádiz, insisto en que debemos ser realistas. Habla esta iniciativa de un coste de dos mil millones de euros, que pueden ser financiados bien con cargo a los presupuestos generales del año 2022 o a los fondos Next Generation. Pero las fuentes consultadas elevan el coste a cuatro mil quinientos millones de euros, más del doble, por las mismas razones que antes les expuse para el otro tramo del tren litoral que va desde Fuengirola a Marbella y Estepona. Además, y no es asunto menor, es que estos fondos deben ir destinados, porque así está contemplado, a lo que se consideran «proyectos maduros» —y este no es el caso— y, sobre todo, que estén finalizados para 2026, algo inviable en este caso.

No obstante lo anterior, señorías, el Grupo Socialista no ha querido desdeñar esta iniciativa, aunque nos asalta la duda de si Ciudadanos la hubiese presentado de estar algún partido de las derechas gobernando en España. En cualquier caso, hemos registrado una enmienda, que sometemos a su consideración, puesto que se adapta a la realidad de la situación y a la viabilidad técnica y económica del proyecto. Esperamos que la admitan.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate, el autor de la iniciativa, el portavoz de Ciudadanos, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Y gracias a todos los grupos políticos por su intervención, muchas veces alejada de la realidad y otras veces, sin duda, constructiva y expresando también el apoyo a esta proposición no de ley, lo cual agradezco.

Respondiendo a los grupos, a las palabras..., empezando por el primero, a las palabras del señor Moltó, esto no es un tren para los turistas, esto no es un tema de turismo, este es un tema... —y lo he dicho en mi intervención, y está en el mismo texto—, es un tema para los habitantes que viven en la Costa del Sol, que se desplazan cada día por motivos de trabajo, por motivos familiares, por los motivos que sea, y no tienen una solución de movilidad para una zona densamente poblada. Esa es la demanda, y esa es la demanda de la sociedad civil. Por tanto, no es un tema de turismo.

Y, además, ha dicho que bienvenida la iniciativa de Ciudadanos. Ya la presentamos en 2016; ustedes no estaban, claro, pero ya la presentamos en 2016. Por tanto, no es una iniciativa de ahora, ni es de Ciudadanos tampoco. Nosotros la planteamos en 2016, en unos términos muy parecidos, y salió adelante, salió adelante. Pero lo que hemos querido traer..., por lo que hemos querido traer esta iniciativa es porque desde entonces no se ha hecho nada; o, por lo menos, no se ha transmitido a la sociedad civil, que plantea esta demanda, esta solicitud, esta necesidad..., pues no se ha dado ningún paso. Yo hablo mucho con la sociedad civil, como estoy seguro que todos los diputados de esta Cámara, y la plataforma por el tren litoral de la Costa del Sol no tiene constancia de si se ha avanzado en este proyecto o no, de cuáles son los problemas.

Sabemos... —y también respondiendo a la señora Rubiño, sabemos del coste que tiene—, y lo sabemos y somos responsables, estemos en el Gobierno de la Junta de Andalucía o no. Insisto, en 2016 lo planteamos, y gobernaba el Partido Popular, señora Rubiño. Por tanto, no es un tema de bipartidismo. Yo entiendo que ustedes están en esa dinámica: Partido Socialista y Partido Popular lo demandan en función de si están en el Gobierno o en la oposición. Nosotros, Ciudadanos, no; lo planteamos porque es una demanda de la sociedad civil.

Y, por supuesto, también respondiendo al señor Ahumada, también lo planteamos a gobiernos anteriores; es que lo planteamos también a gobiernos anteriores. Nos da igual quién esté en el Gobierno, es una demanda de la sociedad civil. Y entendemos perfectamente los problemas que tiene, los costes que tiene, pero lo que planteamos aquí es que se exploren alternativas, se explore la posibilidad de colaboración público-privada. ¿Se ha hablado con empresas del sector ferroviario? —Además, algunas son andaluzas y muy importantes—. ¿Se ha hablado de ello? Es lo que planteamos. Y lo que vemos es un silencio que, desde luego, no responde a lo que la sociedad está demandando.

Sin duda, es una propuesta necesaria; no lo exigimos por estar en la oposición o por estar en el Gobierno de la Junta de Andalucía. El corredor mediterráneo —y ya voy acabando— no pasa por la Costa del Sol; se mete por el interior, cuando algún día llegue, se mete por el interior, pero no pasa por la Costa del Sol. Por tanto, no va a responder a esa necesidad de movilidad desde hace muchísimos, muchísimos años.

Y, además, pensando, cuando yo me desplazo por la Costa del Sol, en aquellos usuarios del transporte público, que existe, de autobús, que están a pie de autovía esperando en su parada de autobús, el riesgo que corren. Por tanto, es una necesidad, y hay que abordarlo de una forma sensata, de la forma más alejada de la política posible, pero sensata, y eso es lo que estamos llamando la atención desde aquí.

Respecto a la enmienda, no la vamos a aceptar, porque habla de realizar un estudio. Cuando, en una pregunta del Partido Socialista al Gobierno, en aquel momento, del Partido Popular, del diputado Miguel Ángel Heredia Díaz, preguntaba por el estudio de viabilidad y por el documento inicial ambiental, que ya está, es que ya está, no hay que realizar un estudio porque, según la respuesta del Gobierno en 2017 —hace cuatro años—, ya está ese estudio de viabilidad y se está con el estudio informativo.

Pero demos más pasos, hagamos una mayor apuesta por parte del Gobierno de España y aprovechemos los fondos europeos, tal y como se ha pedido desde la Junta de Andalucía y como está pidiendo también la plataforma por el tren litoral de la Costa del Sol. Demos pasos adelante y respondamos a una demanda real de movilidad, una demanda justa, para un corredor en el que viven más de un millón de personas. Eso es todo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de servicios de trenes de cercanías en la provincia de Málaga

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a restablecimiento de servicios de trenes de cercanías en la provincia de Málaga. Proponente, el Grupo Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Presidente, ¿cuánto tiempo es?

¿Cinco minutos?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Cinco minutos de exposición y tres para el cierre, para todos...

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, presidente.

El tema que traemos nosotros a esta Comisión de Fomento creo que está ahora mismo saliendo no solamente en los medios de comunicación, sino en el pensamiento de muchos ciudadanos que viven en los municipios de Torremolinos, de Benalmádena, de Fuengirola, de Málaga, de Pízarra o de Álora; municipios que están viendo gravemente afectada su movilidad. Y yo decía antes que la movilidad es un tema importante, pero que algunos gobiernos solamente han hablado de ella, o se han hecho fotos hablando o diciendo que apostaban por la movilidad, pero a la hora de la verdad no han hecho absolutamente nada. Es más, yo diría que con el Partido Socialista en el Gobierno de la Junta de Andalucía, y ahora en el Gobierno de España, entonces no solamente abandonaron muchos proyectos, sino que algunos de ellos los hipotecaron hasta el punto de que difícilmente verían la luz, si no hubiera llegado un Gobierno que de verdad se hubiera tomado esto en serio.

Hablo, por ejemplo, del metro de Málaga, un metro que está abocado al desastre. Hay que decir que cada vez que un malagueño cogía el metro de Málaga, nos costaba la friolera de más de veinte euros cada billete, y esa era una cuestión que evidencia que la movilidad no se había pensado bien. Además, nos anunciaban a bombo y platillo, de la fórmula *marquetiniana* que conoce el Partido Socialista, que el metro llegaría al centro de Málaga el 11 del 11 del 11; todos los ciudadanos recordarán aquel anuncio tan mágico que hacía el Gobierno del Partido Socialista. Consejeros tras consejeros, iban pasando, haciendo anuncios a bombo y platillo, que luego nunca se cumplían, porque de eso se trataba.

Han descartado el tren litoral, aunque ahora digan que van a apoyar esta proposición no de ley, como ha dicho el subdelegado de Gobierno de España en Málaga. En materia de movilidad, insisto, actuaron de una manera muy poco certera, yo diría más bien lo contrario, porque ni pronosticaron cómo llegaría el metro al Civil —unos dijeron que era en superficie, levantando a toda una ciudad en su contra; ahora se hará soterrado—; ni tenían previsto llegar, con los esfuerzos económicos que había año tras año, al centro nunca, con los tiempos que estaban llevando en las obras. Ahora se trabaja no solamente 24 horas, es que se está haciendo también siete días a la semana. Y digo 24 horas porque incluso se ha dispuesto que se trabaje por la noche para llegar cuanto antes.

