



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 37, celebrada el miércoles, 2 de febrero de 2022

ORDEN DEL DÍA

PREGUNTAS ORALES

11-21/POC-002577. Pregunta oral relativa al incumplimiento del objeto del contrato por parte de Imesapi, empresa adjudicataria en conservación de carreteras, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Carmen Barranco García y D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

11-22/POC-000073. Pregunta oral relativa a la pasarela de entrada y la rotonda en la travesía de Sanlúcar la Mayor, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María José Piñero Rodríguez, D. Alejandro Hernández Valdés y D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

11-22/POC-000104. Pregunta oral relativa a los metros andaluces, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-22/POC-000105. Pregunta oral relativa a la Tarjeta Joven de Transporte, 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.

11-22/POC-000106. Pregunta oral relativa a los puertos pesqueros andaluces, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-22/POC-000138. Pregunta oral relativa al inicio de las obras del desdoblamiento de la A-404 a su paso por el municipio de Alhaurín de la Torre (Málaga), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Javier Carnero Sierra, del G.P. Socialista.

11-22/POC-000139. Pregunta oral relativa a las medidas adoptadas en relación a la situación del sector F de Almensilla (Sevilla), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Verónica Pérez Fernández y D. Francisco Javier Fernández Hernández, del G.P. Socialista.

11-22/POC-000140. Pregunta oral relativa al impacto del bono de alquiler joven en la Comunidad Autónoma de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Juan María Cornejo López y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

11-22/POC-000163. Pregunta oral relativa a la ayuda para la construcción de viviendas en alquiler en Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, D. Enrique Moreno Madueño y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

11-22/POC-000165. Pregunta oral relativa a la autovía del Almanzora, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, D. Enrique Moreno Madueño y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000249. Proposición no de ley relativa al plan especial para la ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

11-21/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la suspensión de trenes de cercanías en la provincia de Málaga, presentada por el G.P. Ciudadanos.

11-22/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la culminación del proyecto de la carretera del Arco, presentada por el G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

11-22/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa al protocolo de financiación con el Gobierno de España para la línea 3 del metro de Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

11-22/PNLC-000010. Proposición no de ley relativa a la declaración de servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

11-22/PNLC-000015. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga), presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, siete minutos del día dos de febrero de dos mil veintidós.

PREGUNTAS ORALES

11-21/POC-002577. Pregunta oral relativa al incumplimiento del objeto del contrato por parte de Imesapi, empresa adjudicataria en conservación de carreteras (pág. 8).

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.

11-22/POC-000073. Pregunta oral relativa a la pasarela de entrada y la rotonda en la travesía de Sanlúcar la Mayor (pág. 11).

Intervienen:

Dña. María José Piñero Rodríguez, del G.P. Vox en Andalucía.

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

11-22/POC-000104. Pregunta oral relativa a los metros andaluces (pág. 14).

Intervienen:

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

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

11-22/POC-000105. Pregunta oral relativa a la Tarjeta Joven de Transporte (pág. 17).

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. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

11-22/POC-000106. Pregunta oral relativa a los puertos pesqueros andaluces (pág. 19).

Intervienen:

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

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

11-22/POC-000138. Pregunta oral relativa al inicio de las obras del desdoblamiento de la A-404 a su paso por el municipio de Alhaurín de la Torre (Málaga) (pág. 22).

Intervienen:

D. Javier Carnero Sierra, del G.P. Socialista.

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

11-22/POC-000139. Pregunta oral relativa a las medidas adoptadas en relación a la situación del sector F de Almensilla (Sevilla) (pág. 25).

Intervienen:

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

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

11-22/POC-000140. Pregunta oral relativa al impacto del bono de alquiler joven en la Comunidad Autónoma de Andalucía (pág. 29).

Intervienen:

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

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

11-22/POC-000163. Pregunta oral relativa a la ayuda para la construcción de viviendas en alquiler en Granada (pág. 32).

Intervienen:

Dña. Concepción González Insúa, del G.P. Ciudadanos.

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

11-22/POC-000165. Pregunta oral relativa a la autovía del Almanzora (pág. 35).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000249. Proposición no de ley relativa al plan especial para la ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana (pág. 37).

Intervienen:

D. Rafael Segovia Brome, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

D. Manuel Andrés González Rivera, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación del punto 1: aprobado por 10 votos a favor, 3 votos en contra y 5 abstenciones.

Votación del punto 2: aprobado por 13 votos a favor y 3 votos en contra y ninguna abstención.

11-22/PNLC-000015. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga) (pág. 47).

Intervienen:

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

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

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

D. Enrique Moreno Madueño, del G.P. Ciudadanos.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

11-22/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la culminación del proyecto de la carretera del Arco (pág. 54).

Intervienen:

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

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

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

Votación: rechazada por voto ponderado, 8 votos a favor y 8 votos en contra.

11-22/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa al protocolo de financiación con el Gobierno de España para la línea 3 del metro de Sevilla (pág. 61).

Intervienen:

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

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

D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Unidas Podemos por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

11-22/PNLC-000010. Proposición no de ley relativa a la declaración de servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid (pág. 69).

Intervienen:

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

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

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

Dña. Mercedes María López Romero, del G.P. Ciudadanos.

D. José Luis Sánchez Teruel, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

11-21/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la suspensión de trenes de cercanías en la provincia de Málaga (pág. 76).

Intervienen:

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

D. Alejandro Hernández Valdés, 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 unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta minutos del día dos de febrero de dos mil veintidós.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Vamos a comenzar con la Comisión de Fomento. Informar que el presidente de la comisión está con COVID, por lo tanto me va a tocar sustituirle. Lógicamente, no estaré a la altura del gran presidente que tenemos en esta comisión, pero seguro que, entre todos, tendremos un desarrollo de la misma acorde a lo que se espera de nosotros.

En la Mesa de la semana pasada se solicitó una comparecencia, a petición del Gobierno, sobre los fondos europeos, que se ha catalogado para que entre en la Comisión de Asuntos Europeos, con lo cual no tendremos aquí esa comparecencia. Tendremos las preguntas y las PNL, por el tiempo de dos minutos y medio para la pregunta y dos minutos y medio para la respuesta, y luego las tres PNL, por cinco minutos para la presentación y tres minutos para los grupos, así como tres minutos de cierre para la PNL.

El Grupo de Ciudadanos solicita el cambio en las PNL, ¿no?

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Sí, presidenta.

Muchas gracias.

Ya he hablado con los portavoces, y no hay ningún problema en cambiar la segunda PNL y ponerla la sexta; y la sexta, la segunda. Vamos, cambiar el orden.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Si están de acuerdo los presidentes, si están de acuerdo los portavoces...

[Intervención no registrada.]

Si queréis, los portavoces lo habláis en el transcurso de las preguntas a la consejera. Así vamos avanzando. Y en el receso en el que se vaya la consejera decimos cuál es el orden de las PNL. ¿De acuerdo?

11-21/POC-002577. Pregunta oral relativa al incumplimiento del objeto del contrato por parte de Imesapi, empresa adjudicataria en conservación de carreteras

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Venga, pues comenzamos con la primera pregunta del Grupo Unidas Podemos, relativa al incumplimiento del objeto del contrato por parte de Imesapi, empresa adjudicataria.

Tiene la palabra la consejera, dos minutos y medio. Perdón, perdón... Por Unidas Podemos, la pregunta.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, presidenta.

Doy por formulada la pregunta.

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

—Muchas gracias, presidenta.

Tengo que empezar deseando la pronta recuperación del presidente de esta comisión.

Señoría, a la empresa a la que alude fue adjudicado el contrato de servicios de diversas operaciones de conservación en la red de carreteras de Andalucía de la zona oeste de la aglomeración urbana de la provincia de Sevilla. Conforme a la información con la que contamos, le indico que la empresa mantiene y explota las instalaciones del centro de conservación adscrito a ese contrato, que ha ejecutado también una medida medioambiental de una instalación fotovoltaica, con una potencia instalada de 8 kilovatios, y que mejora la requerida en su contrato, 4,32 kilovatios.

Y, por otra parte, indicarle que el personal adscrito corresponde a los 25 puestos de trabajo exigidos en el pliego que lo rige.

Gracias.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, consejera.

Mire, los representantes de los trabajadores llevan varios años denunciando los continuos incumplimientos del contrato, tanto de personal como de mantenimiento, de las instalaciones, de los vehículos y de la maquinaria.

Hicimos esta pregunta por escrito, consejera, y su respuesta fue que todo estaba perfecto, igual que la respuesta que ha tenido usted ahora. Sin embargo, los trabajadores denuncian varias cosas, como, por ejemplo, los incumplimientos en la contratación. Donde tenía que haber seis oficiales de primera, consejera, hay

cuatro trabajadores con categoría de peón, realizando operaciones de vigilancia de carreteras; donde debería haber 15 trabajadores de vialidad, hay once. Se utiliza a los trabajadores para centros y carreteras que no están incluidos en el contrato, así como sus vehículos y la maquinaria, dejando su centro de referencia, donde deberían de prestar sus servicios, al descubierto.

Al centro de trabajo, consejera, no se le hace el mantenimiento. Y eso es responsabilidad de la empresa según el pliego de condiciones. Hay goteras y humedades, y los trabajadores han solicitado reiteradamente su arreglo. Y aquí estamos, consejera, con las mismas goteras y las mismas humedades que hace años.

Los equipos de vigilancia, consejera, están desarrollando tareas de vialidad. Los equipos que están para vigilar las carreteras, para controlar que todo esté bien, se dedican al arreglo y mantenimiento de las carreteras.

Los trabajadores han puesto esto en conocimiento del personal de la Junta a cargo de la supervisión de los contratos. Y la respuesta que este personal les da a los representantes de los trabajadores es que «esto ya lo sabe mi jefe». Consejera, esto está registrado y recogidas en actas estas reivindicaciones. Y si, como dice el personal encargado de la supervisión de los contratos, la consejería ya conoce esta situación, ¿cuándo va a poner soluciones encima de la mesa, consejera? Es usted la responsable última del cumplimiento de los contratos. Y, como usted comprenderá, al igual que nosotros, no podemos permitirnos que haya peones realizando tareas de oficiales, que haya vigilantes realizando tareas de vialidad, realizando tareas de mantenimiento y conservación de carreteras, cuando esa ni es su función ni están preparados para ello.

Entonces, lo que le pedimos es que se haga cargo de las reivindicaciones de la empresa, que, como le digo, está recogido en acta y han presentado varios escritos a los responsables del cumplimiento del objeto del contrato, y que le pongan remedio a esta situación.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para contestar, la consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Se lo vuelvo a repetir —ya lo dije en esa pregunta escrita—: la información que dispongo es que no tenemos constancia de los incumplimientos que usted nos está trasladando. Hacemos un seguimiento muy exhaustivo de las tareas de gestión de los contratos de las empresas adjudicatarias de este centro de conservación, y de todos.

Me indican que cumple con las actividades de conservación de las carreteras asignadas y de todos sus elementos —el túnel de San Juan de Aznalfarache, el puente del Alamillo—; que cumple con los medios y condiciones requeridos de maquinaria, vehículos, maquinaria auxiliar, materiales exigidos, de manera que ha dispuesto también del acopio de los materiales más frecuentes; que cumple con el requisito del personal ads-

crito al contrato; que además cuenta todo el personal con plan de formación específico, con plan de prevención, seguridad y salud de los trabajadores; que aporta la empresa también su propio servicio de prevención, con numerosos técnicos; que cumple las labores de gestión encomendadas, y mantiene actualizados los equipos informáticos, infografía... Tiene un sistema integrado de gestión que incluye plan de aseguramiento de la calidad, y también el medioambientalmente exigido. Mantiene el sistema de gestión Coinca, de la consejería, para actualizar diariamente las incidencias y todas sus afecciones también sobre esas carreteras.

Señoría, la acción de vigilancia que esta consejería ejerce en la gestión de todos los contratos que adjudicamos la realizan técnicos y funcionarios adscritos. Y es muy estricta.

No obstante, le indico que no dudaremos en la aplicación de cláusulas de penalización de resolución de los contratos, en su caso, si se incumple el contenido de los contratos que gestionamos.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

11-22/POC-000073. Pregunta oral relativa a la pasarela de entrada y la rotonda en la travesía de Sanlúcar la Mayor

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta del Grupo Vox, la señora Piñero, sobre la pasarela de entrada y la rotonda en la travesía de Sanlúcar la Mayor.

La señora PIÑERO RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, buenos días. Me alegro de verla.

Mire, la entrada a la población de Sanlúcar la Mayor, proveniente de Sevilla, se hace por una pasarela que, aparte de vieja y estrecha, una vez que ya se pasa, tiene un cruce de semáforos y una pequeña rotonda para la derivación de otras carreteras. Este puente, aparte de que debe ser remodelado y ensanchado para adecuar el municipio, es también por seguridad de los peatones.

El pasado lunes, el Pleno del Ayuntamiento de Sanlúcar la Mayor aprobó por unanimidad una moción para hacer un estudio técnico de la segunda parte de lo que es la travesía, para mejorar la fluidez del tráfico en su paso por el núcleo urbano, ya que a veces es casi más problemático y lento atravesar el pueblo que llegar a Sevilla.

Además, también, si se hace este arreglo, saldrían beneficiados municipios como el de Olivares y Albaida del Aljarafe, que tienen su salida a la autopista por Sanlúcar la Mayor.

Esta carretera es competencia autonómica, y es por lo que su consejería debería prever una partida presupuestaria para modificar esta infraestructura, de manera que el tráfico fluya con mayor rapidez.

La Junta de Andalucía es conocedora de este problema, porque ya en 2013 el ayuntamiento informó al respecto. Pero la respuesta en aquel entonces era que no había dinero.

El arquitecto municipal ha hecho un informe técnico, adjuntando que el ayuntamiento dispone la posibilidad de aportar 300.000 euros, que están depositados como patrimonio de suelo procedente de una actuación urbanística aprobada en el 2005, para la construcción de más de cien viviendas de la urbanización Camino Real. Y en este informe, que tengo aquí, apunta que se podrían incluso aportar, con fondos propios del ayuntamiento, entre 200.000 y 300.000 euros.

Señora consejera, con todas estas facilidades y viendo el gran problema que tiene esta travesía y acceso, que no solamente es para Sanlúcar, sino incluso para pueblos cercanos, le pregunto: ¿va a ser posible? ¿Van a tener ustedes una partida prevista para solucionar esta infraestructura?

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para su respuesta, la consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

En efecto, el municipio de Sanlúcar la Mayor ha tenido importante desarrollo urbanístico al otro lado de la línea del ferrocarril respecto a su casco urbano. El criterio de nuestra consejería ante este tipo de desarrollos urbanísticos que generan problemas de permeabilidad peatonal respecto a la carretera y sus conexiones con el núcleo urbano es que deben ser resueltos a través de los respectivos proyectos de desarrollo urbanístico, y así lo transmitimos siempre en nuestros informes sectoriales de carreteras.

Hace unos años se ejecutó una actuación de reordenación de la intersección de la A-472 y de la A-8075 en la entrada de Sanlúcar por Espartinas. Consistió en una glorieta que previamente fue aprobada por el ayuntamiento. Esta actuación también incluyó la reordenación de la intersección de la avenida Virgen del Rosario y avenida Antonio Pazos.

En cuanto al tráfico peatonal por la carretera A-8077, el paso superior sobre el ferrocarril dispone de acederos en cada margen a distinto nivel con la calzada, también defendidos por barandillas.