Nos fríen..., o nos anuncian que nos van a freír a impuestos con las autovías, cuando hoy tenemos una autopista de peaje en la Costa del Sol que es de las más caras de España, y la más cara de España es la de Las Pedrizas, una autopista —insisto— que es la que más se paga por metro de vía en España. Estamos hablando de que la lentitud de muchos proyectos de movilidad o la inoperancia. Antes de que llegara el Gobierno de la Junta de Andalucía del cambio, con Juanma Moreno, leíamos noticias, por ejemplo, en el *Diario Sur* o en *La opinión* o en el *Málaga Hoy* que decían: «Empresas multinacionales abandonarán el parque tecnológico de Málaga si no se soluciona el problema de movilidad». Llegó el Gobierno de Juanma Moreno y en pocos meses lo solucionó, ampliando un carril, usando la mediana del centro. Esa es la demostración de que la movilidad es mucho más que una palabra bonita, es la necesidad de los ciudadanos de moverse usando transportes alternativos al ferrocarril.

Nosotros creemos que no es de recibo lo que está ocurriendo en el cercanías de Málaga. El cercanías de Málaga, y no lo dice el Partido Popular sino que lo dicen los datos oficiales del Gobierno de España, es el más importante de Andalucía y uno de los más importantes de España, tan solo detrás de Madrid, Barcelona y Valencia. Sus dos líneas, las que operan entre la capital y Fuengirola por la costa y la que cubre el Valle del Guadalhorce hasta Álora por el interior, registraron 11 millones de viajeros en 2019, lo que supone una media de 30.000 usuarios diarios.

Y estuvimos apoyando una concentración el otro día de la CGT, mañana también haremos nosotros una concentración en la ciudad de Fuengirola. Porque, como dice su máximo representante, Miguel Montenegro, al que conozco bien...

Y que no es solamente esta una cuestión que le lleve a protestar, sino otras muchas, en las cuales en algunas estaremos más de acuerdo, otras no; pero siempre hay que reconocerle el esfuerzo que hace por decir las cosas claras. Es una vergüenza lo que está ocurriendo en el cercanías de Málaga: la supresión de cientos de trenes, se forman colas en la ventanilla, hay insultos para las personas que trabajan allí. Una situación claramente insostenible, que nosotros lo que le pedimos al Gobierno de España es que de verdad se tome en serio por una vez el incumplimiento reiterado de los gobiernos socialistas con la provincia de Málaga y con la movilidad.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Damos turno a todos los grupos políticos. Por Vox Andalucía, su portavoz tiene la palabra.

El señor MOLTÓ GARCÍA

—Muchas gracias, señor presidente.

El servicio público de trenes y autobuses entre Málaga y la Costa del Sol es bastante deficiente desde hace décadas. Los horarios no se cumplen, la frecuencia es siempre insuficiente. Cada verano veo montones de personas tostándose al sol en unas paradas sucias, obsoletas, sin una mala sombra, esperando un autobús del que no se tiene suficiente información. También utilizan además los trabajadores, también los utilizan turistas, cuyos rostros se ven decepcionados de lo que imaginaban unas idílicas vacaciones.

En cuanto al tren de cercanías, en la exposición de motivos de la proposición presentada por el Partido Popular, ha quedado clara la importancia que tiene para Málaga y, como hemos visto en la anterior proposición no de ley, las carencias que tiene el que no esté desarrollado hasta Marbella, Estepona, Casares y Manilva.

Pero este verano está siendo un caos, la supresión de trenes de la línea C1 hacia Fuengirola y C2 hacia Álora ha sido denunciada por los usuarios, sindicatos y hasta por el propio presidente de la Diputación de Málaga, don Francisco Salado, quien se ha dirigido a la ministra reclamando soluciones.

Al Gobierno socialcomunista de Pedro Sánchez se le llena la boca de palabras grandilocuentes como sostenibilidad, crisis climática, resiliencia, no dejar a nadie atrás, etcétera. También nos anuncia que en 2050 no tendremos nada, pero seremos felices. Y se ve que ya han empezado porque no tengamos trenes. No solo no hay suficientes conductores, sino que tampoco hay suficientes interventores que comprueben las medidas de seguridad anti-COVID. La situación ha generado protestas en la ciudadanía, quejas, insultos. En fin, un desastre.

Entendemos que todas las iniciativas sirven, pues, como dice el refrán, un grano no hace granero pero ayuda a sus compañeros. En este sentido, esta proposición no de ley puede ayudar algo, y la apoyaremos. Pero que este Parlamento «se muestre favorable al restablecimiento y agilización de la puesta en marcha de los trenes que han sido retirados en las líneas C1 y C2 a Fuengirola y Álora» no parece que tenga la firmeza necesaria para mover al Gobierno de Pedro Sánchez a hacer algo. Creo que el Gobierno de la Junta de Andalucía, la Diputación de Málaga y los alcaldes de los ayuntamientos más perjudicados tienen y deben utilizar instrumentos más potentes para exigir al Gobierno de Pedro Sánchez que subsane de inmediato la caótica situación que vive la provincia de Málaga con los trenes de cercanías.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno a Unidas Podemos. Su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí, gracias, presidente.

La verdad que achacar el abandono del tren, de cualquier estrategia ferroviaria, única y exclusivamente a este Gobierno es de tener muy poca memoria, por guardar el decoro parlamentario. De hecho, se tiene

muy poca cuando en una PNL sobre movilidad de cercanías se habla del tren, se habla de autopistas; por cierto, autopistas que se han mantenido, siendo las más caras, con los gobiernos del Partido Popular. Es más, la autopista de Las Pedrizas creo que se abrió con un gobierno popular, creo. Aun así, nosotros estamos de acuerdo con esta proposición no de ley. No es de recibo el recorte de las frecuencias de la línea del C1 y el C2. Ahora bien, nosotros queremos saber qué está haciendo el Partido Popular como partido en este respecto. Como Gobierno, como el que ostenta el Gobierno de la Junta de Andalucía, si todos estos problemas que se exponen aquí, que se ven agravados con estos últimos recortes, si los han puesto en esos 155 proyectos de los cuales nosotros tenemos que hacer un acto de fe sobre lo que ustedes nos contáis que han puesto. Sobre si, como partido, en un debate presupuestario que se está abriendo se va a comportar como un partido de Estado y va a ser proclive a poder negociar unos presupuestos que van a ser trascendentales para España, para poner encima de la mesa pues, entre otras cuestiones, que ese C2 llegue hasta El Chorro, en una vía hecha, que yo creo que también el Partido Popular se la encontró hecha y tampoco lo ponía en marcha; para que el tren de Málaga-Ronda no sea básicamente un tren únicamente para el turismo y sea o pueda ser frecuentado por los vecinos y vecinas tanto de Málaga como de Ronda que se desplazan; como para poner encima de la mesa el tren litoral del que hemos hablado algo antes. Es decir, si va a ser un partido de Estado, y eso que demanda aquí, se va a ofrecer con predisposición a colaborar en el marco de los nuevos presupuestos. Es decir, lo mismo que desde aquí de Andalucía nos pedís a la oposición que hagamos y que nos quitemos en este momento histórico aquellas cuestiones que nos puedan dividir, pero sí podemos centrarnos en aquello que nos pueda unir, y todas estas proposiciones no de ley las defendéis en el Estado. Nuestro grupo, Unidas Podemos por Andalucía lo va a pedir, teniendo 35 diputados, esperemos que el Partido Popular esté a la altura y no siga haciendo el ridículo histórico que está haciendo con el señor Casado a la cabeza.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Ciudadanos. Su portavoz tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Hombre, señor Ahumada, ustedes en el Gobierno central están gobernando, ¿no?, junto con el Partido Socialista, con lo cual sí tienen bastante posibilidad de hacer cosas.

Yo es que me quedo alucinado, ¿no? Yo estoy de acuerdo con el portavoz del Partido Popular, de que lo que está ocurriendo en Málaga con los trenes de cercanías, con estas dos líneas, con la C1 y la C2, es una auténtica vergüenza. Y una auténtica vergüenza lo que está pasando sobre todo a lo largo de este año, un año en el que está gobernando el Partido Socialista. No podemos echar las culpas a gobiernos anteriores de lo que ocurre con los trenes de cercanías de la línea C1 y la línea C2 de Málaga este año, que se han suprimido hasta 2.500 trenes en un año, en menos de un año, en menos de un año.

Estamos hablando de que lo que hace el Partido Socialista en el Gobierno central con el transporte en general, con la movilidad en general y con el transporte de cercanías en Málaga en particular, es un sinsentido. Es que por un lado ellos argumentan una cosa y después hacen otra, como siempre, como siempre. Dicen que hay que buscar movilidad alternativa, una movilidad más sostenible para el medioambiente, más limpia, etcétera. Y, sin embargo, a la hora de la verdad no apuestan por el transporte público, se cargan líneas de trenes de cercanías que, además, no son deficitarias, todo lo contrario. O sea, estamos hablando de que la línea de cercanías entre Málaga y Fuengirola es la cuarta de España en términos absolutos, que solo está por detrás de la Madrid, Barcelona y Valencia, pero tanto en viajeros transportados como en ingresos recaudados. Por tanto, lo que se está haciendo con esta línea es de vergüenza y no tiene sentido. No tiene sentido.

Por otro lado, pues decir que Renfe lo que hace ante las peticiones de los sindicatos, de los agentes de los distintos municipios, es simplemente hacer evasivas, diciendo que es que le han faltado por el verano cinco maquinistas, pero es que el problema no ha sido el verano, el problema es que viene desde principio de años. O sea, ahí los viajeros, se suprimen transportes sin anunciarlo con antelación, sino en el mismo momento, en el mismo momento en que se enteran, además, los maquinistas...; o sea, es vergonzoso.

Yo creo que, ante esta proposición no de ley, ningún grupo, ningún grupo puede quedarse fuera de la aprobación de la proposición no de ley, porque estamos hablando de una población importante, además, de la Costa del Sol, que es importantísima también no solo por la cantidad, el volumen de habitantes, sino también por el turismo y lo que ello conlleva; que es una población que, además, que se prevé que va a subir en poco tiempo en más de un millón de habitantes. Y creo que hay que apostar por este tipo de movilidad, porque allí se usa excesivamente el coche, y creo que el tren de cercanías era la única apuesta y la única alternativa real, real al tema de la movilidad del transporte privado.

Tengo poco más que decir; simplemente que, hombre, me parece bien la exposición que ha hecho el portavoz del Partido Popular quejándose de cómo durante el período socialista han estado las infraestructuras y la movilidad organizada en Málaga, y yo no voy a hablar, aunque sí quiero remarcarlo, de cómo ha estado en Granada, que es mi provincia. Y después, que nos hablen los de Almería, porque ha sido un desastre. Nosotros, en Granada, por ejemplo, hemos estado tres años sin ningún tren, sin ningún tren; en Almería, bueno, ya no digo nada. Pero que es cierto que hay que ponerse las pilas en materia de movilidad y que es cierto, bueno, y de Jaén, que estoy viendo al señor López también hablar, tampoco quiero hacer alusiones, pero, bueno, todos lo conocemos y lo conocemos bien.

Creo que en esta proposición no de ley no hay alternativa a votar a favor, que hay que votar a favor por fuerza, y hay que exigir al Gobierno central que se ponga las pilas y que no deje a numerosos, a miles, a miles y miles de habitantes sin una alternativa de transporte privado.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Socialista. Su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, presidente.

Esta PNL que nos trae el Partido Popular a la Comisión de Fomento no es sino una muestra más de su oportunismo, claro ejemplo de que intenta convertir en gran problema una cuestión que ya está a punto de resolverse. Son, por tanto, sus ganas de confrontar las que subyacen bajo esta proposición no de ley, y las ganas de rellenar los primeros minutos de la intervención hablando de cuestiones que poco tienen que ver, y lo que es peor, retorciendo y tergiversando la realidad cuando habla, por ejemplo, del metro de Málaga.

Les pedimos, por tanto, que abandonen ya la estrategia de crear alarmismo entre los usuarios del cercanías en la provincia de Málaga y que dejen de practicar la continua deslealtad al Gobierno de España, muy especialmente tras conocerse que Renfe restablecerá el cien por cien —insisto, cien por cien— del servicio en la línea C2 de cercanías Málaga-Álora a mediados de este mes de septiembre.

Por tanto, ¿qué sentido tiene hoy este debate? ¿Apuntarse el tanto de una decisión que ya se ha tomado y anunciado? Y voy más allá: ¿por qué, en lugar de interpelar al Gobierno central, no se dedican a hacerlo a su propio Gobierno de la Junta de Andalucía, centrándose en las competencias que tienen en nuestra tierra?

Señorías, los servicios de cercanías, tanto del C1, Málaga-Fuengirola, como del C2, que acabo de nombrar, de la provincia malagueña, forman parte de la oferta de servicio público de Renfe, garantizado, contrato a contrato, cada año por el Ministerio de Transporte, cuestión que conocen perfectamente los dirigentes del Partido Popular. Por lo tanto, ni se va a dismantelar la línea de cercanías en la provincia de Málaga, ni difícilmente el Gobierno de España quiere suprimir este servicio en Andalucía ni en ningún punto del país.

Con motivo de la crisis creada por la pandemia, los servicios de cercanías de todo el país han tenido que ajustarse a los requerimientos sanitarios y a las propias circunstancias de nuestra economía, hasta llegar al total restablecimiento de las líneas, como es el caso. No obstante, Renfe tiene previsto recuperar la actividad habitual previa a la crisis sanitaria en la línea C2 de Málaga a mediados de este mes de septiembre, como ya les he dicho.

En este momento, la programación actual en la línea C2 es del 71,4 del servicio de lunes a viernes, y es del cien por cien durante los fines de semana.

Por su parte, en la C1, Renfe restableció la programación habitual anterior al decreto de alarma en mayo del año pasado, y se continuó impulsando la mejora de la prestación del servicio público de cercanías de Málaga, que cuenta con índices de puntualidad del 97,42%, y es pionero en establecer desarrollos tecnológicos que mejoran y agilizan la movilidad de los usuarios. No he escuchado a nadie hablar de estos datos. Es cierto, sin embargo, que se han producido cancelaciones puntuales de trenes de cercanías debido a circunstancias coyunturales, pero que en ningún caso van a derivar en la supresión definitiva del servicio. Les daré algunos datos.

En el pasado mes de julio, el número de trenes fue de 86: 65 totales y 21 solo parcialmente en su recorrido. Esto sería el 0,023% de la programación regular, que es de 3.686 trenes; del 1 al 18 de agosto, las cancelaciones fueron el 0,035%. Como le digo, cancelaciones puntuales debido a situaciones coyunturales, resultado de la suma de una serie de circunstancias que coinciden en el tiempo y que no se pueden ponderar. En concreto, se han llevado ajustes en la programación derivados de las huelgas, y por otra parte, ha habido que cancelar de forma excepcional ciertos servicios debido a la afectación de la pandemia a los maquinistas. Del 1 de julio

al 18 de agosto, hubo 11 maquinistas de baja por enfermedad y se perdieron 144 jornadas de trabajo, 64 de las cuales fueron como consecuencia del COVID. Esta situación de posibles carencias de maquinistas se va a normalizar con la oferta de empleo público que ha realizado Renfe. Decir que la compañía ha reiterado sus disculpas por las molestias ocasionadas a los clientes, de las que somos conocedores, incluso en algunos casos sufridores, a los que se les ha informado con la máxima antelación posible. En el caso de la línea C1, los usuarios afectados por la supresión, además, son dirigidos al siguiente servicio, y el retraso, como máximo, es de veinte minutos.

Comprenderán, señorías, que a la vista de todo lo expuesto, este grupo se va a abstener, porque bien que nos solidarizamos con aquellas personas que han podido sufrir los retrasos de las cancelaciones, pero, como les digo, ya las soluciones están puestas en marcha, son inminentes y son ganas de confrontar con el Gobierno de España, cuando las soluciones están encima de la mesa.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate de esta proposición no de ley, su portavoz y autor, del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, presidente.

Yo creo que ha quedado claro, en las distintas intervenciones de los grupos políticos, cuál es la voluntad real de debatir sobre la movilidad en la provincia de Málaga. Yo creo que el tema de las cercanías es un hecho más, no aislado; el desmantelamiento permanente que hace de muchas infraestructuras el Gobierno socialista por falta no de recursos —porque a impuestos nos fríen—, sino de capacidad de gestión es más que evidente.