En esta legislatura, en octubre de 2020 ejecutamos una actuación de mejora de la intersección de la A-472 con la A-473 hacia Aznalcóllar, donde se canaliza un tráfico superior a 3.500 vehículos diarios. Presentaba un grave problema de seguridad vial, también sus marcas estaban desgastadas.

Decirles que es importante esa actuación en esa intersección y, por otra parte, también hemos realizado una actuación en la red viaria que corresponde a Sanlúcar la Mayor, en concreto la actuación que redonda notablemente en la mejora de la seguridad vial para el usuario en los accesos a la población desde la autovía Sevilla-Huelva, la A-49, y desde Gines, al actuar en las carreteras también A-473 y A-8076.

Y vamos a seguir trabajando para mejorar los accesos de este municipio, pero indicarle, señoría, que los presupuestos de 2022 ya sabe usted lo que ocurrió en este Parlamento. Su propio grupo votó de forma contraria a ese presupuesto, y en estos momentos pues nos encontramos en una tarea de reprogramación, de reorganización del presupuesto. Luego no es lógico que usted me pregunte por la asignación de una partida presupuestaria, cuando ya conoce la situación que afronta este Gobierno de cara al presupuesto de 2022.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La portavoz de Vox quiere usar de nuevo los segundos que le quedaban.

La señora PIÑERO RODRÍGUEZ

—Simplemente decirle que esa glorieta se ha visto insuficiente, esa que se construyó para mejorar un poco el tráfico, se ha visto insuficiente para dar salida a esta afluencia de tráfico. Y que, bueno, los presupuestos siempre se pueden modificar, no sé si estaba contemplada, parece que no, esta actuación en los presupuestos del 2021, pero que sí que se puede hacer una modificación presupuestaria, y que, por el volumen

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

que tiene y por la trascendencia que tiene y las facilidades que les da el ayuntamiento, nos gustaría que fuera contemplada dentro de los presupuestos, de la modificación presupuestaria.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

11-22/POC-000104. Pregunta oral relativa a los metros andaluces

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

La siguiente pregunta, del Grupo Popular, su portavoz el señor Bueno, relativa a los metros andaluces.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días, señora consejera.

Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

Bien, yo creo que durante los últimos años de gobierno socialista, hablar de los tranvías y hablar de las líneas de metro en Andalucía era el ejemplo claro de una política de la dejadez, de la desidia y del abandono. Son muchos los ejemplos. Son demasiados los ejemplos, desde luego no tenemos tiempo, en dos minutos y medio, de relatar la cantidad de consecuencias que ha tenido ese no hacer política con los metros, con los tranvías andaluces y, por tanto, intentar solucionar los problemas de movilidad en Andalucía.

Y decía que son muchos los ejemplos y, además, muchos los ejemplos en todas las ciudades donde se prestan. Si hablamos de Granada, hablamos de que no se conoce en absoluto ningún tipo de posibilidad, de estudio para poder llevar a cabo esa ampliación necesaria del metro de Granada. Si hablamos de Málaga, las fotografías de ese centro de Málaga levantado durante tantos años es el mejor ejemplo de abandono y de desidia de un proyecto que nunca supo llevar a cabo y nunca supo rematar ni terminar el Partido Socialista. Si hablamos del metro de Sevilla, otro ejemplo. Hoy tendremos ocasión, en una proposición no de ley que llevamos en el grupo, para ver la implicación de los grupos políticos con respecto al problema de la financiación que tiene. Pero hasta ahora el problema no solamente era la financiación, el problema era de no destapar, porque se habían abandonado en un cajón los proyectos que han tenido que ser renovados todos, porque se han quedado obsoletos después de gastarnos un montón de millones de euros en ellos. Nadie pensaba en la ampliación del metro de Sevilla, con esa línea 1 creían que ya estaba todo absolutamente hecho.

Si hablamos de tranvías, igual. Aquí hemos asistido durante los gobiernos, el gobierno socialista, hemos asistido a debates permanentes de echarles la culpa a los demás. Aquí, cuando hablamos del metro de Jaén, la culpa la tenía el alcalde, del Partido Popular, cuando lo había. Y, cuando el alcalde era socialista, pues estaban ya a punto de solucionarse los problemas, y nunca se solucionaban, nunca se solucionaron porque todo era una mentira. En el metro de la Bahía de Cádiz, cuántas veces hemos dicho que se ponía ya en marcha, cuántas veces ha dicho el Partido Socialista, el gobierno socialista que se ponía en marcha, y nunca jamás lo puso. El tranvía de Alcalá incluso el ejemplo es peor, porque hemos comprobado como usted, señora consejera, desde su consejería, hace pocos días se ha licitado para poder acabar con la vandalización que se hizo de ese tranvía y poder pagar esos destrozos que se le hicieron al tranvía abandonado por el Partido Socialista.

En definitiva, señora consejera, le pedimos una valoración sobre los metros y tranvías andaluces.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para contestar, tiene la palabra la consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, cuando el actual Gobierno andaluz asumió la responsabilidad del cambio en nuestra tierra nos encontramos, en efecto, que las obras de los metros estancadas; sus ampliaciones, absolutamente abandonadas; los tranvías también paralizados, hundidos, dejados en un agujero de reclamaciones también económicas, con la amenaza de retirada incluso de fondos europeos.

Tres años después hemos superado todas aquellas adversidades y hemos planificado el futuro de estas infraestructuras. Han sido tres años muy intensos y duros, de mucho trabajo, para rescatar estos proyectos que consideramos esenciales para favorecer la movilidad al conjunto de Andalucía. De esta manera hemos dado pasos decisivos para la llegada del metro al corazón de Málaga, a la Alameda Principal. Será en esta legislatura, es cuestión de meses, tal y como nos comprometimos.

Pero también continuamos trabajando en la ampliación cien por cien soterrada del metro de Málaga, acordada con su ayuntamiento en base al diálogo. Y hemos adjudicado ya la redacción de este proyecto de prolongación soterrada cien por cien hasta el Hospital Civil por 1,4 millones de euros.

En el metro de Granada estamos desarrollando la redacción del estudio informativo y de los tres proyectos constructivos para las ampliaciones norte, sur y centro. La primera fase de prolongación sur, que discurrirá en superficie por los municipios de Armilla, Churriana de la Vega y Las Gabias. Tiene ya garantizada la inversión de 68 millones de euros de los fondos Next Generation, más 44 millones de euros de los fondos REGA para comprar los ocho trenes necesarios.

Nos encontramos las obras del tranvía de Alcalá de Guadaíra paralizadas, vandalizadas y hasta el punto de perder la financiación Feder. Hemos generado confianza en las autoridades europeas, rescatando 88 millones de euros que faltan por invertir en esta importante infraestructura. Por cierto, el único gran proyecto otorgado a una comunidad autónoma en el conjunto de este país el pasado mes de septiembre.

En el caso del tranvía de Jaén hemos logrado el acuerdo con el ayuntamiento. Está en marcha la revisión, están poniendo a punto las cinco unidades móviles del contrato ya adjudicado, así como nuestro compromiso con el servicio lo antes posible del tranvía de la Bahía de Cádiz, por cierto, que van a dar comienzo sus últimas pruebas.

Respecto al metro de Sevilla, en efecto, proyectos abandonados, guardados, 17 millones de euros tirados a la basura. Recogimos la línea 3 como prioritaria, el tramo norte, proyecto actualizado. Estamos en disposición de poder licitar esa obra del tramo norte este mismo año e informarles de que mañana mantendré una reunión con la ministra de Transportes en la que pedimos al Estado que financie, que ayude, que participe en la financiación de la línea 3 del metro de Sevilla en su tramo norte, al menos con el mismo porcentaje, la misma participación que realizó en el año 2005 para la construcción de la línea 1. Sería incomprensible que no

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

participase el Gobierno de España, tal y como lo hizo, y frustre las expectativas de los sevillanos y no colabore en favorecer la mejora de la movilidad de Sevilla y de su área metropolitana.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

11-22/POC-000105. Pregunta oral relativa a la Tarjeta Joven de Transporte

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta del Grupo Popular, su portavoz el señor Bueno, relativa a la Tarjeta Joven de Transporte.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias de nuevo, señora presidenta.

Señora consejera, tarjeta joven de transporte. Cuántas veces hemos escuchado lo de la necesidad de que existiera una tarjeta joven de transporte. Ha sido tema yo diría que de muchísimos programas electorales de los que se han realizado en Andalucía a la hora de tener que organizar el transporte, ¿no? Una reivindicación que se podía decir que era histórica entre comillas, porque siempre se hablaba de la tarjeta joven de transporte, pero, eso sí, nunca se cumplió por parte de los gobiernos anteriores en Andalucía, por parte de sus gobernantes, a pesar de esas múltiples promesas sobre la tarjeta joven de transporte.

Pues bien, otra cosa que ha cambiado, otra cosa que ha cambiado y que ha llegado —pensamos— además, señora consejera, en un momento muy oportuno, porque sabemos que estos dos años de situación vivida, en estos dos años que hemos pasado de situación vivida se hacía incluso más necesaria ahora esa tarjeta de transporte porque, además, es una forma más de potenciar el transporte público para los andaluces ¿no?, para que por fin tuvieran este tipo de cosas resueltas los jóvenes. Creemos que la cosa ha debido, o debe tener una acogida más que satisfactoria. Usted misma anunció ayer que son seis mil los malagueños que han recibido la tarjeta joven de transporte y seguro que en el resto de las provincias, pues se ha reaccionado o lo harán muy pronto de forma también muy positiva. Y, además, si echamos cuentas, el ahorro no es baladí. Yo, a mí se me ha ocurrido echar —por supuesto para los beneficiarios que se benefician del 100%, a esos les sale gratis— pero a los que menos se pueden beneficiar, que es un 50%, en una cuenta pequeña, que se puede hacer, por ejemplo, en la provincia, un estudiante del Aljarafe, universitario, que vaya a la Universidad Pablo de Olavide, y coja el metro, pues estamos hablando de más de trescientos euros al año de ahorro, con lo cual estamos hablando, como decía, para la gente joven, para los menores de 30 años, de un ahorro en absoluto baladí. Por eso, señora consejera, le damos la enhorabuena, por la implantación, por fin, de la tarjeta joven de transporte. Y nos gustaría que nos la valorara.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para contestar, tiene la palabra la consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

En efecto, señor Bueno, la tarjeta joven de transporte, que ha puesto en marcha este nuevo Gobierno, da respuesta a una reivindicación histórica. Sabe que se ha puesto en marcha a partir del pasado mes de enero; forma parte de una de esas medidas también emprendidas para recuperar el volumen de viajeros perdidos durante la pandemia, para fidelizar a los más jóvenes en el uso del transporte público, han de ser aliados del uso del transporte público. Sabe que la crisis económica ha afectado principalmente al uso del transporte público; sufrió un drástico descenso en los primeros meses de pandemia. Vamos recuperando esa demanda. Los usuarios y la tarjeta joven de transporte nos van a ayudar también para esa finalidad. Las medidas para generar confianza en el uso del transporte público, para favorecer la movilidad de los jóvenes en todos los medios de transporte público de los nueve ámbitos metropolitanos de Andalucía, fidelizar a los jóvenes, mejorar también nuestra red de transporte público, su calidad, haciéndola más eficiente, ágil, y sencilla.

El día 12 de enero, el presidente de la Junta de Andalucía entregó las ocho primeras tarjetas a los jóvenes. Casi tres millones de andaluces menores de 30 años van a poder beneficiarse de sus ventajas. Contará con una bonificación mínima —lo ha dicho— del 50% en la compra de sus billetes de transporte para los viajes en los autobuses, en los metros, en los tranvías, en el catamarán que une la bahía de Cádiz; una bonificación que puede elevarse hasta el 100% para los jóvenes de familia numerosa de categoría especial.

El sistema utilizado es la bonificación en recarga, el mismo procedimiento fijado para las tarjetas personalizadas de familia numerosa que gestionan los consorcios metropolitanos. Será una tarjeta única para todas las áreas metropolitanas, en las que reside el 65% de la población andaluza. La nueva tarjeta joven de transporte podría acaparar más de un tercio del volumen de los viajeros —el 36%—; equivaldría a más de 25 millones de viajes a partir de alcanzar esos niveles previos a la pandemia.

La puesta en marcha de esta tarjeta, ha sido necesario adaptar el *software*, incorporar esas nuevas bonificaciones a las máquinas y también en el diseño de la propia tarjeta.

Según los datos que conocemos, la aceptación ha sido muy positiva. Ya se han solicitado, tan solo en el mes de enero, 44.496 tarjetas a día de hoy, señoría. Y a tal efecto, está previsto que en una primera fase se permita también la tarjeta joven en los servicios de cercanías de Cádiz, coincidiendo con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz, que se va a extender a la provincia de Málaga, sus cercanías, y a la de Sevilla. Va a ser, sin duda también, un nuevo revulsivo para que los jóvenes soliciten la tarjeta y hagan uso de esas ventajas que proponemos, y también se favorezca el uso del transporte público en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

11-22/POC-000106. Pregunta oral relativa a los puertos pesqueros andaluces

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta del Grupo Popular, relativa a puertos pesqueros, que la formulará su portavoz, la señora Hidalgo, a la cual le damos la bienvenida a los trabajos ordinarios de esta Comisión, después de su recuperación.

La señora HIDALGO AZCONA

—Muchas gracias, presidenta, por sus palabras.

Buenos días, consejera.

Presidenta, señorías, desde este nuevo Gobierno se concibe el espacio portuario desde una perspectiva mucho más amplia, no limitándonos solo a lo que son las infraestructuras netamente de ingeniería, sino integrándolas en su entorno urbano y social. Por ello, esta Consejería de Fomento se fijó desde el inicio de la presente legislatura como uno de sus objetivos fundamentales el lograr, a través de fuertes y grandes inversiones, el acercamiento de cada puerto a su ciudad, a su entorno. Son veintitrés los puertos andaluces que gestiona directamente la Consejería de Fomento, la Junta de Andalucía, a través de APPA, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Y, por parte de esta consejería, ya se invirtieron en sus dos primeros años de legislatura, 2019 y 2020, más de 54 millones de euros —para ser exactos, 54,3—. Con ello se han realizado, entre otras muchas actuaciones, obras tan importantes como la integración del puerto Ciudad de Conil, en Cádiz, la integración del puerto del Terrón, en Huelva, mejoras en la Lonja de Adra —Almería—, o la transformación del puerto de Fuengirola, en Málaga. El pasado año 2021, nuestra consejería anunciaba también, para ese mismo año, una inversión total de 35,3 millones en los puertos de titularidad autonómica, por lo que había crecido respecto al ejercicio presupuestario anterior esta inversión, esta partida presupuestaria, en un 26%. De nuestros puertos dependen directamente miles de familias andaluzas, y desde este grupo parlamentario estamos plenamente convencidos de que, como Administración, estamos obligados a favorecer su mayor competitividad, con el fin de que puedan ejercer su actividad en las mejores condiciones posibles.

Sin duda, nuestros puertos son una fuente de riqueza y de empleo y de ello es consciente esta consejería, demostrándolo así año tras año. Porque está clara la apuesta inversora de esta consejería, tras años de olvido, abandono y dejadez de anteriores gobiernos socialistas de este sector. Y desde este grupo parlamentario entendemos que es clave para la dinamización socioeconómica de nuestros municipios costeros. Gracias a este nuevo Gobierno, y en apenas tres años de legislatura, ya estamos viendo los resultados y los frutos de ese trabajo y ese esfuerzo, realizado a lo largo y ancho de todos los municipios costeros de Andalucía.

Citar tan solo dos claros ejemplos, con los que demostramos que aquello a lo que este Gobierno y esta consejería en especial se comprometen, se cumple. Como dice el refrán, el sabio refranero popular, dicho y hecho. En fecha..., el pasado mes de enero de 2022 se anunciaban dos importantes infraestructuras. Obras de mejora en el puerto, en este caso, en el puerto de Adra, se anunciaba por parte de la consejería una inversión de dos millones y medio de euros y un plazo de ejecución de siete meses. Así, en ese mismo senti-

do, en Marbella, una fuerte inversión de 1,2 millones de euros y la ejecución, el inicio de las obras en febrero. Por todo ello, consejera, queremos saber cuáles son las actuaciones que tienen previstas realizar a lo largo de este año en diversas zonas pesqueras de Andalucía.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para su respuesta, tiene la palabra la consejera.

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

—Muchas gracias, señoría. Me sumo a esa bienvenida cariñosa; nos alegramos de su recuperación.

Año a año, presupuesto a presupuesto, durante los tres primeros años de la legislatura, hemos invertido en nuestras infraestructuras portuarias 93 millones de euros. Y, por supuesto, también nos hemos ocupado de los puertos pesqueros, de las lonjas, de sus instalaciones y de sus necesidades.

Tenemos..., contamos con veintitrés puertos pesqueros en instalaciones gestionadas directamente por la Agencia de Obra Pública de Puertos de Andalucía. Era necesario realizar un importante esfuerzo inversor, dada la dispersión geográfica de estas instalaciones, repartidas en 945 kilómetros de costa. En la presente legislatura, ya hemos invertido en la mejora de nuestra infraestructura pesquera casi siete millones de euros.

Nuestro compromiso sigue. Tenemos previsto invertir otros 24,4 millones de euros en nuestros puertos. De esta manera, en este año 2022, estamos ejecutando actuaciones por 5 millones de euros, entre las que destaco la mejora de los pantalanes pesqueros de Rota, que se encuentran a punto de concluir; la nueva lonja de pescado en el puerto de Roquetas, que entrará en servicio el próximo año; la mejora de los pantalanes pesqueros de Chipiona, que se encuentra en ejecución. Vamos también a poner en marcha inversiones por más de 9,4 millones de euros, destinados a ese compromiso de también mejorar las instalaciones pesqueras. En marzo, iniciaremos los trabajos en la nueva lonja del puerto de Ayamonte, con una inversión de 3,3 millones de euros. Se encuentran en licitación más de 6 millones de euros destinados a otras inversiones: nuevos cuartos de armadores, en el puerto de Bonanza; la mejora del centro de expedición de moluscos, en la Atunara, en la Línea de la Concepción; los nuevos cuartos de armadores en Estepona con una inversión de 630.000 euros.

Y además, señoría, le anuncio inversiones que hemos asumido, a través de los fondos REACT; en concreto, 5,8 millones de euros, a ejecutar hasta 2023, para la instalación de placas fotovoltaicas de autoconsumo, mejorar la eficiencia energética, alumbrado y apoyo a la descarbonización, movilidad y transporte. Una parte importante se va a destinar a la descarbonización, movilidad y transporte. Una parte importante se va a destinar a modernizar la infraestructura pesquera en el puerto de La Caleta de Vélez, en el puerto de Rota. Tras estas actuaciones, está previsto también dar continuidad a la instalación de placas solares en intervenciones de mayor calado en los puertos de Chipiona y de Barbate.

Indicarle que está a punto de adjudicarse la mejora de la envolvente de la lonja del puerto de Isla Cristina.

Y, asimismo, contamos con una nueva fórmula para financiar la mejora de nuestros puertos. Vamos a contar con el Programa de Impulso a la Rehabilitación de Espacios Públicos, el PIREP, que para los puertos va a asumir otra inversión de 4,3 millones de euros, que irán destinados a intervenir en la mejora de las cubiertas, envolventes, deficiencia energética, de las lonjas de los puertos de Barbate, Garrucha, Bonanza, Punta Umbría, Vélez-Málaga e Isla Cristina. Todas estas actuaciones van a suponer una mejora sustancial en la operatividad, seguridad, en las condiciones del sector pesquero, así como también en la comercialización de la pesca que desembarca en los puertos de gestión autonómica.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

11-22/POC-000138. Pregunta oral relativa al inicio de las obras del desdoblamiento de la A-404 a su paso por el municipio de Alhaurín de la Torre (Málaga)

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, del Grupo Socialista, relativa al inicio de las obras de desdoblamiento de la A-404 a su paso por Alhaurín de la Torre.

Su portavoz, el señor Carnero, tiene la palabra.

El señor CARNERO SIERRA

—Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, congratularnos de que los compañeros estén volviendo, por las vicisitudes por las que han pasado. Y desearle al presidente de esta comisión también la mejor de las mejorías, valga la redundancia.

Buenos días, señora consejera. Creo que es la primera vez que tengo la oportunidad de interpelarse en esta Comisión de Fomento y Vivienda. Y lo hago con un tema que a nuestro juicio es sumamente importante y que estoy convencido de que no solo es del interés de estos parlamentarios, sino también de los miles de ciudadanos que se ven afectados por la pregunta que le realizo, que no es otra que en qué estado se encuentra la licitación de las obras de la A-404 a su paso, concretamente, por el municipio de Alhaurín de la Torre, y cuál es la fecha prevista de inicio de dichas obras.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para su respuesta, la consejera.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, le informo de que el viernes pasado terminó el plazo para la presentación de las ofertas de la licitación de la redacción del proyecto para el desdoble de la A-404, en Alhaurín de la Torre, por un importe de 149.000 euros, por la que se han interesado ocho empresas. El plazo de redacción de ese proyecto será de nueve meses, tal y como indica el contrato.

Este proyecto va a paliar esos problemas de congestión de tráfico en una vía que soporta un intenso volumen de vehículos, y va a dar respuesta también a una antigua demanda del municipio malagueño.

El proyecto se centra en un tramo de la carretera A-404, comprendido entre los puntos kilométricos 22,3 y 24,6, que discurre por Alhaurín de la Torre, municipio que, como bien sabe, ha sufrido un aumento de población muy importante en los últimos 20 años y que ha visto acentuado su déficit de infraestructuras desde la apertura en 2011 de la ronda oeste de Málaga.

El nuevo proyecto definirá la configuración de ese tramo con una calzada de dos carriles por sentido, de 3,5 metros de mediana y de un metro en arcenes interiores en cada sentido. Además, va a contar con un arcén exterior.

Además de la actuación señalada, señoría, le informo de que tenemos prevista otra actuación en esta vía tras la cesión de un tramo que pertenecía al ministerio. Se trata de la adecuación, que va a contar con un presupuesto estimado de licitación de 1,3 millones de euros, del vial de conexión entre la glorieta del enlace, en el punto kilométrico 230 de la A-7, hasta la intersección en la A-404 y la A-7052.

Indicarle, señoría, que la obra se va a licitar en el mes de marzo, cuenta con financiación Feder, 1,3 millones de euros, y va a tener un plazo máximo de ejecución de seis meses. La obra prevista tendrá continuidad con el proyecto cuya redacción se ha licitado, tal y como le he informado.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

El portavoz del Grupo Socialista.

El señor CARNERO SIERRA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, entenderá usted que le hagamos esta pregunta, porque en el mes de agosto el señor consejero de publicidad y propaganda, el señor Bendodo, con un *look*, además, bastante veraniego, al que nos tiene acostumbrados en esas fechas, anunció sin ningún pudor que en septiembre estaría licitada la obra y que a primeros de año comenzaría. Entonces, ya vamos con el atraso y el retraso al que nos tienen acostumbrados. Entenderá entonces que esta respuesta no vaya a ser del agrado de los ciudadanos.

Yo sé que usted ahora en su réplica se remontará al Pleistoceno, si lo considera necesario, para eludir su responsabilidad. Y le digo su responsabilidad porque es su responsabilidad, ustedes son los que llevan tres años gobernando y son los que tienen que ser los autores de esta obra. Es más, permítame que se lo diga, seguramente lo hará irritada, porque cuando le pregunta la oposición usted se irrita, y sé que no es por ser castellana, porque yo soy medio castellano y no me irrita; tiene que ser por otro motivo.

Pero, señora Carazo, se lo voy a volver a repetir: la realidad es que esta actuación la tiene que realizar. Este es uno de los famosos tramos que ponía en la foto «Juanma lo haría»; pues Juanma no lo ha hecho, no sé dónde sería donde lo haría, pero allí no lo ha hecho. Por eso, nosotros le pedimos que comience la obra con celeridad. Ustedes han sacado la licitación tarde, no solo tres años tarde, sino tarde, incluso del último anuncio, del último anuncio, del último anuncio del señor Bendodo.

Y una última apreciación. Traten también de convencer a su alcalde, su alcalde ya tampoco aguanta más. No somos nosotros, no solo somos nosotros, su alcalde firma mociones tras mociones contra el Gobierno de Andalucía por no realizar esta obra.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra la consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Mire, señoría, los expertos en propaganda y en publicidad fueron los gobiernos socialistas, que durante años comprometieron esta infraestructura y fueron incapaces de hacerla. Y este nuevo Gobierno se puso a trabajar, en primer lugar en la cesión, que era necesaria, que tenía que realizar el ministerio al Gobierno de la Junta de Andalucía, a la Junta de Andalucía. Conseguimos esa cesión, en primer lugar, trabajo del que ustedes tampoco se preocuparon durante años.

En segundo lugar, preparando el proyecto constructivo de esa nueva glorieta, porque partíamos de cero, ustedes ni siquiera nos dejaron el proyecto listo, como es habitual. Lo primero, trabajamos en la cesión y en el proyecto constructivo.

Después hemos continuado en la licitación de la obra, ya le digo, en su fase final para su adjudicación y para dar comienzo cuanto antes en esta primera fase, porque, por cierto, también le he informado de que contemplamos la planificación de una segunda fase, cuyo proyecto de redacción también se ha licitado, porque ustedes tampoco dejaron ni un mísero papel para afrontar la construcción de esta mejora que hoy reclaman.

Luego, propaganda y publicidad, ninguna. Ejecución, diseño, planificación, para dar salida y respuesta a proyectos históricos altamente demandados, en efecto, pero que los gobiernos socialistas fueron incapaces de dar solución y de cumplir.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

11-22/POC-000139. Pregunta oral relativa a las medidas adoptadas en relación a la situación del sector F de Almensilla (Sevilla)

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, del Grupo Socialista, relativa a las medidas adoptadas en relación a la situación del sector F de Almensilla, por la portavoz, la señora Pérez.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, es sobradamente conocido y sobradamente debatida la problemática que tiene el sector F de la localidad sevillana de Almensilla en este Parlamento.

Y hoy, desde el Grupo Parlamentario Socialista, queríamos conocer y preguntarle qué medidas, qué actuaciones y en qué plazo tiene previsto su consejería llevar a cabo, para acabar con la angustia que esta problemática está generando en sus vecinos y vecinas.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La consejera tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, presidenta.

Señoría, el Gobierno de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, ha llevado a cabo el cumplimiento de la PNL que fue aprobada en este Parlamento. Mediante resolución del viceconsejero de Fomento en junio de 2020, se acordó, con el fin de dar cumplimiento a esa proposición no de ley, la necesaria constitución de un grupo de trabajo de carácter técnico, integrado por miembros del Ayuntamiento de Almensilla y de la Consejería de Fomento, cuyo principal cometido fue la elaboración a la mayor brevedad posible de una propuesta o de un plan de acción que dé respuesta a esa falta de dotación de suministros básicos en el sector F de Almensilla. Lo hicimos en el marco del decreto que aprobó este nuevo Gobierno y convalidó el Parlamento, el Decreto-ley 3/2019, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en Andalucía, y del nuevo Plan de Vivienda, también el nuevo Plan de Vivienda VIVE 2020-2030.

Los técnicos de la Consejería de Fomento, integrados en la mesa técnica, analizaron con detalle todas las casuísticas que se dan en el ámbito del sector F y, como conclusión de este análisis y estudio de la problemá-

tica, con fecha de 26 de enero de 2021 se acordó con los representantes de ambas administraciones el plan de acción, la hoja de ruta a seguir por el ayuntamiento y la junta de compensación para llevar a cabo la ejecución de la urbanización y la contratación de los servicios por las empresas suministradoras.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Pérez.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, usted misma hablaba de una proposición no de ley, efectivamente, que fue aprobada el 12 de febrero de 2020, hace ya dos años, en el seno de esta Comisión de Fomento. Una proposición no de ley que hablaba de dar soluciones a la ejecución urbanística, efectivamente, del sector F de Almensilla, que fue aprobada por unanimidad de todos los grupos políticos y que era un soplo de esperanza, en realidad, para los vecinos y vecinas afectados de esa zona del municipio de Almensilla.

Me ha parecido escucharle a usted que han dado cumplimiento a la proposición no de ley, y sinceramente no sé, señora consejera, si usted se ha leído la proposición no de ley, porque no han cumplido ni uno solo de los puntos y de los acuerdos de los que hablaba esa proposición no de ley. ¿Han firmado ustedes un acuerdo o un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Almensilla? La respuesta es no. Y no será porque el Ayuntamiento de Almensilla, con su alcaldesa, Agripina Cabello, al frente, no le haya reiterado la voluntad y la disponibilidad para hacerlo.

Señora consejera, ¿han puesto ustedes los medios necesarios para cumplir los fines sociales que debían registrarse, que debían estar contemplados en ese convenio de colaboración? Pues la repuesta es no. Si ni siquiera está el convenio, lógicamente tampoco han puesto los medios.

¿Han ejecutado las obras de urbanización pendientes para las reparaciones e intervenciones de emergencias que se puedan dar en ese barrio, en esa zona de Almensilla, con fondos de la Junta de Andalucía, como decía esa proposición no de ley? La respuesta es no, señora consejera.

¿Han elaborado ustedes el informe detallado de reparto de cargas y deudas correspondientes a cada parcela? La respuesta es no, señora consejera.

¿Quiere que siga? Si quiere, le puedo leer cada uno de los puntos de la proposición no de ley, y no han cumplido ustedes absolutamente ninguno.

La realidad es que dos años después de esa aprobación de una proposición no de ley que —insisto— venía a ser un soplo de esperanza para esos vecinos y vecinas que llevan angustiados muchos años y que, además, venían por la unanimidad de todos los grupos parlamentarios, señora consejera, ustedes no han hecho absolutamente nada.

Yo sé que ahora en su intervención hará usted lo de siempre, echar balones fuera, hablar del pasado, lo de siempre. Usted lleva tres años como consejera. El Partido Popular y Ciudadanos llevan tres años gobernando esta tierra, y ustedes no han movido ni un solo dedo para darles respuesta y solución a los vecinos y vecinas del sector F de Almensilla.

Lo que les pedimos hoy, desde el Grupo Socialista, es que, señora consejera, coja usted el toro por los cuernos y empiece a actuar urgentemente para darles una solución a esos vecinos y vecinas.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera.

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

—Señorías, el Ayuntamiento de Almensilla ha contado con el trabajo, con el compromiso, con el asesoramiento por parte de la Junta de Andalucía en el marco de nuestras competencias, tal y como, nos comprometimos en esa proposición no de ley.