Yo sé que ustedes son unos artistas diciendo una cosa y haciendo la contraria, y la mejor demostración es el tema de la movilidad. Todos los malagueños sabemos quién intentó hacer un AVE desde Antequera hasta Sevilla y devolvió 250 millones de euros —no recuerdo la cantidad exacta, pero pudieron ser 280, 180, no recuerdo la friolera de millones que se tiraron a la basura—. Todos sabemos lo que ha significado la apuesta de la Junta de Andalucía, cuando gobernaba el Partido Socialista, por la movilidad en la ciudad de Málaga y también en la Costa del Sol: nula. Y nosotros somos conscientes de que este es un asunto importante porque, como dice la Junta de Andalucía, es que no habría que reducir trenes de cercanías, habría que aumentar la frecuencia para tener una movilidad que de verdad fuera un medio sostenible que ayudara a los trabajadores a sus quehaceres. Eso, evidentemente, significaría trenes cada diez minutos, y eso significaría una inversión importante. Seguro que en otras épocas se podía haber hecho mejor; lo que no se hace es decir una cosa y siempre hacer la contraria, porque decir aquí que esto es oportunismo, o que nosotros no estamos mostrando nuestra lealtad al Gobierno de España... Es que nosotros no tenemos que mostrarle lealtad al Gobierno de España, nosotros tenemos que mostrarle lealtad a los españoles, y en todo caso, también a nuestros vecinos

los malagueños. ¿Cómo? Comprometiéndonos a solucionar los problemas. Si es que no lo dice el Partido Popular, si es que lo dicen los trabajadores. José, en el *Diario público* —no sé si lo lee usted—:

«José es uno de los trabajadores que cada día tienen que soportar la ira de los viajeros más exasperados. Tiene 37 años, pero lo que ha vivido desde hace un año, un año, en la ventanilla de diferentes estaciones de la línea C1 en las que ha trabajado le ha afectado incluso a la salud. “Es una locura, la gente no sabe cuándo se van a suprimir los trenes; se forman colas en las ventanillas, insultos, gritos, te ponen la cara colorada”».

Y así, uno tras otro, testimonios de trabajadores que están allí y evidencian que la falta de maquinistas es una imprevisión clara del Gobierno de España. Por tanto, arreglen este asunto de inmediato, dejen de dismantelar los servicios públicos a los que ustedes dicen defender.

Insisto, el tema es importante. Y, por cierto, señor Guzmán Ahumada, no ha acertado usted ni con quién inauguró la autopista de Las Pedrizas.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

11-21/PNLC-000197. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-471

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

La siguiente proposición no de ley relativa a desdoble de la carretera A-471. Proponente el Grupo Socialista, y su portavoz tiene la palabra.

[*Intervenciones no registradas.*]

¿Perdón? No, no, no; estamos en la segunda, que es la tercera. Hemos cambiado el orden por acuerdo de todos los portavoces y la cuatro es la uno, la tres es la dos, ha cambiado todo, al revés.

[*Intervención no registrada.*]

Y ahora estamos en la tres, que es la que figura en el orden del día en el puesto número dos; lo hemos acordado antes.

Bien, ¿de acuerdo? Sí, hemos hecho ese acuerdo, ante la propuesta que habéis hecho.

La portavoz del Grupo Socialista tiene la palabra.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Entiendo el despiste del portavoz de Ciudadanos porque ha habido un cambio total. Y no pasa nada, también creo que eso demuestra la capacidad de entendimiento de los portavoces para poder ajustar los horarios y las agendas de todos.

Señorías, hoy, desde el Grupo Parlamentario Socialista, traemos una proposición no de ley a esta Consejería de Fomento. Una proposición no de ley que viene a reflejar un problema de conexión histórico entre dos provincias, como es la provincia de Sevilla y Cádiz, que debe subsanarse. Y que debemos, lógicamente, hacerlo desde la implicación, la responsabilidad, el compromiso y, por supuesto, la inversión de las Administraciones públicas competentes para ello.

Las provincias de Sevilla y Cádiz son dos poblaciones, dos ciudades, dos provincias andaluzas con un enorme potencial económico, cultural, patrimonial, que no han estado bien conectadas en los últimos años, esa es la verdad y es cierto. Dos provincias con más de tres millones de habitantes entre las dos, que, insisto, creo que hay que subsanar los déficits de infraestructuras que tienen. Sobre todo porque creo que es importante que esas conexiones se mejoren para poder exprimir todo el potencial que tanto Sevilla como Cádiz tienen desde el punto de vista económico y en todos los sectores.

Por tanto, insisto, desde la responsabilidad y el compromiso que tenemos los socialistas por mejorar, en definitiva, la vida de los andaluces y andaluzas que es lo que nos mueve a estar en política, el mejorar la vida de la gente, en definitiva, entendemos que hay que implicarse y que hay que comprometerse, y en este caso hacerlo desde la Administración autonómica, que es la que tiene la competencia sobre la infraestructura a la que ahora me referiré y en la que se basa esta iniciativa, para mejorar la vida de muchos sevillanos y

de muchos gaditanos que se desplazan por motivos laborales, por motivos de trabajo fundamentalmente, y también por cuestiones turísticas, a una u otra provincia.

Hombre, sin duda alguna, hablar de la conexión entre Sevilla-Cádiz y hablar de su trayectoria y de su historia hace obligatorio pararse en un hito histórico, del que creo que todos podemos alegrarnos, que fue la liberalización del peaje de la AP-4, que ha sido sin duda un punto de inflexión, un momento histórico, que ponía fin, que acababa con esos cincuenta años, casi cincuenta años, de agravios comparativos con el resto de España. Sevilla y Cádiz éramos las dos únicas ciudades españolas que no estábamos conectadas hasta ese momento, hasta diciembre del 2019, por una vía de alta capacidad, por una autovía, de forma libre. Y el 31 de diciembre de 2019, con la decisión del Gobierno socialista de la nación, efectivamente ese peaje se liberalizó, y eso ha provocado, ha hecho que Sevilla esté más cerca de Cádiz y que Cádiz esté más cerca de Sevilla.

Rompimos de esa forma una condena que teníamos los sevillanos y los gaditanos, insisto, durante casi cincuenta años de vida, de un peaje que estaba más que amortizado. Una infraestructura, una autovía, por la que circulan en torno a 25.000 vehículos al día y 35.000 en los meses de verano. Por lo tanto, no podemos saltar o dejar pasar por alto, desde luego, la importancia del hecho histórico de esa decisión de una voluntad política de un gobierno socialista —y eso, desde luego, hace que me sienta orgullosa de que así sea— de terminar con esa injusta condena que padecíamos los sevillanos y los gaditanos, fundamentalmente, al tener esa dificultad en la comunicación entre las dos provincias.

Pero ese hecho, que ha sido muy significativo y muy relevante, lógicamente, para la conexión entre Sevilla y Cádiz, no puede paralizar el compromiso de todas las administraciones para seguir mejorando las infraestructuras de Sevilla y Cádiz. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista traemos esta iniciativa. Una iniciativa que, permítanme que les diga, señorías, que va a ser muy difícil que alguien, desde luego, se oponga porque es una iniciativa que traemos, insisto, desde el conocimiento de la realidad de las comarcas a las que va a beneficiar fundamentalmente, y también como un reflejo de la petición de los vecinos y vecinas, fundamentalmente del Bajo Guadalquivir y de la zona noroeste de Cádiz.

Le pedimos en esta proposición no de ley al Gobierno andaluz, que estamos en el momento oportuno para hacerlo porque ahora mismo se encuentra en fase de exposición pública el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad 2021-2027, del Gobierno andaluz, que incluya en ese plan, porque no está incluido, el desdoble de la carretera autonómica A-471, un desdoble que conecte el tramo ya desdoblado, hasta su conexión con la autovía, con la AP-4. Se trata de una carretera que supera los 10.000 vehículos al día casi todo el año, y que aumenta incluso en verano, llegando a los 15.000. Además, muchos de esos vehículos son de un gran tonelaje, porque efectivamente por ahí pasa gran parte de la actividad agrícola que tienen las comarcas, fundamentalmente, más cercanas.

Estamos convencidos de que con este desdoble vamos a mejorar no solo la conexión entre Sevilla y Cádiz, sino que vamos a mejorar la vida de muchos sevillanos y de muchos gaditanos que tienen que transitar, insisto, fundamentalmente por motivos profesionales, por esa zona. Y estamos convencidos también de que esto va a mejorar las capacidades o la potencialidad económica de las comarcas a las que afecta. Es decir, supondría más seguridad, supondría más desarrollo económico, supondría ahorrar tiempo en esa conexión y supondría por lo tanto también, en definitiva, una mejora en la calidad de vida de los sevillanos y de los gaditanos fundamentalmente.

Por lo tanto, por eso les decía que creo que es muy difícil justificar, desde luego, que no se apoye esta proposición no de ley. Y termino, presidente. Por eso quiero concluir pidiéndoles a todos los grupos políticos el voto favorable a una proposición no de ley que, desde el Grupo Socialista, impulsamos, siendo conscientes, insisto, de que es una iniciativa para mejorar la vida, en definitiva, de una gran parte de los andaluces y andaluzas.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. El Grupo Vox Andalucía, su portavoz, tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señorías, en esta PNL, el PSOE insta a la consejería a que incluya en el plan PITMA, que se encuentra actualmente en tramitación, el proyecto de desdoble de la carretera de titularidad autonómica A-471, para conectar el tramo ya desdoblado, situado en la provincia de Cádiz, con su punto de conexión con la carretera AP-4..., con la autovía AP-4.