Y hemos aprobado esa hoja de ruta donde procede la modificación del plan de etapas, del plan parcial vigente, para proceder a la ejecución y recepción parcial de las distintas fases en las que se dividía la organización, y que fue la solución urbanística que nos fijamos. Además, gracias a los cambios normativos que ha aprobado este nuevo Gobierno, el Decreto de Viviendas Irregulares y el Plan VIVE.

Además hoy, con la lista ya aprobada, se podrán adelantar las obras de urbanización y acceso a los suministros, sin necesidad de tener aprobados el proyecto de urbanización. Hemos dado también un paso muy importante gracias a la aprobación de la lista que va a beneficiar también a este asunto.

El ayuntamiento ha presentado la modificación del plan parcial, y la delegación territorial de fomento ya ha contestado con celeridad, la máxima a dicha modificación, de acuerdo con el compromiso adquirido de informar en el menor tiempo posible. La aprobación definitiva de esa modificación del plan parcial va a permitir ejecutar la urbanización por fases y contar con los suministros.

Estamos colaborando en el ámbito de nuestras posibilidades y de acuerdo con la proposición no de ley aprobada en el Parlamento.

No le gusta hablar del pasado, pero no podemos olvidar que este grave problema que padecen los vecinos del sector F tiene su origen en el desfalco de 2,5 millones de euros con el que expoliaron la Junta de Compensación, desfalco en el que presuntamente participó un entonces alto cargo del Partido Socialista, de su partido, en la provincia de Sevilla, y exconcejal del Ayuntamiento de Almensilla.

Tampoco hay que olvidar que el Ayuntamiento de Almensilla nunca ejerció sus competencias en materia de disciplina urbanística y miró hacia otro lado, provocando la situación que hoy estamos arreglando con normativa nueva y con trabajo técnico, asesorados por la consejería que dirijo.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

11-22/POC-000140. Pregunta oral relativa al impacto del bono de alquiler joven en la Comunidad Autónoma de Andalucía

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Consejera, la siguiente pregunta del Grupo Socialista, relativa al impacto del bono de alquiler joven, por su portavoz, el señor Sánchez.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señora consejera.

El pasado 10 de enero, el Consejo de Ministro aprobaba el plan estatal de la vivienda 2020-2025, y en él se contemplan importantes ayudas para la incorporación, para el acceso a la vivienda de los jóvenes, jóvenes de hasta 35 años, con ayudas de 250 euros al mes, durante dos años.

La pregunta que le hacemos, desde el Grupo Socialista, es la valoración que realiza el Gobierno de este impacto en la comunidad autónoma de esta importante medida.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, en esta mañana estamos convocados a la conferencia sectorial para trasladar los objetivos de este bono, así como los criterios de su reparto, cuestión que desconozco a día de hoy.

El Gobierno de España, el Gobierno de Sánchez se ha acostumbrado a tomar decisiones de forma unilateral, sin trasladar los objetivos a las comunidades autónomas y, en este caso, afectando a las competencias de nuestra comunidad en materia de viviendas, afectando a una ayuda que vamos a tener que gestionar las comunidades autónomas, y que desconocemos absolutamente cuál debe ser su procedimiento, criterio de reparto e incluso la cuantía que nos corresponde. Ya le digo, esta mañana hemos sido convocados para ello.

Y se ha acostumbrado, ya lo ha hecho con la ley de vivienda. No ha contado con las comunidades autónomas, ha sufrido un varapalo terrible del Consejo General del Poder Judicial. Sigue adelante con un texto que no cuenta con el acuerdo de nadie, ni de las comunidades autónomas ni de la mayor parte de los grupos del Parlamento ni del sector. Que va a hacer un daño irreparable sobre el mercado de la vivienda, un merca-

do sensible. Y yo voy a la ministra, a la conferencia sectorial de nuevo, le voy a trasladar que cambie absolutamente las formas de orientar las políticas de vivienda, que escuche a las comunidades autónomas y que ha de comenzar por eso, sobre todo, en una materia que es de nuestra competencia, y que ya le anuncio, no vamos a dejar que se pisotee ni el derecho a la propiedad privada ni las competencias que recoge nuestro Estatuto de Autonomía, y que nos corresponden a las comunidades autónomas.

En este aspecto, bueno, esta mañana tras conocer los objetivos nos pronunciaremos. Evidentemente, vamos a ser altamente claros. Una vez conozcamos esos criterios de reparto vamos a pedir información sobre el procedimiento de gestión y de resolución que ha de ser único. Yo no estoy de acuerdo con la ministra de que cada comunidad autónoma tiene que resolver una convocatoria con una casuística muy importante donde... Por cierto, hoy en la conferencia sectorial se nos va a trasladar y se va a tener que modificar el decreto, tras analizarlo con posterioridad el Gobierno de España. Tendría que haber analizado con las comunidades autónomas ese decreto desde el primer minuto, más diálogo con las comunidades autónomas y establecer un camino común, dotándonos de una aplicación informática potente e importante, que contemple toda esa casuística, que es muy complicada de asumir y de gestionar por parte de las comunidades autónomas en un plan que es estatal.

Luego es, por tanto, que en esta mañana, yo creo que además con el acuerdo de las comunidades autónomas, pues vamos a exigir definir ese procedimiento que debemos aplicar las comunidades autónomas que hoy desconocemos. Favorecer una aplicación informática que nos ayude a resolver esta importante convocatoria y que recoja toda la casuística, incluso la olvidada por parte del Gobierno de España, que hoy quiere tratar en la conferencia sectorial, para ser ágiles. Y ese es el compromiso de la Junta de Andalucía, ser ágiles en la resolución de una convocatoria de ayudas que recibimos y que vamos a trabajar, bueno, pues técnicamente para poder propiciar su resolución.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor Sánchez.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí. Señora consejera, yo espero que en esa conferencia sectorial defienda los intereses de los andaluces. Pero mire, yo le pido que no reclame el cambio de la política de viviendas al Gobierno de España.

Yo lo que le pido es que quien cambie la política de vivienda es la Junta de Andalucía, que se comprometa. La vivienda ahora mismo es un problema fundamental para miles de familias andaluzas que no tienen, con la evolución de precios que tenemos, posibilidades de acceder al alquiler de una vivienda, que necesitan una vivienda, que tienen dinero para pagarla, sí, pero no con los precios a los que se está llegando. Y ahí hace falta una política proactiva, y el Gobierno de España ha sido valiente. Y claro, cuando vemos la ejecución del presupuesto de la Junta de Andalucía, que no llega al 60% del presupuesto del año 2021, pues la verdad es que nos quedamos muy preocupados.

Pero cuando hablamos de los jóvenes, el problema ya se magnifica. ¿Por qué? Porque no pueden independizarse, porque no pueden salir de la vivienda familiar. Un problema grave que necesita el apoyo de las ayudas; esa ayuda de 250 euros durante tres años es fundamental para que puedan emanciparse, para que puedan formar una nueva familia, para que puedan tener un proyecto de vida. A los jóvenes hay que hacerles caso.

Cuando ustedes en su programa electoral hablaban de ayudas de 10.800 euros para la adquisición, para la entrada de la primera vivienda, cuando hablaban de un plan de vivienda al alquiler, o cuando hablaban de la mesa de la emancipación juvenil, que tengo que recordarles que anunciaban que la iban a crear en el primer mes de mandato.

Y de estas tres medidas, tres años después, cuando ya parece que estamos al final de la legislatura, no sabemos nada, pues parece que el compromiso con estos jóvenes es nulo. Por eso, aproveche esta conferencia sectorial para reivindicar el mayor dinero posible, recursos posibles para la ayuda de los jóvenes a la hora de acceder a una vivienda, y, sobre todo, reivindicátese con una gestión en materia de vivienda que cubra las enormes necesidades que tienen los andaluces, especialmente los jóvenes andaluces.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias.

Señoría, en efecto, voy a reivindicar lo que a Andalucía le corresponda, la participación que, por población, es el criterio que entendemos se debe utilizar, sea respecto a este nuevo programa de ayudas. Y que se facilite esa aplicación para que su resolución sea lo más ágil posible.

El compromiso de la Junta de Andalucía está ya más que demostrado a la hora de favorecer el acceso de vivienda protegida, especialmente a los más jóvenes. El camino está trazado. Hasta cuatro mil nuevas viviendas ha promocionado este nuevo Gobierno con el programa de fomento del alquiler a precio asequible en solo tres años, señorías, frente a cero viviendas que promocionó el Gobierno anterior en nuestra comunidad autónoma. Entonces no les preocupaban tanto a ustedes esos jóvenes que necesitan emanciparse. Pues bien, hemos revertido la situación comprometiéndonos, firmando más convenios que nunca, con promotores públicos y promotores privados, para animar al mercado, para construir nuevas viviendas, que, a nuestro entender, ese es el mecanismo para favorecer el mayor número de viviendas y dar respuesta, dar solución, especialmente a los más jóvenes.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

11-22/POC-000163. Pregunta oral relativa a la ayuda para la construcción de viviendas en alquiler en Granada

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, del Grupo Ciudadanos, relativa a la ayuda a la construcción de viviendas en alquiler en Granada, por su portavoz, la señora González.

La señora GONZÁLEZ INSÚA

—Gracias, señora presidenta.

Y vamos a coger el hilo de lo que decía el señor Sánchez, que, como es de Granada —usted es de Granada y yo soy de Granada—, pues vamos a coger el hilo de esa preocupación que tiene del parque de viviendas en régimen de alquiler, o viviendas asequibles.

Señora consejera, el Grupo Ciudadanos le quiere preguntar concretamente por esa ayuda de 4,9 millones de euros para construir 234 viviendas en régimen de alquiler en Granada.

El pasado día 18, señora consejera, el Consejo de Gobierno resolvió definitivamente la subvención a la que me estaba refiriendo en el enunciado de la pregunta, de 4,9 millones, para la construcción de esas 234 viviendas en régimen de alquiler.

Consejera, por una parte, aquí se pone de manifiesto la colaboración público-privada. Y lo digo, consejera, porque la izquierda, la izquierda, permanentemente dice que no estamos..., esa colaboración público-privada la tenemos al margen. Esa izquierda, como digo, renovada, del señor Espadas, que sigue cuestionando este tema, una y otra vez.

Y, por otra parte, además, no solo es una cuestión de viviendas y un compromiso cumplido por este Gobierno de coalición. Con esta inversión, hay algo tan importante como es la oportunidad, también, de crear empleo en Granada, y dar, y dar, señora consejera, también respuesta a ese déficit de viviendas, que, como usted ha dicho hace un momento, el Partido Socialista, en tantos años de gobierno, una y otra vez hizo cero. Y también atiende, señora consejera, a esos colectivos más vulnerables. En todo esto, señora consejera, como usted ha dicho y yo repito, y habrá que decirlo hasta la saciedad, en tres años de gobierno de coalición del Partido Popular y de Ciudadanos. A eso nos comprometimos en este Gobierno, señora consejera, de coalición, en este Gobierno: a atender las necesidades de los andaluces. Y eso seguimos haciendo, cumpliendo con aquello que dijimos que íbamos a hacer, a diferencia de otros, que anuncian y no hacen.

Consejera, yo ahora, lo que le pido es que amplíe esta información.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Señora consejera, para su respuesta.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, el pasado 18 de enero, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía resolvió definitivamente la concesión de la subvención de 4,9 millones de euros a un promotor privado para la construcción de 234 viviendas en alquiler, a precio asequible, en Parque Nueva Granada, en el distrito norte de la ciudad. La subvención corresponde a la tercera convocatoria del programa de fomento del parque de viviendas en alquiler, lanzado por esta consejería, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Va a sufragar el 21% del coste total de una obra que va a suponer una inversión global de 23,4 millones y comenzará antes de este verano. Quiero destacar que, gracias a esa subvención otorgada por la Junta de Andalucía y a la colaboración público-privada, a la que usted hacía referencia —porque ha sido un promotor el que ha solicitado la ayuda, no ha sido el ayuntamiento de la ciudad; ha sido el promotor el que ha solicitado la ayuda en este caso; una ayuda que va dirigida a promotores privados y a promotores públicos; pues ha sido un promotor privado el que ha solicitado la ayuda—, va a contribuir a la expansión residencial de la ciudad de Granada hacia el norte.

Además, ayudamos a promover la generación de empleo —usted también lo ha destacado— en el sector de la construcción. Solo en la capital, se van a desarrollar tres promociones privadas en el Parque Nueva Granada, con 506 viviendas en alquiler a precio asequible, que van a generar una inversión de más de 53 millones de euros. La promoción en cuestión se va a levantar sobre un solar en la calle María Amaya, la Gazpacha, en la que esta misma empresa levantará otro bloque, con otros 122 pisos, que también recibirá una subvención gracias al programa del Plan VIVE de la Junta de Andalucía.

Este programa de fomento del parque de vivienda en alquiler cumple con una triple función: ampliar, como decíamos, el mercado de la vivienda en alquiler a precio asequible, reactivar la economía y generar empleo. En solo tres años se han movilizado ayudas para la construcción de más de tres mil viviendas en Andalucía en tres convocatorias: 2019, 2020 y 2021. Y prevemos generar nueve mil puestos de trabajo en el sector de la construcción. Sabe que esas viviendas a precio asequible van a oscilar precios de su alquiler entre los 200 y los 400 euros al mes. En lo que llevamos de legislatura, señoría, hemos invertido 80 millones de euros en subvenciones a promotores públicos y privados en Andalucía, con una inversión global, pública y privada, de 270 millones de euros. Solo en la última convocatoria, 30 millones de euros en subvenciones, que va a aprobar la construcción de 1.200 viviendas en las ocho provincias andaluzas. Se superará una inversión global de 100 millones de euros.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora González.

La señora GONZÁLEZ INSÚA

—Gracias, señora consejera, por la información.

Más que nada, esta última parte de la intervención era para que el señor Sánchez se quedara tranquilo, para que viera que en nuestra ciudad estamos cumpliendo.

Muchas gracias, consejera.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

11-22/POC-000165. Pregunta oral relativa a la autovía del Almanzora

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente y última pregunta, del Grupo Ciudadanos, relativa a la autovía del Almanzora, por su portavoz, el señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señora consejera.

Hoy quería preguntarle por autovía del Almanzora, por el desdoblamiento de la A-334 entre Baza y Huércal-Overa, a la A-92 a la altura de Huércal-Overa. Este, para mí, es otro ejemplo claro de lo que han supuesto los treinta y siete años del Partido Socialista en Andalucía. Treinta y siete años de abandono, treinta y siete años de ineficacia, treinta y siete años de dejadez, sobre todo, en provincias como Almería, Granada, sin mencionar Jaén, Huelva, etcétera. Han sido treinta y siete años de promesas, de obras que no se han construido. Han sido treinta y siete años de ineficacia, nosotros lo hemos visto en el metro de Granada, cuando se proyectaba en siete años y se tardó quince años, o de otra serie de carreteras en nuestra provincia. Y la autovía del Almanzora es otro ejemplo más; es un ejemplo más, porque se anunció en 1985 y se ha hecho más en estos tres años que en los treinta años anteriores. Ha sido una auténtica vergüenza.

La conexión entre Baza y Huércal-Overa por el valle del Almanzora es fundamental para la provincia de Almería. Es fundamental porque estamos hablando de la comarca del mármol. Estamos hablando de una comarca dedicada a la piedra natural y al transporte inducido. Y estamos hablando de que conectaría a 28 municipios, 70.000 habitantes y de un volumen de vehículos de 10.000 vehículos diarios —sobre todo, camiones—. Sin duda, es uno de los pilares fundamentales del desarrollo en la provincia de Almería. Estamos hablando solamente de 87 kilómetros, y es la zona de interior con mayor actividad económica y mayor concentración demográfica de la provincia de Almería. De ahí la importancia que tiene el desdoblamiento de la A-334, la llamada autovía del Almanzora.

Yo sé que este Gobierno está trabajando denodadamente en su realización; sé que hay cinco tramos, que hay tres de ellos que ya se están ejecutando o están ejecutados, sobre todo, desde Purchena hasta Huércal-Overa. Y me gustaría, sobre todo, preguntar cómo está el tramo entre Baza y Purchena y un poco el desarrollo general de cómo se está llevando a cabo la obra de esta autovía.

Muchas gracias, señora consejera.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

La consejera, para su respuesta.

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

—Muchas gracias, señoría. Señora presidenta.

En efecto, estamos hablando de un proyecto histórico, que los gobiernos anteriores comprometieron en numerosas ocasiones, pero que fueron incapaces de impulsar. Ha sido el Gobierno del cambio el que ha dado inicio a las obras, las está ejecutando y las va a terminar, señoría, en este mandato, tal y como nos comprometimos también, cumpliendo con los objetivos marcados.

Decirles que el Gobierno del cambio se comprometió con esta infraestructura en el primer minuto y, en apenas nueve meses, comenzamos, iniciamos la primera fase de esta importante vía. Tras veinte años —fue la primera promesa en 1986—, ponerse una primera piedra en el año 2005, y diez años después de ponerse en servicio el tramo de la variante de Albox. Los tramos pendientes de construir entre Purchena y la A-7 pasaron por un calvario administrativo también. Fueron adjudicados, se resolvió y se paralizó el contrato. Y, por cierto, que no debemos olvidarnos, como consecuencia de esa mala gestión del Partido Socialista, nos ha tocado pagar a todos 17 millones de euros en concepto de reclamación por paralizar esa adjudicación en 2005.

En tres años, ¿qué hemos hecho? El nuevo Gobierno andaluz ha invertido casi 50 millones de euros para la finalización del que será el corredor de comunicación principal de la denominada comarca del Mármol.

El actual Gobierno ha dado un importante impulso a esta infraestructura con la ejecución y finalización del primer tramo, el primero que adjudicamos a los nueve meses, el tramo El Cucador-La Concepción, obra que ha finalizado a principios de noviembre, con seis meses de antelación por cierto. Cumplimos y cumplimos también en la ejecución de las obras sobre los plazos previstos. Y ha contado con una inversión de 25,6 millones de euros.

Pero no hemos parado aquí. Partíamos de cero para la realización de las obras del tramo de La Concepción y la A-7. Tuvimos que actualizar un proyecto antiguo de hace una década y pasar su trámite ambiental. No solo hicimos ese trabajo, sino que licitamos también esa obra. Obra que se encuentra en ejecución, que va a unir, va a conectar de forma definitiva con la A-7, con una inversión prevista..., ha sido adjudicada por 24 millones de euros.

Esas obras comenzaron el pasado mes de junio, están en plena ejecución —a un 15% de ejecución en este momento—. Y tienen un plazo de ejecución de 22 meses, aunque esperamos adelantar la finalización de las obras para finales del año 2022 —tal y como nos hemos comprometido—.

No han sido los únicos impulsos dados a esta vía. Trabajamos también —porque partíamos de cero— en la planificación, en dar continuidad a la autovía del Almanzora a su paso por la provincia de Granada.

Y hemos adjudicado, señoría, en su provincia, el estudio informativo para el aumento de capacidad de la autovía entre Purchena y Baza, en la provincia de Granada.

Gracias, señoría.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, consejera.

Hacemos un pequeño receso de unos breves minutos para despedir a la consejera, y comenzamos con el debate de las proposiciones no de ley.

[Receso.]

11-21/PNLC-000249. Proposición no de ley relativa al plan especial para la ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Reanudamos la comisión.

Se ha solicitado un cambio en el debate de dos de las proposiciones no de ley. Vamos a cambiar el orden, la segunda PNL por la sexta PNL en su debate. Y la votación será al final del debate de las seis proposiciones no de ley que vamos a tener en esta comisión.

Comenzamos con la primera. Recordar de nuevo los tiempos: cinco minutos para la defensa de la proposición, tres para cada uno de los grupos y tres minutos por el grupo proponente para cerrar el debate.

Comenzamos con la primera proposición del Grupo Vox, relativa al plan especial para la ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana.

Por cinco minutos, su portavoz tiene la palabra.

El señor SEGOVIA BROME

—Gracias, presidenta.

¿Me podría retirar la mascarilla o hay que hablar con la mascarilla?

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdone, señor portavoz, desconozco que no hay ninguna... Pero creo que, al no habar mamparas ni al haber la distancia de seguridad...

[Intervención no registrada.]

No es posible.

El señor SEGOVIA BROME

—Bueno, no quiero generar ningún problema. La mantengo y ya está.

Vale.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

El señor SEGOVIA BROME

—¿Empezamos ahora el tiempo?

Gracias, señora presidenta.

La llamada corona forestal de Doñana implica cinco pueblos de la provincia de Huelva: Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Rociana del Condado y Almonte.

La Ley Forestal de Andalucía data de 1992, y en ella se diferencian los territorios forestales de los cultivables, quedando incluidos entre los primeros terrenos cultivos que en las últimas décadas se habían utilizado para plantar eucaliptos que se cortaban cada varios años para ser utilizados por Ence en la fabricación de papel.

La ley no tuvo consecuencias prácticas porque fue ignorada tanto por las administraciones como por los agricultores.

En 2004 la Junta publica el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, el famoso POTAD, que recomienda la redacción de un plan especial de ordenación de la zona de regadíos, ubicada al norte de la corona forestal de Doñana, que no se aprueba hasta 2014 junto a un programa de medidas complementarias para implementar sus objetivos.

Ocurre que entre 2004 y 2014 numerosos vecinos de estos pueblos, animados por sus ayuntamientos y por la propia Junta de Andalucía, que daba facilidades e incluso apuntaba subvenciones, decidieron invertir tiempo y dinero en preparar los campos para el cultivo de frutos rojos y en naves para poder manipularlos, como medio de sustento familiar, generando mucho empleo y riqueza en una de las provincias más deprimidas laboralmente de España y muy abandonada por las administraciones central y autonómica.

Actualmente, las exportaciones suponen una cuantía de 1.200 millones de euros anuales. El problema surge porque este plan de 2014 determina qué territorios son de regadío y cuáles de secano en función de la situación de esos terrenos en 2004, diez años antes, y basándose en una serie de fotos obtenidas entonces, y aplicando también la Ley Forestal de 1992. De tal manera que se declaraban de secano o forestal numerosas tierras que ya se encontraban en regadíos, generando inseguridad en un sector vital para la economía de Huelva y la lógica indignación de los agricultores, que veían como parte de sus tierras que, con tanto esfuerzo habían puesto a producir, pasaban a ser ilegales.

Razonablemente, los agricultores inician un proceso de defensa de sus derechos, que es respondido por influyentes *lobbies* internacionales, con una injusta campaña mediática de descrédito y criminalización, a la que se suma la propia Administración socialista española, que los acusan de no aceptar una ley fruto de un consenso del que los agricultores no habían formado parte.

En abril de 2016, el Partido Popular, encontrándose en la oposición, presenta en este Parlamento una proposición no de ley para reformar el mencionado plan, con el objetivo de aportar a los agricultores seguridad jurídica y estabilidad.

En diciembre de 2018, el Partido Popular accede con Ciudadanos al Gobierno de la Junta, y contaban con el apoyo de Vox para hacer la reforma propuesta. Pero lo cierto es que llegamos a finales de 2021 sin que se evidenciara movimiento alguno, por lo que diversos grupos de agricultores contactaron con Vox para transmitir su inquietud o su desconfianza ante la inacción del Gobierno. Y nosotros hemos intervenido, defendiendo el interés de dichos agricultores, presentando esta PNL en línea con la presentada por el Partido Popular

en 2016, con el objetivo principal de provocar una previsible reacción desde el Gobierno, como así ha ocurrido, con la presentación de una proposición de ley para reformar el plan en cuestión. Nosotros la hemos firmado porque así nos lo han demandado desde la plataforma del Condado que representa a la mayor parte de los regantes de la zona.

¿Tiene sentido haber seguido adelante con nuestra PNL? Sí, por varios motivos. La presentación de la proposición de ley ha tenido una gran repercusión mediática, y se nos acusa, desde partidos de izquierda y asociaciones ecologistas, de estar engañando a los agricultores. Eso es sencillamente imposible, porque son ellos los que han pedido nuestro apoyo, y nosotros nos hemos limitado a representarlos de la manera más efectiva posible.

En segundo lugar, para Vox la proposición de ley es necesaria pero incompleta, al limitarse el abordar un problema de ordenación territorial, soslayando el verdadero problema que es el del agua para regar, que repercute en el acuífero, del que depende la existencia de Doñana, que sí tocamos en esta PNL, para demostrarles a los agricultores que la intención de Vox no se limita a un simple cambio de calificación administrativa y para dar la oportunidad a los distintos grupos políticos aquí representados de manifestar su opinión respecto a la llegada del agua.

Para Vox, la proposición de ley es prudente, quizás demasiado prudente, pero lo asombroso es que, lejos de tranquilizar a los que se oponen a la reforma, los han crispado generando críticas contradictorias, desde los que dicen que va a secar el coto, hasta los que dicen que se les está creando falsas esperanzas a los agricultores porque no se les va a proporcionar más agua.

Hoy los grupos de izquierda, de los que proviene esta crítica, van a tener una magnífica oportunidad para aclararla o incluso para retirarla, que sería nuestro deseo para que fuéramos capaces, todos unidos, sin reproches y sin protagonismo, de hacer compatible el mantenimiento de Doñana con la generación de empleo en la zona.

También es efectiva la presentación de esta PNL para reprobar la actitud de asociaciones ecologistas, que mienten asegurando que la aprobación de la ley supone un peligro para el acuífero, que no muestran el mínimo interés en compatibilizar la conservación de Doñana con el desarrollo de la provincia de Huelva, y que no respetan la soberanía de esta Cámara, al negarse a aceptar la nueva ley que aquí se apruebe.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Comienza el turno de los grupos.

Por el Grupo Adelante Andalucía.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Gracias, presidenta.

Yo no sé si los proponentes no son conscientes, o no quieren serlo, de la situación crítica que vive Doñana. Doñana se ha visto sometida durante décadas al asedio de la agricultura intensiva, señorías; se han ocupado

sin control miles de hectáreas; se ha aislado la biodiversidad; se han secado arroyos; se ha permitido la contaminación y la sobreexplotación de sus acuíferos. Y en todo este tiempo, la Junta de Andalucía no solo no ha puesto en marcha ni ha ejecutado ninguna —o muy pocas— de las medidas que venían recogidas en el Plan Especial de la Corona Forestal de Doñana, sino que, además, no ha eliminado ni una hectárea de invernadero ilegal. Y no contentos con esto, ahora nos traen una proposición no de ley, que es lo mismo que la proposición de ley que el PP y Ciudadanos impulsan con el apoyo de Vox, para, de forma unilateral, revocar este plan.

Yo no sé si ustedes son conscientes, señorías, que lo que están proponiendo es uno de los mayores atentados ecológicos perpetrados por una Administración pública a un espacio protegido. Pretenden ustedes amnistiar el 85% de los cultivos ilegales de Doñana —es decir, 1.460 hectáreas—. Ustedes, lo que pretenden, con esta PNL y con la proposición de ley, es que se legalice el secado de arroyos, que se legalice la contaminación por filtración y la sobreexplotación de acuíferos. Ustedes, lo que pretenden es que irremediablemente tengamos una pérdida de biodiversidad en un parque nacional. Ustedes permiten que sea legal —fíjense qué barbaridad— incumplir la Ley Forestal Andaluza, legalizando fincas que hayan cambiado de cultivo forestal a agrícola sin autorización y que se perjudique a aquellos agricultores que han venido cumpliendo con el Plan de la Corona. Ustedes quieren que haya agua para todos, y no lo ocultan, no lo niegan. Dicen que aquellos agricultores que tradicionalmente han tenido agua para regar sus tierras sigan teniéndola, da igual cómo la hayan conseguido, da igual la contaminación o el secado de acuíferos o los pozos ilegales. Ustedes ponen en riesgo que Doñana entre en la lista de lugares Patrimonio Mundial de la Humanidad en peligro y que el Tribunal Europeo de Justicia siga imponiendo nuevas condenas, como ya pasó en 2021, por extracciones desmesuradas de aguas subterráneas. Ustedes dinamitan los consensos alcanzados en el Plan de la Fresa y los acuerdos del Plan de la Corona de Doñana. Y esto va a provocar, señorías, un desprestigio de la fresa y de otros frutos rojos en el mercado internacional, y va a ser un duro golpe para aquellos agricultores, para aquellos productores que se están esforzando a día de hoy por cumplir la ley.

Y por último —y termino—, esta propuesta favorece la ya pérdida acelerada de superficie forestal en los montes de Palos, Moguer y Lucena, y supone una regresión de la vegetación forestal.

Así que, señorías, les pedimos que recapaciten y no provoquen un nuevo ataque a Doñana.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El Grupo Ciudadanos.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

La posición de Ciudadanos está muy clara; por esto hemos presentado esta proposición de ley, que tiene referencia directa con esta proposición no de ley que trae el Grupo Parlamentario Vox. Había un problema

allí. Yo lo conozco bien, yo no toco de oídas, como el señor Sánchez, ni tiro de argumentario; yo vivo allí y sé lo que sucede. Llevo siete años reuniéndome con todos los sectores para tratar este tema. Y Ciudadanos lo que ha registrado en este Parlamento es una solución.

Miren, el Plan de la Corona Norte es garantía para la sostenibilidad y la preservación de Doñana. Ciudadanos nunca ha querido derogar el Plan de la Corona. Pero sí se había cometido un error histórico al ejecutar e implementar mal el Plan de la Corona, efectivamente, con retroactividad nada más y nada menos de diez años. ¿Conocen ustedes, señorías, alguna ley que se haya aprobado con retroactividad de diez años? ¿Alguien de los presentes puede enumerar alguna, puede relatar alguna? Yo, sinceramente, no la conozco.

Esa falta de diálogo, esa lamentable ejecución de los gobiernos socialistas —y también hay que decirlo, en coalición en la X Legislatura con Izquierda Unida—, ha devenido en un problema muy serio en el Condado, un problema al que hay que darle solución. Y aquí no cabe el populismo, no caben soluciones sencillas a problemas complejos. El problema es complejo y la vocación de mi formación política ha sido traer una ley aquí que, con todas las garantías y dando audiencia a todos los sectores implicados, como así va a ser, con toda la legitimidad que tiene mi formación política y este Parlamento de Andalucía, aunque ustedes ya no gobiernen en la Junta de Andalucía, va a continuar legislando esta ley escuchando a todos, a todo el mundo. Y están ustedes desprestigiando a la marca Doñana y a la agricultura de Huelva, una vez más, mientras otros llevamos años defendiéndola, años defendiéndola.

El problema de la reordenación de la zona de regadíos al norte de la corona forestal de Doñana está íntimamente relacionado con la Ley del Trasvase, que yo mismo defendí en esta Cámara, junto con Manuel Andrés Gonzáles y Jesús Ferrera, del Partido Socialista, también en las Cortes Generales, y que sacamos adelante, a pesar de los partidos de izquierda y de extrema izquierda, en las Cortes Generales y también en el Parlamento de Andalucía.