Esta reivindicación ha sido muy solicitada por el sentir popular, también por muchos ayuntamientos afectados y por las mismas diputaciones, poniéndose así en evidencia los intensos lazos socioculturales, económicos y meramente humanos, que unen a las provincias de Cádiz y Sevilla. En este sentido, la supresión del peaje de la autovía AP-4 al comenzar el 2020 ha supuesto una evidente mejora para las conexiones del área metropolitana de Sevilla con la ciudad de Jerez de la Frontera y la Bahía de Cádiz, así como de forma indirecta con el Campo de Gibraltar, pero sigue siendo necesario mejorar la comunicación entre ambas provincias, como demuestran los frecuentísimos atascos que hemos padecido este verano y de los que podemos dar fe personalmente.

La citada carretera autonómica A-471, que enlaza el trazado de la AP-4 con Sanlúcar de Barrameda, soporta un tráfico rodado, como se ha dicho, que asciende a más de 10.000 vehículos diarios, superando los 15.000 en las semanas estivales. Por cierto, que todos estos datos inducen también a considerar la necesidad de reforzar la conexión ferroviaria de Algeciras y los puertos de la costa con el interior a través de la capital de Andalucía.

Pero hay varios aspectos que deberíamos tener en cuenta en este asunto. En primer lugar, el PSOE ha gobernado Andalucía durante casi cuatro décadas, 37 años, en los que pudo haber acometido la duplicación de esta carretera y, sin embargo, no se hizo, como tantas otras cosas. Y es que, en general, la gestión de las infraestructuras viarias y del transporte en general, bajo los gobiernos socialistas, ha dejado mucho que desear. Y parece que ahora, de la mano del señor Espadas, parece que se dan cuenta de muchas cosas.

En la exposición de motivos se atribuye como un logro, y lo hemos oído también en la intervención anterior, la liberalización del peaje de la autopista AP-4, al que califica de «destello de luz». Un destello

que, efectivamente, se apaga en cuanto se ven las intenciones del Gobierno de la nación respecto a la implementación de peajes que contiene el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 13 de abril.

Literalmente, lo que nos dan con una mano, nos la quitan con otra; algo muy típico del socialismo, acompañado de la consideración de que todo lo hacen por nuestro bien.

En cualquier caso, y yendo al fondo del asunto, desde Vox consideramos necesaria, casi imprescindible, la inclusión en el PITMA del desdoble de la carretera A-471, tal y como se ha hecho en otras muchas, porque es una necesidad objetiva para dos de las provincias más densamente pobladas de Andalucía.

Solo por eso votaremos a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Continuamos con el turno del portavoz de Unidas Podemos.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Buenas tardes.

Anticipar el voto favorable de nuestro grupo parlamentario a la iniciativa que plantea el Partido Socialista.

Alguna consideración breve al respecto, porque en realidad tiene, en cierta forma, que ver también con la iniciativa que veremos después. Y falta un poco, si me permiten sus señorías, de visión de conjunto para tomar las decisiones que, efectivamente, nos permitan superar los problemas de movilidad que se producen ahora mismo, y conciliarlos con las nuevas perspectivas que parece que todas las fuerzas políticas tenemos, con respecto a ir generando alternativas al vehículo particular, que permitan una movilidad moderna, fluida y adecuada, pero que no siga contribuyendo, de una manera tan preocupante, al incremento de las emisiones de CO₂, que, salvo para personas..., en fin, un poco ofuscadas, es una evidencia que está trayendo alteraciones al medioambiente y a la calidad de vida, y a la calidad del aire, que debemos tomar decisiones por resolver.

Traer a colación que hay un convenio suscrito desde el año 2001 —ha cumplido veinte años este año— para que, al menos, una parte de la 471, que es centro de esta iniciativa, y que tiene que ver con las comunicaciones de Sanlúcar —especialmente con Chipiona—, para garantizar además una movilidad fluida en el entorno del hospital que tiene la localidad —lamentablemente privado, qué le vamos a hacer—. En cualquier caso, desde veinte años se está hablando de mejorar ese acceso y, por tanto, ese tramo de la 471.

Hay tres mociones unánimes, a instancia de Izquierda Unida, del ayuntamiento sanluqueño, en ese sentido, y un compromiso en firme de la Junta, renovado en diferentes legislaturas, pero que, lamentablemente, no se concretó.

Por todo ello, nuestro grupo considera que está bien que esto se incorpore en el PITMA, aunque está bien también —creemos— que, cuando se tengan todas esas propuestas, se ordenen y se prioricen. Y esta,

probablemente, sea una de las que tenga sentido, pero habrá que ponerla en conexión con otras propuestas, que tienen también que ver con la movilidad entre las dos provincias, para que, al final, como les digo, salga una planificación de infraestructuras que responda a lo que, por lo menos, en los papeles ponemos todas las fuerzas políticas, que es que tenemos un compromiso con la calidad de vida de las futuras generaciones y con una movilidad más respetuosa con el medioambiente.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Continuamos.

El Grupo Ciudadanos, y su portavoz, tienen la palabra.

La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, presidente.

Señorías, antes de comenzar, espero que hayan descansado y que vengan con muchas ganas de trabajar por los andaluces, porque falta va a hacer en este periodo de sesiones.

Me alegra ver, también, cómo los diferentes grupos de esta comisión tienen una preocupación común. Y me alegra aún más ver la unanimidad que hubo, de todos los partidos, en el Ayuntamiento de Sevilla, que se presentó esta iniciativa, y en la Diputación de Sevilla.

Comentar también que creo que hay problemas que no tienen discusión ideológica, sobre todo, cuando se trata de garantizar la seguridad de los andaluces que se mueven a diario de Sevilla a Cádiz, o viceversa.

El compromiso de mi grupo con las comunicaciones Sevilla-Cádiz no comienza aquí; ha sido un compromiso siempre constante. Como vamos a debatir en la siguiente PNL, que mi compañero Juan de Dios va a defender, este grupo ha registrado esta iniciativa, iniciativa que comenté anteriormente, y como bien ha dicho la portavoz de Unidas Podemos, para abrir un tercer carril en la AP-4, y para aliviar la congestión de tráfico, especialmente en época estival, que es cuando más vehículos utilizan esa carretera, debido a..., también —como también se ha hablado por otros portavoces—, a la liberación del peaje de esta vía desde el 31 de diciembre de 2020.

Pues esta PNL que firma mi compañero, como ya he dicho, Juan Dios Sánchez, aliviará el tráfico rodado, y mejorará no solo la seguridad, sino la economía, porque permitirá también un mejor acceso a las empresas y al transporte.

Por eso, vemos también idónea la iniciativa que trae hoy el PSOE para desdoblarse la A-471, a pesar del retraso, el uso partidista de Espadas y el currículum socialista en infraestructuras, no es menos..., por eso no es menos necesaria; es muy necesaria.

Esta carretera, que comienza El Torbiscal a Sanlúcar de Barrameda, necesita convertirse en autovía, señorías. Y la razón no es otra —como bien ha dicho la portavoz del Partido Socialista— que soporta unos diez mil vehículos al día, y llegando a los quince mil en épocas estivales; un motivo más que de sobra para

que nos replanteemos la idoneidad de ampliarla hoy. Porque ha habido reformas muy...; la reforma más importante fue en 1992, y después ha habido pequeñas reformas —en 2010 y en 2017—, pero han sido mínimas, y estas se han quedado obsoletas. Y, por supuesto, no solucionan en absoluto la situación de precariedad, en cuestión de movilidad entre las dos provincias.

Ciudadanos aprobará cualquier iniciativa en pro de mejorar los servicios públicos y hacerles más fácil la vida a los andaluces. Por eso les pido coherencia con lo votado, y decisión de llevarlo a cabo. Y no hablo del oportunismo político, como anteriormente hemos escuchado aquí por parte de la portavoz del Partido Socialista, y el oportunismo que quiera rentar con esta PNL, ya que están en la oposición, porque han tenido muchos años para solucionar este problema. Y como bien ha dicho también la portavoz del Partido Socialista en esta PNL, es una demanda histórica, y creo recordar que los gobiernos anteriores siempre han sido socialistas.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor CANDÓN ADÁN

—Gracias, señor presidente.

Bien, la modernidad de un territorio, el desarrollo turístico, la salida de mercancías..., en definitiva, el desarrollo socioeconómico, se miden por el grado de ejecución de sus infraestructuras.

Y como bien ha expuesto la portavoz del Grupo Socialista, es un problema de conexión histórica, y además que así lo refleja en su propia proposición no de ley: las comunicaciones entre las capitales de ambas provincias han contenido, históricamente, con importantes déficits y carencias.