El agua —y esto es competencia del Gobierno de España— tiene que llegar en superficie a los anexos a Doñana, para que se cierren todos los pozos ilegales que se tenían que haber cerrado —y eso es competencia de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, del Gobierno de España—; y para que se cierren también los pozos legales y se sustituyan las aguas subterráneas por aguas en superficie, que esto es lo que quieren todos los agricultores, sin excepción, de la zona, para tener seguridad hídrica y seguridad jurídica, y conseguir al cien por cien la preservación del acuífero, que el acuífero se reponga, y la preservación de Doñana.

Y, en ese anexo, está el desdoblamiento del túnel de San Silvestre y sus obras complementarias. Han tenido ustedes la oportunidad, y Vox les dio un aval en el Congreso para que usted decidiese lo que quisiese, con los fondos Next Generation, de ejecutar ese desdoblamiento del túnel de San Silvestre, que toda Huelva, de forma unánime, está esperando. Vamos a ver qué pasa, porque tenemos una pantalla en negro con los proyectos de los fondos Next Generation.

Por lo tanto, señorías, responsabilidad. Responsabilidad, responsabilidad. Y al Partido Socialista le pido que haga lo que está haciendo en sus ayuntamientos con sus alcaldes, y es apoyar las mociones que apoyan esta ley que Ciudadanos ha presentado en el Parlamento de Andalucía. Que se sumen a la tramitación de esta ley, porque saben que ellos generaron el problema y saben que esto es parte de la solución.

Señorías, poco más que decir. Nosotros vemos como dos caras de la misma moneda el problema..., solucionar el problema de la reordenación de las zonas de regadío y que llegue el trasvase a la zona anexa a Doñana. Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Es el turno del Grupo Popular.

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Yo, en primer lugar, decirle al portavoz de Unidas Podemos que, por el bien de la provincia de Huelva, por el bien de la agricultura de Huelva y por el bien de Doñana, cambien el discurso catastrofista de este tema.

En primer lugar, tanto esta proposición no de ley como la proposición de ley registrada por el Partido Popular, por Ciudadanos y por Vox, nada, absolutamente nada tiene que ver con el parque nacional de Doñana, por mucho que ustedes quieran meterlo en su discurso.

En segundo lugar, con esta proposición de ley y con esta proposición no de ley no se pretende amnistiar absolutamente a nadie, como ustedes intentan hacer y distorsionar de la realidad. Se pretende todo lo contrario: resarcir un daño que se le ha producido a cientos de agricultores de la provincia de Huelva, por un plan injusto que aprobaron anteriores gobiernos del Partido Socialista. Estamos hablando de cientos de familias de la provincia de Huelva, que históricamente cultivaron sus tierras. Insisto, por una iniciativa injusta del Partido Socialista se vieron abocados a tener que abandonar sus tierras. Con esta proposición no de ley no se intenta castigar absolutamente a nadie; todo lo contrario, se intenta, como digo, resarcir el daño producido a cientos de agricultores de la provincia de Huelva.

¿Que intentamos romper el consenso? Todo lo contrario, es una iniciativa consensuada con los agricultores y con las organizaciones agrarias y sindicales de la provincia de Huelva. Esta iniciativa es apoyada por Freshuelva, la patronal de la fresa en la provincia de Huelva; es apoyada por Asaja, es apoyada por Comisiones Obreras, es apoyada por UGT, es apoyada por UPA. Es decir, todas las organizaciones agrarias y sindicales de la provincia de Huelva apoyan esta iniciativa de modificación del Plan Forestal de la Corona Norte de Doñana.

Pero a ello se suman, como decía el portavoz de Ciudadanos, alcaldes del Partido Socialista de municipios afectados, porque son conscientes del daño histórico que se ha producido a sus agricultores.

Por tanto, señorías de Unidas Podemos, les pido que dejen la demagogia a un lado y les pido que dejen de hacerle daño a la provincia de Huelva con su discurso. Lo que pretendemos es que se restituyan derechos históricos de una serie de agricultores de mi provincia.

En esta proposición no de ley, y en la proposición de ley que se debatirá en el Pleno del Parlamento de Andalucía, no se habla de aguas, se habla solo de suelos, no de aguas. Que quede claro y patente.

Desde el Partido Popular somos conscientes de la necesidad de preservar Doñana por encima de todo. Y si ha habido un gobierno en Andalucía que ha invertido para preservar el Parque Nacional de Doñana ese ha sido el actual Gobierno liderado por Juanma Moreno.

No podemos olvidar que la agricultura es un pilar fundamental para la economía de la provincia de Huelva. Y nuestra responsabilidad, como dirigentes políticos y responsables públicos, es velar por el interés general de todos los agricultores de la provincia.

Estamos hablando de miles de puestos de trabajo que están en juego como consecuencia de ese Plan de la Corona Norte.

Y yo espero y deseo que esta proposición no de ley presentada por Vox sirva para hacer reflexionar al Partido Socialista y a Unidas Podemos, que se sumen a esta iniciativa como lo han hecho los alcaldes —voy terminando—, los alcaldes del Partido Socialista de los municipios afectados. Y que lleguemos a la idea inicial de este partido proponente, de esta proposición no de ley, de que sean todas las fuerzas políticas con representación parlamentaria las que se sumen a la misma.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El turno del Partido Socialista.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Bueno, muchas gracias, señora presidenta.

Estamos en el debate de un tema, si me permiten, fundamental no solo para Huelva, sino para toda Andalucía. La importancia de los cultivos del fruto rojo, lo que aporta a la economía de Huelva y de Andalucía es fundamental.

Pero también fundamental es la importancia que el espacio natural de Doñana tiene no solo para Andalucía, para España, sino para toda Europa. Uno de los enclaves naturales más emblemáticos que existen y donde se ha concentrado la acción de muchos grupos conservacionistas y también, en este caso, de la Unión Europea y del Gobierno de España.

¿Cómo hacer compatibles los intereses de la conservación de Doñana con la potenciación y el mantenimiento de la agricultura de frutos rojos? Evidentemente, es una tarea en la que todos nos tenemos que implicar, y reconocemos que es difícil. Y es difícil porque para las dos es fundamental el agua. Esa agua que en torno al acuífero 27 se ubica y que abarca una extensión que va desde el propio mar hasta el Guadalquivir, pasando por el Tinto y Odiel, y que, desgraciadamente, se encuentra en este momento declarado por la Confederación como sobreexplotado, y hay puntos donde el nivel está 20 metros por debajo del nivel medio.

El Plan de ordenación de regadío del norte de la corona forestal de Doñana fue aprobado con un importante proceso de participación. Un proceso, que fue necesario una aprobación, para revertir esa imagen negativa que en los mercados se estaba produciendo de la explotación del fruto rojo, y por esa también repercusión que estaba teniendo sobre el espacio natural de Doñana con expedientes abiertos por múltiples organismos.

Tenemos que recordar la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que condenaba al Reino de España por incumplir la Directiva de Agua y la Directiva Hábitat.

El PP, en campaña electoral, prometió modificar el Plan de la corona norte, y durante tres años no ha hecho nada. Y ahora cuando llegan los momentos finales, parece ser, de esta legislatura, vemos cómo se produce esa unión de los intereses de las tres derechas para que ya, sin tiempo, sin voluntad de acuerdo con otras administraciones, sin escuchar a los colectivos implicados, sin escuchar al Consejo de Participación de Doñana, utilizando muchas veces las mentiras, presenten esta iniciativa. Y no les ha preocupado generar una guerra del agua, no les ha preocupado que la imagen de los productos de los frutos rojos en toda Europa se vea perjudicada, no les ha preocupado la reacción nacional e internacional de la imagen de Doñana. Solo les han preocupado las elecciones y esta precampaña en la que nos intentan meter de todas las formas.

Mire, una prueba es que, en estos momentos, se están tramitando los planes hidrológicos para 2022-2027, por una parte del Guadalquivir y, por otra parte, del Tinto, Odiel y Piedras. Pues bien, nadie del Partido Popular ni de la Junta de Andalucía ha presentado ningún incremento de las dotaciones de agua para riego, ni en la comisión de autoridades competentes, ni mediante alegaciones. Tres años sin hacer nada, y ahora los intereses electorales hacen que se acuerden de la provincia de Huelva, incendiándola con una guerra del agua sin sentido y que será difícil reconducir.

Mire, desde el Partido Socialista, como hemos hecho siempre, estamos dispuestos a sentarnos para buscar soluciones, con una propuesta seria delante, buscando el acuerdo, el consenso entre todas las administraciones, escuchando a todos los colectivos sociales, con serenidad, sin mentiras, sin una utilización electoral de un problema grave que tiene difícil solución, que no renunciamos a buscar esta solución. Una proposición de ley para que se revise el Plan forestal de la corona norte de Doñana, que es un engaño a los agricultores, que preocupa a los mercados y que genera otra vez incertidumbre en torno a Doñana.

En ese sentido, hemos presentado una enmienda *in voce*, que les hemos trasladado a todos los grupos, y que en este momento también trasladaré a la Mesa. Que, si lo consideran los grupos, creemos que enriquece el punto primero de la propuesta que hace la PNL del Grupo Vox y que permitiría que, en este caso, el Grupo Socialista se sumara a su aprobación.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Para finalizar el debate de esta proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz de Vox, del grupo proponente, el señor Segovia.

Le rogamos, por favor, que se posicione con las enmiendas que ha tenido esta proposición.

Muchísimas gracias.

El señor SEGOVIA BROME

—Bueno, gracias a todos los intervinientes.

Normalmente, cuando un grupo político va a defender algo relacionado con una provincia, lo suele hacer un representante de dicha provincia. El hecho de que el PSOE aquí venga defendido por el señor Gerardo Sánchez —que por lo demás nos parece un buen parlamentario, pero no es de Huelva—, ya nos predisponía

a pensar que no iba a defender los intereses de Huelva. Lamentablemente, el discurso es un poco frentista y nos da la razón. En cualquier caso, tanto a él como al portavoz de Izquierda Unida, sí les queremos desmontar un poco su teoría, incluso entrando a fondo en el problema del agua.

Huelva dispone de tres cuencas hidrográficas: Guadiana, Tinto-Odiel-Piedras y Guadalquivir. Las dos primeras tienen excedente de agua habitualmente, mientras que la del Guadalquivir es deficitaria.

Junto al Guadiana existen dos presas, Andévalo y Chanza, de la que parte una tubería que llega a Huelva capital, donde forma un anillo del que sale otra tubería para el Condado. De este sistema depende el consumo humano, industrial y agrícola de la mayoría de los onubenses.

Los campos de Moguer y parte de los de Lucena, unas 3.000 hectáreas, reciben aguas superficiales de estas cuencas. El resto de la corona, unas 6.000 hectáreas, obtiene el agua de pozos subsidiarios del acuífero de Doñana y, por tanto, de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

En diciembre de 2018 el Gobierno de España aprueba el trasvase de 19,99 hectómetros cúbicos de agua, desde el Chanza hacia el Condado, de los que solo están pasando 4,5 ante la imposibilidad técnica de incrementar el caudal, a la altura de la estrechez que supone el túnel de San Silvestre.

Es asombroso que el actual Gobierno permanezca impasible ante el cierre de pozos y la denuncia de los agricultores, en vez de cumplir la ley del trasvase, construyendo el necesario desdoble del mismo, obra declarada de interés general del Estado y, por tanto, competencia suya, presupuestada en tan solo 64 millones de euros.

Huelva tiene otra posibilidad de solucionar sobradamente el problema, y es finalizar las obras de la presa de Alcolea, que están paradas y ejecutadas en un 33%. Y cuyo proyecto de finalización, con un coste de 96,9 millones de euros, se concertó en octubre de 2019 entre el Gobierno autonómico y el central. También está considerado como de interés general del Estado y su finalización permitiría poner en regadío 24.000 hectáreas. Les recuerdo que no llegan a 7.000 las de la corona norte que toman agua de los pozos.

Los enemigos de cualquier avance aluden a una mala calidad del agua para el consumo humano, para no construirla. Lo que queda desmentido por las analíticas realizadas por la Red de Información Ambiental de la Junta de Andalucía.

Pero aunque no fuera apta para el consumo humano, que lo sería después de pasar por una ETAP —estación de tratamiento de agua potable—, y aunque no fuera apta para regadío, que lo sería tras pasar por una estación de filtrado, su construcción seguiría siendo esencial ya que actualmente la industria de Huelva capital y Palos consume 13,4 hectómetros cúbicos de agua dulce totalmente apta para el consumo humano procedente del Chanza, que podría utilizarse en regar la corona norte si la industria recibiese la misma cantidad de agua desde la presa de Alcolea, cuya construcción es aún más necesaria desde que se ha anunciado el acuerdo entre Iberdrola y Fertiberia para construir en Huelva la mayor planta de hidrógeno verde de toda Europa, que conlleva una inversión de 2.000 millones de euros y la creación de unos veinte mil empleos, atrayendo decenas de grandes empresas que aprovecharían el ecosistema creado.

Estas empresas necesitan agua que deben recibir de la presa de Alcolea para no entrar en competencia con el agua del Chanza, haciendo compatible en Huelva el desarrollo de la industria más innovadora con la agricultura más avanzada y con el turismo. No olvidemos que Matalascañas también se nutre del acuífero de Doñana. Ello, junto a Ceus —otro proyecto puntero— y el crecimiento del puerto mercante de Huelva, con-

vierte a Huelva en una provincia donde el pleno empleo es un objetivo real, y a la que podrán volver a trabajar los miles de onubenses que sufren la separación de sus seres queridos y de su tierra porque han tenido que emigrar para encontrar un trabajo que no hemos sabido o no hemos querido crear en esta tierra. Doscientos millones no pueden ser un obstáculo para conseguir dicho objetivo.

Perdón, admito la enmienda de adición que ha presentado el PP, y no admitimos la del PSOE... No es porque no estemos de acuerdo con parte de lo que dice, o gran parte de lo que dice, pero creo que sería retrasar la solución del problema.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Cuando pasemos al final del debate, a la votación, dejaremos claro cómo queda la enmienda presentada por el Partido Popular en la redacción final, para que tengan tiempo los portavoces de traernos la redacción definitiva, y que la conozcan también los grupos.

11-22/PNLC-000015. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas de seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana (Málaga)

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al debate de la siguiente, que es la sexta en el orden del día. Y quiero recordarles que, en esta comisión, nos hemos dado unos tiempos para debate de cinco minutos de presentación de la proposición no de ley, y de tres minutos de los grupos. Lo digo para aquellos que no forman parte de los trabajos de esta comisión, les ruego, por favor, que sean respetuosos con esos tiempos que nos hemos dado para cumplirlos.

Muchísimas gracias.

Comenzamos con el debate de la proposición no de ley relativa a las medidas de seguridad de la rotonda Compositor Ignacio Román, de Churriana, en la provincia de Málaga, por el Grupo Socialista.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Buenos días. Gracias, presidenta.

Hace unos meses, el pasado mes de septiembre, trajimos a esta misma Comisión de Fomento una cuestión que no sé si a sus señorías les puede parecer un asunto baladí, pero que les garantizo que provoca una honda preocupación a los vecinos y vecinas del distrito malagueño de Churriana. Es el punto negro en el que se ha convertido la rotonda del Compositor Ignacio Román.

Se trata de una confluencia de vías, de importante peligrosidad, en la que literalmente cientos de churrianeros y churrianeras se juegan la vida a diario. Y no les estoy exagerando.

A la hora de cruzar la carretera A-404, en su intersección con la carretera A-7050, ambas de titularidad autonómica, comprueban cómo no existe ningún elemento reductor de velocidad en este recorrido.

Hablamos concretamente de la intersección que se produce con el camino del Pilar, que lleva hacia Torremolinos, y la carretera hacia Alhaurín de la Torre. En muchos casos son personas de edad avanzada, que viven en el entorno y que deben desplazarse hacia el centro de Churriana para múltiples gestiones en su día a día. Solo cuentan con dos intersecciones con semáforos, y otros dos semáforos para cruzar como peatones —pero es bajo demanda—, y se encuentra a bastantes metros de dicha rotonda.

Es cierto que la velocidad en esta vía está limitada a 50 kilómetros hora, pero les puedo garantizar que la media está entre 60 y 70. Y no es descabellado ver cómo algunos vehículos, incluso, circulan a más de 80.

El pasado mes de julio, se produjo el atropello de tres adolescentes en esta intersección. Visitamos entonces la zona, junto al portavoz socialista en el Ayuntamiento de Málaga —Daniel Pérez—, y un grupo de vecinos y vecinas que nos expresaban su miedo a la hora de cruzar y que hubiese de nuevo accidentes y trágicas consecuencias. Porque, además, les recuerdo que, de las tres adolescentes atropelladas, una de ellas estuvo bastantes días en el hospital, se da la circunstancia de que su abuelo había muerto atropellado en la misma rotonda.

Hicimos nuestro trabajo de oposición responsable: traer a la Cámara la cuestión y plantearle a la consejera la necesidad, como titular competente, en torno a esta materia. Ella nos dijo: «nos hemos puesto a dispo-

ción del Ayuntamiento de Málaga para analizar, estudiar y proponer la solución que sea más adecuada, para que se evite el producirse accidentes como el causado este verano en esta vía, donde también tiene competencias el ayuntamiento»; que, por supuesto, nosotros no negamos.

Hicimos una pregunta sin confrontaciones, señoría, sin ánimo de convertir esta cuestión en un «y tú más». Pero el Consistorio malagueño, que tiene aquí bastante que hacer y que decir, poco ha dicho y nada ha hecho. Han pasado cinco meses, y en este tiempo tan solo se han colocado unos medidores de frecuencia. ¿Qué ocurre? Que se colocaron justo antes de que comenzara el curso escolar.

Hay que recordar que la rotonda está muy cerca de uno de los principales colegios del distrito: el Ciudad de Jaén. De tal manera que, cuando empezó el curso escolar, que incrementa el tráfico en la zona, se habían retirado los medidores de frecuencia. Por lo tanto, consideramos que los resultados no eran los adecuados para saber el número de vehículos que pasaban por esa zona.

Y voy terminando. Para terminar aquella pregunta oral en comisión, añadía la consejera que la voluntad de su consejería era ponerse a disposición del ayuntamiento en base a una cooperación y 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 esto suceda.

Pero el tiempo transcurre inexorablemente, señoría, y cada día que pasa cientos de churrianeros y churrianeras se juegan literalmente la vida por el simple hecho de cruzar una carretera.

Traemos, por este motivo, esta proposición no de ley que tiene varias enmiendas, y que pone sobre la mesa medidas que eran reales y realistas, viables, y que ni siquiera eran costosas. En su mano, señoría, está poder conseguirlo. Por ello, le pedimos el apoyo a esta iniciativa.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, portavoz.

Para la defensa de su proposición, tiene el turno el Grupo de Vox.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, la existencia de puntos negros en nuestra carretera sigue siendo una realidad sobre la que no cabe confrontación política o, por lo menos, no debería haberla.

Y, por otro lado, no hace falta que tengamos que estar mirando la crónica de sucesos para saber cuándo estamos ante un caso de esos, de puntos de nuestra red viaria en la que hay una anómala concentración de accidentes o, al menos, de percances de todo tipo.

Por tanto, parece un tanto estéril —y espero que no lo hagamos— entrar ahora en recriminaciones cruzadas acerca de quién tiene mayor culpa en la situación creada, obviando la realidad de que cada Administración tiene que hacerse cargo de lo suyo, porque suya es su responsabilidad, aunque hace años esa misma competencia fuera de un partido de signo contrario.

En el caso que nos traen hoy, basta conocer un poco la opinión de los usuarios que transitan por la carretera A-7050, en la rotonda de referencia, que está situada en el distrito malagueño de Churriana. Parece claro que, en este caso, la competencia es más de la Junta que del Ayuntamiento de Málaga. Tanto los peatones que utilizan los pasos de cebra, como los conductores que transitan por la zona, saben a ciencia cierta que se trata de una zona potencialmente conflictiva, en la que la inercia de los vehículos, por la razón que sea, supera la limitación de velocidad que está establecida y señalizada ostensiblemente.

Y, en este caso, creemos que no vale la solución que podría parecer más drástica: la construcción de una variante que elimine parte del tráfico de esta travesía, reduciendo, por ejemplo, el número de vehículos de mayor tonelaje, porque una bajada de la frecuencia de tránsito no elimina del todo el riesgo, aunque lo reduzca. De hecho, el peligro radica en la alta frecuencia de peatones que cruzan a diario el paso de cebra —que, para colmo, está cerca de una zona escolar—, y la mala visibilidad de la rotonda, así como la ya mencionada inercia de velocidad excesiva de los vehículos que transitan por allí.

Todo apunta a la necesidad de instalar medios físicos que aminoren la velocidad: badenes, semáforos, luces de emergencia o, incluso, una combinación de varios elementos. Aunque también la PNL, en este sentido, nos parece un poco redundante.

Nosotros no vamos a entrar en valorar cuál es la solución técnica ideal, pero —como digo— entendemos que es un asunto muy evidente sobre el que no cabe confrontación, y que resulta urgente para los usuarios peatonales, que son quienes asumen mayor riesgo.

Por tanto, resulta imprescindible tomar las medidas que están en nuestra mano para evitar accidentes como los que han vestido de luto la capital malagueña. En consecuencia, votaremos a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El Grupo Adelante.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, saludar esta iniciativa no solo por su contenido, sino también por las formas en las que se plantea.

Y esperemos que ese tono propositivo se mantenga a lo largo del debate de esta proposición no de ley, con la que se intenta atajar un problema importante que viven y sufren las vecinas y vecinos de Churriana, en Málaga, en un punto negro donde se mezcla un alto tráfico, una alta frecuencia de peatones —que, sobre todo, se ve exponencialmente alto cuando es época escolar—..., una escasa visibilidad, a la que se suma la propia de esta infraestructura con la colocación de coches en doble fila, etcétera. Y que, además, se mezcla con una disposición que da lugar a que se incumplan los límites de velocidad. Y todo ello es un cóctel molotov, en el cual me quedo con una frase que decía una vecina de Churriana, cuando sucedió el suceso —val-

ga la redundancia— que hace mención la proposición no de ley, «y es que esto le podía pasar a cualquiera». La verdad que podíamos añadir de esto tan..., que muchas veces escuchamos: «Demasiado poco pasa para todo lo que describimos».

Con lo cual, ¿qué hay que hacer aquí, teniendo en cuenta que ayuntamiento y Junta de Andalucía tienen responsabilidades? Pues que se sienten ayuntamiento y Junta de Andalucía y busquen la salida.

Aquí se proponen cuestiones que entendemos que podrían solucionar el problema. Se han puesto enmiendas que pueden ir encaminadas a que esas soluciones técnicas se las dejemos a las administraciones implicadas.

Termino como empecé: nosotros vamos a apoyar esta PNL, la saludamos, y esperemos que ese tono constructivo llegue hasta el final. Dinero hay, con lo cual, lo que tenemos que buscar es la mejor solución para salvar este importante problema que afecta a las vecinas y vecinos de Churriana, para los cuales tenemos que ser útiles. Y la mejor manera de ser útil es encontrar un punto de encuentro en la búsqueda de soluciones.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El Grupo de Ciudadanos.

El señor MORENO MADUEÑO

—Muchas gracias, presidenta.

El Grupo de Ciudadanos coincidimos en el análisis de que esta vía —yo no soy de la provincia de Málaga, pero la conozco personalmente—, soporta un intenso tráfico comercial. Efectivamente, hay cercano un colegio público, comercios, supermercados y, bueno, pues dada la alta capacidad de toda esta zona, soporta una gran cantidad de tráfico que hace que sea una zona más peligrosa que otras, menos concurridas en tráfico, para principalmente los peatones.

Si bien, nosotros en temas de seguridad vial, consideramos —como en otros muchos, pero especialmente en temas de seguridad vial— que es de especial relevancia respetar los informes técnicos. Es decir, hay que trabajar y buscar solución para dotar de la mayor seguridad vial a esta zona, por supuesto que sí. Pero, aunque, por supuesto, ya anuncio que vamos a apoyar esta proposición no de ley, en Ciudadanos nos vamos a sumar y a poner en valor, principalmente, las enmiendas que han sido presentadas a los puntos de la parte dispositiva. El punto número 1 que, según he estado viendo con la portavoz del Grupo Socialista, que presenta —y yo la felicito— esta proposición no de ley, quedaría como dice el texto de la enmienda del Partido Popular: «Dar apoyo técnico necesario para analizar, estudiar y proponer la solución adecuada que evite la problemática de este estado en esta confluencia».

Y en cuanto al punto 2 y 3, pues se ha llegado a un acuerdo transaccional, en el que yo creo que todos los grupos vamos a estar de acuerdo y que a nosotros, desde Ciudadanos, nos parece perfecto, porque a mí me consta —y ya lo he visto con responsables de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía— que la Consejería de Fomento ha ofrecido toda su colaboración para llegar a las conclusiones y al estudio necesario de cuáles son las medidas de seguridad que necesita esta zona, esta glorieta. Por lo tanto, bueno, pues no-

sotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero poniendo en valor y en relieve la principal importancia que conlleva respetar siempre los informes técnicos para acometer la solución a esta situación.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Tiene la palabra el Grupo Popular.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Miren, nosotros, desde el Partido Popular, el máximo respeto, por supuesto, a todas las iniciativas que se traen a este Parlamento y, por supuesto, a una comisión tan importante para el devenir de los ciudadanos, como es la Comisión de Fomento.

Pero creo, sinceramente, que hay algunas propuestas que, por bien intencionadas parezcan, debieran a lo mejor debatirse en otros ambientes u otros foros. Esta, en concreto, seguro que habrá tenido un debate intenso en el Ayuntamiento de Málaga, que es de donde no debiera salir. ¿Por qué lo digo? Porque, en nuestra opinión, los informes lo dejan claro, esto no es una cuestión de debate. Nosotros vamos a apoyar la enmienda *in voce* que ha presentado el Partido Socialista, porque pretendemos que haya una mejora en esta vía. Pero los informes dejan claro, de la Junta de Andalucía y del propio Ayuntamiento de Málaga, como así ha sido trasladado al Grupo Socialista del Ayuntamiento de Málaga, que esto es una competencia municipal, puesto que..., en exclusiva, puesto que el tránsito peatonal es una competencia municipal.

Más allá de eso, la vía cuenta con seis carriles, incluyendo las vías de servicio. La velocidad en este tramo se encuentra limitada a 40 kilómetros/hora.

El Grupo Socialista plantea la instalación de otro semáforo con pulsador y otras medidas adicionales, como la iluminación led y con bandas reductoras de velocidad. Se trata, por tanto, de ejecutar unas actuaciones de seguridad vial en una rotonda compartida y que está dentro del núcleo urbano. Obviamente, —como dice el informe— es un tema de regulación —ya les decía—, de tránsito de personas y es competencia municipal.

¿Y qué dice la competencia municipal? El informe policial, que nos han, evidentemente, pasado nuestros compañeros del Gobierno de Málaga, que están haciendo una labor absolutamente comedida y estudiada de este tema..., porque decía la portavoz del Partido Socialista que nos ofrecen, o que ofrece a la Junta de Andalucía su ayuda técnica.

Hombre, yo creo que, después de lo que vamos a aprobar hoy, lo que aprobamos es que lo que digan los técnicos es lo que se hará; no tengamos más apreciaciones políticas que lo que digan los informes técnicos, como así se va a aprobar. Es decir, que los informes técnicos que va a hacer la Junta de Andalucía para ayudar al Ayuntamiento de Málaga, conjuntamente con los que tiene el Ayuntamiento de Málaga, decidan cuáles son las medidas oportunas. Porque ya se han implementado medidas: como me decía ayer el concejal de tráfico, se instalaron elementos para la reducción de velocidad.

Tengo aquí el informe de los accidentes en estos últimos años. Yo no quito, ni mucho menos, la importancia a cualquier accidente, pero todos y cada uno, según la policía local, fueron error humano del conductor; todos fueron error humano del conductor. Y estamos hablando de que, en una década, ha habido unos cuantos accidentes, no voy a decir el número; pocos accidentes. Insisto, no quito un solo valor a que haya un solo accidente; por un solo accidente se debiera cambiar algo, si no funciona.

Pero más allá de eso, creo que el informe deja muy claro que, actualmente, la rotonda funciona correctamente y sin restricciones; que la intensidad de vehículos registrada justifica la instalación de semáforos, sí, pero no justifican que esta sea la solución óptima. Por tanto, lo que creemos es que los técnicos tomen el papel relevante para que las autoridades competentes hagan su trabajo.

Y nosotros apoyamos, desde el Grupo Popular, esta proposición no de ley en ese sentido; que los técnicos digan qué es lo que hay que hacer para que los vecinos de Churriana tengan la máxima seguridad vial.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Para finalizar el debate, tiene la palabra la portavoz de la proposición. Le rogamos que se posicione con las enmiendas presentadas.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muy bien. Gracias de nuevo, presidenta.

Señoría, agradezco sobremanera el tono y el contenido de sus intervenciones. Creo que todas y todos hemos sabido ver que este es un problema al que nos enfrentamos muchos vecinos en el distrito número 8, el distrito de Churriana. Yo misma soy vecina de allí, a veces soy viandante, a veces cruzo ese paso de peatones, pero la mayor parte de las veces soy conductora. Es una vía especialmente transitada, próxima —como se ha dicho aquí— a varios supermercados, diversos comercios, muy frecuentados, de la barriada y al CEIP Ciudad de Jaén. Además, muchos residentes de la vecina Alhaurín de la Torre utilizan esta avenida para desplazarse hacia Málaga, al igual que lo hacen los vecinos de Churriana cuando van a Alhaurín de la Torre. Además, soporta un intensísimo tráfico comercial de furgonetas, de camiones ligeros. Y, además, es que el distrito está experimentando un gran desarrollo con grandes obras que hacen que también haya asiduidad de vehículos pesados de grandes dimensiones.

En aras de conseguir lo mejor para estas personas —que insisto, se juegan la vida a diario—, planteamos una serie de medidas de seguridad, que hemos trabajado junto a Francisco Vázquez, ingeniero de profesión, e hijo de uno de estos matrimonios que, de cierta edad, son habituales peatones en esta zona; medidas que —como le hemos dicho antes— iban desde semáforos hasta luces led, etcétera. Pero entendemos el posicionamiento del resto de grupos, en cuanto a que es mejor tener informes técnicos —en este caso, por parte del ayuntamiento— para proceder a esas medidas de seguridad.