Bueno, esto denota la poca la atención que se dedicó, por el anterior Ejecutivo socialista, en vertebrar y modernizar nuestras carreteras, a nivel autonómico, en la provincia de Cádiz —en este caso, en la de A-471—, y creo que han tenido también el tiempo suficiente para realizarlo.

Desde mi humilde opinión, creo que alguien del anterior Ejecutivo socialista debió ver esta oportunidad, de plantear esta oportunidad, y de programar, además, esta inversión, porque no le vamos a quitar el valor de la construcción de una comunidad autónoma, una provincia, a que, en las últimas décadas no hubiera desarrollo de nuestras infraestructuras, que, además, suponen mejores riquezas para esta zona, como también se ha expuesto aquí por la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y los distintos portavoces.

Además, tampoco existe..., y no existe ningún estudio preexistente de ese desdoblamiento, con lo cual le hubiera facilitado más el desarrollo de estas infraestructuras, y que ahora mismo, como bien se ha dicho, el PITMA se encuentra en fase de información pública, que además termina el 24 de septiembre, y me imagino que los ayuntamientos afectados podrían plantear alegaciones, que me imagino que también lo harán.

Entonces creo que, dando por buena esta proposición no de ley, y trasladando las necesidades e inquietudes que tienen los ciudadanos, los pueblos colindantes o los que vayan por el trazado de esta carretera, nosotros daremos nuestro voto afirmativo, porque, además, creo que es necesario para el desarrollo de la zona. Y, además, creo que este Gobierno del cambio, el Gobierno del Partido Popular y Ciudadanos, bueno, está comprometido con las infraestructuras, está invirtiendo en nuestras infraestructuras, rescatando algunas infraestructuras antiguas, como, por ejemplo, en mi provincia, ese ensanche y refuerzo del firme de la carretera A-389, de Paterna a Medina, tan necesario, que se llevó dieciocho años reclamándose; o un nuevo acceso a Alcalá del Valle, entre otras, y obras menores que se están realizando.

Y ya que estamos aquí, hombre, pues también le pediría, con toda humildad —y, además, el respeto— a la portavoz del Grupo Socialista, que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que, una vez finalizada —que se está finalizando— los tramos de Dos Hermanas a Los Palacios, pues también incluya dentro de su programación de inversiones el desarrollo de la nueva fase del proyecto, del desdoble de la A-4, que contempla el tramo que transcurre entre el aeropuerto de Jerez hasta el nudo de conexión de la carretera AP-4 a la altura de Las Cabezas. Con lo cual yo creo iríamos culminando el mapa de infraestructuras en la provincia de Cádiz y le daríamos eso que ha expuesto usted, esa responsabilidad, ese compromiso del desarrollo en estas dos provincias hermanas que están tan lejos, pero tan cerca.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate, la portavoz socialista tiene la palabra.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí, muchísimas gracias, presidente.

Con muchísima brevedad, para, bueno, darles las gracias a todos los grupos políticos porque han manifestado el apoyo y su voto favorable a esta iniciativa que, efectivamente, creo que era difícil argumentar el voto en contra, porque, en definitiva, lo que tiene en el centro de atención es mejorar —insisto— una infraestructura, una conexión entre dos provincias hermanas —como bien decía el portavoz del Grupo Popular—, Sevilla y Cádiz, y con ello mejorar, en definitiva, la calidad de vida y el bienestar de muchos andaluces y andaluzas.

Yo sí quería hacer solo una pequeña reflexión, y es que creo que el pasado dicen que no existe, ¿no? Realmente lo que existe es el presente, y de qué forma podemos contribuir a mejorar el futuro desde el presente. Y yo creo que ustedes, señorías, les sugiero que deberían concentrarse más en el presente. Se lo digo fundamentalmente al Partido Popular y a Ciudadanos, que tienen en este momento la fortuna de gobernar una magnífica tierra, una maravillosa tierra como es Andalucía. Y que, por lo tanto, miren menos hacia atrás y miren más hacia adelante.

Nosotros hemos venido desde la humildad, como grupo mayoritario de la Cámara que somos, a presentar una proposición no de ley que entendemos que es una reivindicación ciudadana, fundamentalmente de las

comarcas afectadas, también de las corporaciones locales, todos los alcaldes y alcaldesas están de acuerdo con este desdoble y también las diputaciones provinciales.

Lo hemos hecho con la mejor de la voluntad, en esa tarea que tenemos por delante, que es la de hacer oposición, pero hacer una oposición útil y fructífera para los ciudadanos y para las ciudadanas. En eso estamos y en eso vamos a seguir trabajando durante esta legislatura en este tiempo que nos toque. Ejercer esa función y desde luego, creo que hemos demostrado, que demostramos... Permítanme, señorías, que les diga que somos más útiles los políticos y las políticas cuando aparcamos algunas diferencias y nos ponemos de acuerdo, que cuando entramos en las polémicas o en los rifirrafes, que, posiblemente, en nada benefician a los andaluces y a las andaluzas.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la ampliación en un tercer carril de la autopista AP-4 o, en su caso, el desdoble de la carretera Nacional IV

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la cuarta proposición no de ley, relativa a la ampliación en un tercer carril de la autopista AP-4 o, en su caso, el desdoble de la carretera Nacional IV. Proponente el Grupo Ciudadanos y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que prácticamente se ha debatido ya esta PNL ya con la anterior PNL. Yo creo que da gusto empezar a exponer una proposición no de ley sabiendo que se va a tener el apoyo de todos los grupos parlamentarios porque saben perfectamente que es una necesidad de lo que estamos hablando y que es una necesidad lo que el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha traído hoy a la Cámara.

Miren, como ya se ha dicho, desde el pasado 31 de diciembre del 2019 se quitó el peaje, ese peaje que llevaba cincuenta años gravando a los sevillanos y a los gaditanos el pasar por esa autopista de peaje, que se sabía perfectamente que en el momento que se quitara ese coste se iba a aumentar el tráfico de forma considerable por ahí.

Hemos visto durante este verano y estamos viendo durante estas fechas cómo ya se están produciendo los atascos, que se preveía que iban a ocurrir. Y, como se preveía, desde luego ningún gobierno ha realizado los deberes que tenía que haber hecho y que era el desdoblamiento de la Nacional IV que tantas veces se ha pedido y que estaba proyectado, porque desde el año 2004 ya estaba en proyecto el desdoblamiento de esta carretera.

Fíjense que hasta el año 2007 no se adjudicó el estudio para realizar un pequeño tramo que va entre Los Palacios y Dos Hermanas, y hasta el año 2015 no se comenzó esa obra. En principio eran 36 meses lo que se iba a realizar ese pequeño tramo de ocho kilómetros, que, al final, a día de hoy, todavía no se ha finalizado. Y ya estamos viendo los atascos que se están produciendo, sobre todo, a la entrada de Sevilla. Pero también durante el verano hemos visto que, prácticamente durante todo el trayecto que va de Sevilla a Cádiz, se ha producido una intensidad de..., un aumento de la densidad del tráfico entre estas dos localidades que ha producido atascos prácticamente en todo el recorrido desde Sevilla hasta Cádiz.

Estamos hablando de que de los 20.000, 25.000 vehículos que circulaban por la antigua AP-4, ahora se ha aumentado un 30%, estamos hablando de 35.00 vehículos. Y estamos viendo que son periodos, que este es un periodo que en el que todavía no está..., que estamos todavía con los efectos de la pandemia, que estamos todavía con restricciones a la movilidad, con restricciones de aforo, con restricciones de horarios, en el que todavía no se ha explotado completamente esa movilidad, de recuperar esa movilidad entre ambas provincias. Y ya no queremos pensar qué se va a producir en esa AP-4 cuando se produzcan con normalidad

unos Carnavales, un Gran Premio de Motociclismo o una Feria de Sevilla, o una Feria de Jerez, en definitiva, eventos que atraen a mucho más público, mucha más población y a movilizar a esas personas entre ambas provincias. Y también ha coincidido que este año pues el paso del Estrecho tampoco se ha producido.

En definitiva, señorías, lo que nosotros estamos pidiendo aquí —como ya se ha debatido en la anterior proposición no de ley— es una necesidad, es una realidad, que o bien se aprovecha y se hace un tercer carril, sea la que sea la forma más beneficiosa, lo que menos coste produzca a las arcas del Estado... Que ahora me hace mucha gracia escuchar cómo se preocupan por la cantidad de dinero que hay que gastar en las infraestructuras, cuando la señora Montero decía que unos milloncicos, unos miles de millones arriba o abajo, que eso no era nada, ¿no? Pero, bueno, me parece bien que ahora empiecen a preocuparse por ese dinero. Que también decían que el dinero público no era de nadie, cuando el dinero público, evidentemente, es de todos y cuesta mucho trabajo ganarlo y producirlo.

Así que nada más, señorías. Yo lo que espero es, evidentemente, que apoyen esta proposición no de ley, en una de las alternativas que estamos aquí promoviendo: o bien la creación de un tercer carril en la AP-4, o bien el desdoblamiento de la antigua Nacional IV en toda su extensión. No solo que llegue hasta Los Palacios, sino que llegue, como mínimo, hasta el aeropuerto de Jerez.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señorías.

Para fijar posicionamiento respecto a esta proposición no de ley, por el Grupo Vox, su portavoz tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, ya se ha dicho, ya se ha hablado en la anterior iniciativa prácticamente lo que serían los planteamientos generales, ¿no?, de una propuesta como esta. Esto es, efectivamente, una iniciativa a la que nadie puede decir que no. Otra cosa es que tuviéramos datos comparativos con otros tramos de autovías para que pudiéramos realmente evaluar la conveniencia y la urgencia de esas obras.

En cualquier caso, bueno —como decía antes—, el desdoble de la carretera, o en este caso también se solicita añadir un tercer carril, siempre debe de contemplarse como algo positivo desde cualquier punto de vista.

Dicho lo cual, bueno pues este tipo de propuestas no dejan de ser de alguna manera, pues, un brindis al sol, algo muy habitual en este tipo de iniciativas.

En principio, ya le digo que votaremos que sí, incluso si se acepta la enmienda del Partido Socialista, puesto que efectivamente el contenido no entra en detalles y obviamente aquí no hay conflicto con criterio de oportunidad o de suficiencia de recursos.

Ahora bien, lo que sí entendemos es que sería conveniente que por parte de Ciudadanos y por parte del Partido Popular tuvieran el mismo celo sobre otras actuaciones, como puede ser perfectamente la carretera

de Arcos de la Frontera-Antequera, una vieja promesa que se ha olvidado; o lo que sería el cierre de la autovía del Olivar; o, bueno, pues yendo a lo que es el ámbito de mi provincia, pues a la circunvalación en la A-424 en el Valle de los Pedroches —como digo—, la circunvalación de Villanueva de Córdoba que soporta un altísimo tráfico de vehículos pesados. Podemos empezar por las cosas que tenemos en casa, por las cosas que podemos gestionar y luego, ya es el momento de pedir otras tareas a terceros.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por Unidos Podemos..., Unidas Podemos, su portavoz tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Bueno, aunque esta iniciativa, los portavoces que me han precedido la consideran muy similar a la anterior, yo creo que hay algunas diferencias que no son menores. Antes hablábamos de una carretera que estaba sin terminar, como ocurre también, como refería el portavoz de Vox con la conexión entre Jerez y Antequera. Aquí estamos hablando de otra cosa; aquí ya tenemos una vía de alta capacidad y el planteamiento es aumentar su capacidad mediante la incorporación de otro carril, pero entre dos núcleos que ya tienen conexiones de alta capacidad, que no es el caso —como se ha referido antes— de otras conexiones y de otras vertebraciones territoriales pendientes en Andalucía, que en estricto sentido y a nuestro parecer debieran ser prioritarias, por cuanto no tienen esas vías a su disposición.

Dicho eso, y como sí que le referíamos en la anterior iniciativa, la visión de conjunto en la vertebración del territorio no es cuestión menor. Si el puerto de Algeciras, que mueve más de cien millones de toneladas al año, no sacara 600.000 camiones al año a la carretera para llevar la mercancía a los centros de distribución estatal —Coslada fundamentalmente, en Madrid; y Plaza, en Zaragoza— y no los sacara precisamente por la AP-4, o por la Nacional IV, el descenso de problemas que se producen en esas vías actualmente sería muy importante. Y, como esto es un pequeño puzzle, lo de la vertebración, paradójicamente, para aliviar la carga de tráfico que tienen estas vías, es necesario que se hagan las inversiones que permitan trasvasar el movimiento de mercancías y la cadena logística de la carretera al ferrocarril. Y, cuando esto sucediese, sería bastante más fácil que pudiéramos ajustar en sus términos concretos la intensidad media diaria de vehículos que tiene esta vía y las necesidades que tiene para afrontar.

Por tanto, seguiremos el debate, pero no nos parece tan de cajón que esta infraestructura y esta obra sea necesaria; no nos parece que sea una inversión que se debiera ordenar entre las primeras de la tabla, habiendo otras muchas infraestructuras pendientes o sin hacer en territorios que objetivamente están peor comunicados. Y, por otra parte y reiterando lo que decíamos antes, es insistir en un modelo en el que parece que nos obcecamos en meter la prioridad y los recursos exclusivamente en el tráfico rodado, cuando —insisto, repito, lo dije antes— todos tenemos en los papeles que tenemos que buscar alternativas que hagan

que la movilidad sea fluida, de mercancías y de personas, y que lo conciliemos con un incremento de la contaminación que ya no es asumible ni de lejos.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, seamos o no seamos usuarios de la AP-4, yo creo que todos tenemos, o hemos tenido conocimiento de la exponencial subida que ha sufrido la densidad del tráfico en dicha vía. Los atascos, las retenciones, yo creo que son ya desde Sevilla hasta Jerez y viceversa, y desde Jerez hasta Sevilla. Y yo apuntaría incluso más: yo creo que ya no estamos hablando ni siquiera de periodo vacacional, estamos hablando de cualquier día de la semana. Ayer mismo había una intensidad de tráfico muy importante en la AP-4; yo fui un usuario ayer de esa carretera y lo comprobé. Decía que ya no solamente fuera de periodo vacacional, sino también incluso fuera de periodo horario; o sea, a cualquier hora del día, de la tarde, de la noche, la retención y la densidad es muy importante.

Es cierto —se ha explicado por otros portavoces; también por el grupo proponente, por el Grupo Ciudadanos—, es cierto que el final del peaje necesitó esa planificación que no se hizo, no hizo quien le correspondía en aquel momento hacerlo, que fue cuando se desarrolló y se acabó el convenio del peaje, que ya le correspondía al Gobierno del señor Sánchez. Es verdad que el año 2020, de alguna forma, tapó este problema, u ocultó este problema, porque estábamos confinados, porque la movilidad no era toda la que tenía que ser; los ciudadanos no nos podíamos mover como nos hubiera gustado movernos por culpa de la dichosa pandemia. Pero claro, ya el 2021 ha desenmascarado todo y ha desenmascarado ese problema y yo creo que todos somos conscientes de que hay que tomar medidas para solucionarlo.

Creemos que las medidas que se proponen en la proposición no de ley que presenta el Grupo Ciudadanos son las correctas. Creemos que ya ocurrió en su momento con la A-49, en Huelva; había que hacer ese famoso tercer carril, porque aquello era absolutamente intransitable. Es conveniente que se siga, tanto que la hemos reivindicado desde todos los puntos de vista y, oye, cada gobierno hizo lo que tenía que hacer. Bueno, yo tengo mi teoría sobre aquello, y seguro que el Grupo Socialista tiene la suya, pero, bueno, se hicieron, se empezó el desdoble de la Nacional IV; no se debe de parar ese desdoble de la Nacional IV, no se puede parar en Los Palacios. Ese desdoble ya tiene..., porque en Los Palacios, al fin y al cabo, son los primeros veinte kilómetros, que no solucionarían ningún problema grave, lo importante sería seguir con ese desdoble, ¿no?

En definitiva, yo creo que lo que se propone en la proposición no de ley es importante. Pero a mí me gustaría hacer una última reflexión, que también la sufrí ayer mismo. Y estoy seguro que los usuarios de esa AP-4, que hay muchos en esta sala ahora mismo, porque somos de la provincia de Sevilla, de Cádiz, o tenemos que pasar por ella de forma habitual para..., y me consta que lo hacemos... ¿Hay un problema añadido, que quizás sea motivo

de..., no vamos a hacer ninguna enmienda *in voce*, pero sí será motivo, probablemente, de que lo podamos debatir en otra ocasión aquí, en el Parlamento, en comisión o en pleno, y es el deterioro de la propia carretera. El hecho de que se haya acabado el tema del peaje, que eso ha sido bueno para todos los ciudadanos; el hecho de que se haya aumentado esa intensidad y esa densidad de tráfico, no tiene previsto por parte del Gobierno, de momento, que se aumente el dinero en conservación y en mantenimiento de la carretera. Vuelvo a repetir: ayer mismo fui usuario de la AP-4 y comprobé cómo los saltos que se pegan en el coche y los vaivenes que se pegan en el coche antes no se pegaban. Eso hay que solucionarlo y, evidentemente, entendemos que el titular de la carretera que, además dijo que con el dinero que se recaudaba en el peaje había para reformar la carretera no sé cuántas veces —lo dijo el señor Ábalos en su momento—, bueno, no sé cuántas veces, no sé; pero, por lo menos una al año debería hacerlo, porque, evidentemente, eso va de mal en peor. Y al ir de mal en peor el estado de la carretera, también va de mal en peor la seguridad de los propios usuarios, no solamente ya por la densidad del tráfico, que eso ya trae inseguridad consigo, sino, además, pues el deterioro de la misma, como estaba diciendo.

Muchas gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Socialista, su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, presidente.

Les decía antes que el interpelar y el pedir al Gobierno de España en materia de fomento e infraestructuras se estaba convirtiendo en una práctica habitual en esta comisión. Pero lejos está en mi ánimo el confrontar, aún menos en una proposición no de ley que trae Ciudadanos a debate y en la que hemos coincidido de forma parcial los socialistas anteriormente. Para nosotros, las buenas conexiones del transporte son temas cruciales para el desarrollo de nuestra tierra. En concreto, en el caso tanto de esta iniciativa que nos ocupa como de la anterior, son las que vertebran Andalucía occidental, aunque, sin duda, su desarrollo tiene un efecto socioeconómico que amplifica o que se amplifica a toda nuestra comunidad.

El desarrollo de sectores como el industrial, el turístico, la logística, el agroindustrial o el desarrollo de importantes empresas, como las del sector aeroespacial, dependen muy mucho del desarrollo de las infraestructuras que potencien el valor añadido que poseen. Y ese ha sido y es nuestro compromiso. De hecho, el 30 de diciembre de 2019, hace veinte meses, se produjo el fin del peaje de la AP-4, terminando con el contrato con Abertis y volviendo a depender del Estado. Así, los y las conductoras que diariamente circulan por esta vía —hemos calculado que son unos veinticinco mil a diario de media; se encuentra entre una de las más transitadas del país— dejaron de pagar aquella noche del 30 de diciembre el peaje de la AP-4, que cuenta con 93,8 kilómetros de longitud y —como digo— son transitados aproximadamente por veinticinco mil vehículos, aunque sabemos que esa cifra se amplifica, aumenta de forma considerable en la época estival. La supresión de este peaje fue, sin duda, fruto de la decisión y el compromiso de un Gobierno socialista, de

Pedro Sánchez, que garantizó no prorrogar los contratos de concesión de autopistas que iban a vencer, para que revertieran al Estado y se dejara de cobrar su uso. Además, se asumía la titularidad por parte del Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento, también del mantenimiento. Un Gobierno socialista de España que cumplía con Andalucía, con los andaluces y con las andaluzas, que hacía desaparecer por fin el peaje de la conexión Sevilla-Cádiz. En contraposición, un Partido Popular que se negó de manera sistemática a mover un solo dedo a favor de esta reivindicación, justa e histórica, de empresarios, trabajadores y de la ciudadanía en general de Sevilla y de Cádiz, y me atrevería a decir que de toda Andalucía.

El PP no hizo nada por eliminar el pago de la AP-4, y encima en la recta final de los mandatos de Mariano Rajoy incluso se llegó a poner en duda, entre ambigüedades, que fuera a desaparecer definitivamente el peaje, dejando la puerta abierta a un posible copago. Y, aun así, Moreno Bonilla mintió prometiendo, pancarta en mano, que si era presidente de la Junta se adelantaría a la finalización del peaje, pero no hizo nada en realidad. En definitiva, tuvo que ser el PSOE, en el Gobierno de España, quien resolviera la incompetencia e insensibilidad del PP.

Dicho esto, han pasado solo 20 meses de tráfico, con un año pandémico de por medio, donde los datos de afluencia por carretera medidos por el IMD, que es la intensidad media diaria medida en vehículos al día, no son representativos, por lo que el Gobierno debe disponer de datos reales y fidedignos para abordar actuaciones en la AP-4, en el caso del tercer carril, o bien desdoblado la Nacional IV. Por lo tanto, una vez se avance en la movilidad, como en todas las carreteras, no duden que el Gobierno de España actuará.

De momento, en relación con la AP-4, el Gobierno ya puso en servicio el desdoble de la carretera Dos Hermanas-Los Palacios, con una inversión de 53 millones de euros, reconfigurando las conexiones viarias del sur de Sevilla y mejorando las condiciones de movilidad y seguridad de los municipios del sur de la provincia. A lo que hay que sumar la pasada remodelación del enlace de El Torbiscal, de la Nacional IV, o la puesta en servicio de los tramos de la SE-40.

Finalizo. Hemos presentado una enmienda *in voce*, en base a lo expuesto de falta de datos ajustados a la realidad, aunque ya me ha adelantado el portavoz de Ciudadanos que no la va a admitir y sé que las objeciones que va a poner sobre la mesa son ciertas en cuanto a que probablemente no tenemos que esperar a que se produzcan esos datos, pero la someto a su consideración y, de ser admitida por el portavoz del grupo proponente, anunciamos nuestro apoyo a esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para cerrar el debate, el portavoz del Grupo de Ciudadanos. Y anunciando, en su caso, la aceptación o no de la propuesta que ha hecho el Grupo Socialista.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Gracias, señor presidente.

Tal y como ha adelantado la portavoz del Grupo Socialista, yo le voy a admitir la enmienda que propone, que es que se realice esa actuación en función de los datos de afluencia en la carretera, pero ya le he

advertido que considero que es un error. O sea, me parece un detalle de mal gestor esperar a que haya un problema para arreglarlo, cuando se sabe perfectamente que ese problema ya existe y lo único que va a hacer es incrementarse ese problema. Pero, bueno, al menos que quede ahí, porque quiero que al menos salga esta proposición no de ley apoyada por todos los grupos de este Parlamento.

No sé qué es lo que va a hacer la señora Nieto, no sé exactamente qué es lo que propone. Evidentemente, yo, como gaditano y como miembro del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, creo que hemos pedido en varias ocasiones, no solo en una, que se aborde de una vez, que se complemente ya, que se realice la obra de la inversión ferroviaria de Algeciras-Bobadilla. Lo hemos pedido en muchas ocasiones, pero, como no se produce, y ahora mismo tenemos ya este problema, tenemos el proyecto del desdoblamiento de la Nacional IV desde hace muchos años y tenemos que buscar una solución, pues esta es una solución. Ahora mismo, ¿qué es lo que ha ocurrido? Pues que el tráfico pesado está ocupando el carril derecho, prácticamente, en toda la extensión de la AP-4, y solo queda un carril para la circulación de los vehículos.

Por lo tanto, señorías, yo les agradezco a todos, o a casi todos, no sé, repito, no sé lo que va a hacer la señora Nieto. También recordar a la señora Nieto que la contaminación, evidentemente, si hay atascos y se tarda más tiempo y los vehículos están funcionando más tiempo, va a seguir aumentando. Yo creo que cuanto más fluido sea el tráfico rodado, menos emanaciones de CO₂ va a haber. También se lo recuerdo. Por lo tanto, también sería beneficioso para el medioambiente que el tráfico sea cada vez más fluido.

Lo dicho, agradecerles a todos los portavoces su predisposición a aceptar esta proposición no de ley, y aceptamos, como he dicho, con esas objeciones y con ese criterio, con esa perspectiva que veo que es de mal gestor el esperar a ver que hay un problema para arreglarlo, la enmienda del Partido Socialista.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Vamos a proceder por tanto, a la votación de las cuatro proposiciones no de ley, en el mismo orden que hemos debatido. Por tanto, la primera sería la relativa a promover la conexión ferroviaria de Marbella, donde no fue aceptada la enmienda socialista. Pasamos a votación. Estamos hablando de promover la conexión ferroviaria de Marbella. Vamos a votar en el mismo orden que hemos debatido.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 13 votos a favor, ningún voto en contra, 5 abstenciones.

Segunda proposición no de ley, relativa al restablecimiento del servicio de trenes de cercanías en la provincia de Málaga.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 13 votos a favor, ningún voto en contra, 5 abstenciones.

La siguiente es la relativa al desdoble de la carretera A-471.

Se inicia la votación.

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

Última proposición no de ley, ampliación del tercer carril, pero hay una aceptación *in voce* por parte del portavoz de Ciudadanos a la enmienda del Grupo Socialista, con esa enmienda, por tanto.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 15 votos a favor, ningún voto en contra, 3 abstenciones.

Muchas gracias, señorías.

Buena vuelta por la AP-4 o por donde vayan. Yo, en mi caso, es por la AP-4.