Con espíritu colaborador, por lo tanto, vamos a aceptar las dos enmiendas que ha presentado el Partido Popular, si bien la segunda la hemos transaccionado, añadiendo solamente un pequeño texto: poniendo al final, solamente: «... y que entre ambas administraciones se pongan en marcha las medidas de seguridad necesarias».

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

Creo que, de este modo, llegaremos a un magnífico consenso, que redundará en dar seguridad y seguridad real a los vecinos y vecinas de Churriana.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señora Rubiño.

11-22/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la culminación del proyecto de la carretera del Arco

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al debate de la siguiente de la proposición no de ley, presentada por el Grupo Unidas Podemos por Andalucía, relativa a la culminación del proyecto de carretera del Arco.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidenta.

Pues sin salir de la provincia de Málaga, la carretera del Arco es una de esas carreteras que dentro del marco de la Expo 92 se anunciaron, se prometieron para mejorar la conectividad entre las distintas comarcas de Andalucía. Era la carretera que venía a unir las dos grandes ciudades de Málaga, como son Vélez-Málaga y Marbella, poniendo en contacto directo, en conexión directa, la zona oriental y occidental, las dos costas, oriental y occidental, de Málaga, conectándolas entre sí, buscando sinergias muy importantes entre sí en dos comarcas donde el turismo y el sector agroalimentario son tan importantes, sectores que precisan de buenas comunicaciones. Y a la vez conectar esta zona tanto con la zona occidental y oriental del resto de Andalucía como con el interior de Málaga, Antequera, y el interior de Andalucía, a través de Casabermeja, como puerta principal, y asegurándose de que esa zona metropolitana de Málaga, que se vería beneficiada por esta carretera, pues no viviese tan cerca y tan lejos a la vez tanto de la capital como de esa puerta de entrada hacia el centro de Andalucía.

Esta carretera, a raíz de varios impulsos, distintos impulsos a lo largo de estos años, pues está pendiente el tramo de Casapalma a Casabermeja. Esa zona central que aseguraría pues la conectividad completa de estas dos comarcas, de estas dos grandes ciudades, que aseguraría la descongestión de la A-7, incluso podría o daría lugar a que quienes quisiesen cruzar por toda Málaga pues evitaran algún tramo de la autopista —no muy barata—, de la AP-7, y por ende lograría el objetivo fundamental de lograr la conectividad completa de nuestra provincia.

Sobre esta carretera en 2018, previo a la campaña electoral, aunque prácticamente 2018 pasó, ocurrió lo mismo que ahora, que vivimos el último año de legislatura en campaña electoral, pendientes a que cuando el presidente, en aquel momento, la presidenta, apretase el botón... El actual presidente del Gobierno se comprometió a finalizar este tramo de forma inmediata, igual que se comprometía con otras tantas cuestiones. Se ponía el chaleco que le daba el señor Bendodo allí en Málaga y arrancaba la hormigonera y en un momento estaba hecho aquello que, después de tres años estando en el gobierno, pues parece que cuesta algo más terminar. Y este es un déficit importante que se tiene con la provincia de Málaga. Después de tres años del Gobierno del cambio, después de tres presupuestos históricos, eso está pendiente ahí. Mucha publicidad, mucha propaganda, mucho cambio, pero los vecinos y vecinas de Vélez-Málaga para ir a Marbella, o viceversa, pues tienen que seguir tirando por toda la costa.

Con lo cual, aquí ponemos una proposición no de ley, la cual pues viene a incidir en algo que se comprometía el presidente Juanma Moreno con los malagueños y con las malagueñas, en que se haga, se haga de

forma inmediata, teniendo en cuenta que recursos económicos hay, lo que hace falta es voluntad de verdaderamente ser una solución para los malagueños y malagueñas.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Para el turno de los grupos, comienza el Grupo Vox.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Bueno, nosotros, en cualquier caso, ya anticipo que vamos a votar que sí, pero con todas las reservas. Esto lo decimos porque, bueno, me parece que... ¿En cuál estamos? Perdón.

[Intervención no registrada.]

Perdón, no me sonaba. Bien, bueno, vamos a ver, gracias, señora presidenta, por su indulgencia.

Bueno, nosotros esperamos que..., o nos tememos que es probable que si votamos a favor de esta PNL pues que tengamos que escuchar ese argumento recurrente de la pinza, ¿no? Y, hombre, pues puestos a utilizar una muletilla como consigna preelectoral, pues nosotros le diríamos al Partido Popular y a Ciudadanos que fueran más originales, porque, al final, en definitiva, estarían utilizando ese mismo argumento que en su día utilizó el Partido Socialista contra..., en fin, contra el Partido Popular y contra los comunistas del señor Anguita, con lo que vendrían, de algún modo, a admitir también tácitamente que esa acusación en el pasado pues era cierta.

Pero, bueno, en fin, vamos a ver, la cuestión es que la realidad es que esa obra, ese tramo Casabermeja-Vélez, y creo que coincidiremos todos, pues sería muy beneficioso para Málaga, ¿no? Como es cierto que el Partido Popular en la oposición, pues, efectivamente, en el 2018, ayer como quien dice y por boca del presidente Moreno Bonilla, pues decía que «el PP andaluz no va a desistir en su empeño de que la carretera del Arco sea una realidad lo antes posible, ya que no estamos hablando solo de un impulso en las infraestructuras viarias en la comarca, sino también un espaldarazo necesario al pujante sector agroalimentario que aquí se desarrolla».

Bueno, nosotros nos vamos a abstener, porque entendemos que, de alguna manera, un voto afirmativo podría entenderse como un espaldarazo tácito a la inacción e ineficacia del régimen clientelar socialista.

Exigirle ahora mismo al Gobierno del Partido Popular y Ciudadanos que en tres años hagan lo que los socialistas, con la colaboración también de Izquierda Unida en muchas ocasiones, como digo, pues exigirles que hagan lo que no se ha hecho en 37 años sería injusto.

Así que, bueno, que sea nuestro voto, nuestra abstención, simplemente algo así como una pequeña dosis de medicación antiamnesia para que el Gobierno de la Junta cumpla no ya lo pactado con Vox —que en cualquier caso ya sabemos que no va a ser así—, sino, simple y llanamente, pues haga honor a sus promesas.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Es el turno del Grupo Ciudadanos.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Bien, en cuanto a esta proposición no de ley que busca el consenso de todos los grupos, decir que es mal camino comenzar buscando consenso cuando se considera parcheo, como considera la PNL, los más de 150 millones de euros que desde 2019 la Consejería de Fomento ha dedicado a la conservación de carreteras. De ellos, 58 millones fueron para obras de emergencia, urgentes, abandonadas.

Este esfuerzo del Gobierno andaluz ha pretendido —lo digo por ese parcheo que nombra en la PNL— mejorar el estado de las vías autonómicas, incrementar la seguridad vial y paliar el déficit de inversiones acumulado por los sucesivos gobiernos socialistas, en más de mil millones de euros.

Y merece la pena recordar este ejemplo: entre 2008 y 2018 el presupuesto de conservación de carreteras se redujo en más de un 50%, de 200 millones a 85 millones de euros.

Merece la pena recordar, precisamente en esta PNL, en el debate de esta PNL, que en 2019 la inversión en obras de emergencia fue de 2,6 millones; en 2020, 15,6 millones; en 2021, en torno a los 36 millones de euros. Y así aumentando cada vez más en los sucesivos presupuestos, este nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía, para mejorar las infraestructuras en carreteras en nuestra comunidad. Por eso tachar de parcheo esta apuesta sin igual por las infraestructuras... Me gustaría preguntarle al proponente que cómo tacha entonces la acción o la inacción de los anteriores gobiernos socialistas durante más de treinta y siete años en las carreteras andaluzas.

Y ya concretando con la carretera del Arco. Ustedes nos piden culminar un proyecto que hace 30 años que fue proyectado, un proyecto que tiene 30 años de antigüedad, que se planificó cuando no había entrado en funcionamiento ni siquiera el tramo de la autovía del Mediterráneo A-7 entre Málaga y Rincón de la Victoria, que se abrió en 1996. Tampoco se había ejecutado la A-7 hasta Nerja, por lo que los vehículos tenían que sufrir continuos atascos en esa Nacional 340. Tampoco era realidad la ronda este, que no se abrió hasta 1996. Y mucho menos la hiperronda de la AP-7 ni la AP-45, de Las Pedrizas.

En ese contexto, antes de todo esto, se planificó la carretera del Arco. El déficit de infraestructuras era total en la provincia de Málaga, y mucho más en sus pueblos de interior. Es que, señorías, no estaba ni proyectada la A-357. Por eso, choca que nos pidan culminar una obra que dejaron abandonada durante 30 años los sucesivos gobiernos socialistas, 30 años que, por tanto, en el contexto de las infraestructuras de carreteras, de las carreteras que hay actualmente, queda desfasada, y no solamente eso, que queda en bastante mal estado. Miren ustedes, como saben, esa carretera tiene dos partes, la oriental y la occidental, y este gobierno ha tenido que reconstruir, por un mal trazado —porque pasa por encima de arcillas expansivas— la propia carretera, porque se estaba hundiendo.

Por tanto, ha habido un trabajo de Fomento, ha habido un trabajo para hacer otro tipo de carreteras, esta obra está totalmente desfasada, fruto de la inacción de otros gobiernos. Y, evidentemente, eso es lo que pensamos desde mi grupo. Es difícil apoyar esta iniciativa.

Muchísimas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Es el turno del Grupo Popular. Señor Carmona.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Miren, la carretera del Arco es una carretera... Yo, cuando era niño, recuerdo que para ir de Antequera..., sobre todo para volver, en la playa, en vacaciones, para volver, por ejemplo, de la zona oriental de la provincia, veraneábamos en Torrox Costa y nos volvíamos hacia Antequera. Se cogía la carretera del Arco para intentar no coger la carretera general, para no atravesar Málaga, cuando había un tráfico, digamos, que nos hacía unas caravanas enormes. Pero, claro, desde que yo era niño hasta hoy se han hecho muchas infraestructuras, tantas como que es evidente que esa carretera, que era esencial, hoy en día es importante, pero no adquiere la categoría de tan esencial, como las vías de las que estamos hablando, tan importantes, que se han hecho en el entorno de Málaga: la hiperronda, por poner un ejemplo, la propia A-45, es decir, una serie de carreteras de gran capacidad que han permitido... La autopista. Todas estas carreteras han permitido que los desplazamientos y, sobre todo, los accesos también desde los municipios cercanos tengan alternativas, insisto, de gran capacidad.

Eso no quita que el proyecto que se hizo hace unos años, ahora el Gobierno del cambio está actualizándolo. Y, por eso, nosotros entendemos que la actuación, sin duda, debe hacerse cuando se cuente con cantidad económica suficiente, porque esta obra es muy costosa. Sería, evidentemente, muy irresponsable decir que vamos a apoyarla para que se haga en el 2022, porque ni siquiera han apoyado el presupuesto de la Junta de Andalucía. Por tanto, insisto, es como pegarse un tiro en un pie. Pero lo más importante es que ahora mismo hay unas dificultades de tránsito para todas las personas que se desplazan, entre ambas zonas, enormes.

Por poner un ejemplo, cogemos la autovía hacia..., pues, la zona de Nerja, es decir, toda la zona oriental de la provincia. Cuando pasamos de Málaga al Rincón de la Victoria, la vía se estrecha en dos carriles y hay unos atascos permanentes. ¿No será también importante acometer estas actuaciones para seguir dando posibilidades a la densidad de tráfico de estas vías de gran capacidad? Por eso, nosotros decimos que es importante que se hagan las infraestructuras, pero sería mejor no tocar de oído. Es decir, a mí me ha dado la sensación de que aquí algunos portavoces ni siquiera saben dónde estaban esas vías de las que han hablado.

Dicho eso, nosotros, insisto, votamos que no porque se está haciendo un esfuerzo para trabajar en la actualización del proyecto, pero sí decirles que —solamente por darles algún dato— en 2019 se han realizado en la provincia de Málaga un total de 15 expedientes, por valor de 608.000 euros en carreteras. En 2020 se realizaron 42 expedientes, por un total de 1.700.000 euros en carreteras. En 2021 se realizaron un total de 58 expedientes, por un importe de 2.300.000 en carreteras. El próximo martes va la consejera de Fomento a visitar la zona del Valle, que era considerada la peor carretera de la provincia de Málaga. Yo podría tirarme así hasta 140 actuaciones que se han hecho en tres años, para que ahora digan que se trata de parchear.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Es el turno del Grupo Socialista.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, decirles que vamos a apoyar la propuesta que trae en esta PNL el Grupo Unidas Podemos, sobre la necesidad de culminar un proyecto, de esa obra de la carretera del Arco, que va entre Casabermeja y Casapalma.

El desarrollo de esta obra, a la que le queda una parte por concluir, representaba 48,5 kilómetros hechos entre Vélez-Málaga y Casabermeja, en la parte oriental; 34 kilómetros entre Marbella y Casapalma, y en diciembre de 2015 se pusieron en servicio 5,5 kilómetros entre Coín y Casapalma.

Yo les voy a decir ahora algo que me gustaría que tomaran nota. La verdad frente a la impostura. La impostura es la que están los tres partidos que sostienen a este gobierno: el Partido Popular, Ciudadanos y Vox. Al señor portavoz de Vox, el portavoz del régimen, cuando hablaba del régimen, le voy a decir, mire usted, el régimen del que usted habla, que tuvo que coger la realidad de Andalucía en el subdesarrollo que sus antecesores biológicos y políticos la dejaron, ha hecho casi mil kilómetros de vías de alta capacidad en esta tierra. Ninguna región de España, ninguna ha tenido un desarrollo en infraestructuras de ese nivel. Ese es el régimen que ha cambiado la realidad en la modernización de Andalucía. Tomen nota los tres, los tres.

El señor Bonilla, en la borrachera de demagogia que le caracterizaba en todo el tiempo que estuvo en la oposición —borrachera de demagogia; tomen nota también—, acabó prometiendo que lo iban a hacer todo, y todo de forma inmediata. Este tema lo trajeron aquí en el 2015, 2016 y 2018. El señor Bueno, su portavoz del señor Bonilla, recordarán la moción que trajo en el Pleno de 2018. No le gustará recordarlo, porque es uno de los monumentos al disparate y a la demagogia que ustedes hicieron en su momento. Usted, señor Bueno, que empieza por la misma letra que el señor Bonilla, por be, exactamente igual. Borrachera de demagogia compartida.

Bueno, después de todo eso...

[*Rumores.*]

No se pongan nerviosos, si esta es la realidad, esta es la verdad frente a la impostura...

[*Rumores.*]

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, no entren en debates. Por favor, no entren en debates.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—... de tres partidos que sostienen..., de tres partidos que sostienen a un gobierno, que ha dado lugar, efectivamente, a que la demagogia de la oposición deje de manifiesto su incompetencia en el gobierno, su incompetencia total y absoluta. Y les voy a dar algún dato más para que se ilustren.

Miren, este gobierno al que ustedes criticaban, el del régimen del señor portavoz de Vox, tuvo que hacer frente, con una política absolutamente nefasta desde el punto de vista económico, del señor M. Rajoy, con

un recorte de 4.200 millones de euros, en el presupuesto de la Junta de Andalucía, a todas las competencias del gobierno autonómico.

Voy 2:44, señora presidenta, con su benevolencia.

Cuando...

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tres minutos, once segundos.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—... este gobierno que hoy tiene la responsabilidad, tiene 9.000 millones de euros más que en 2018. Esos son los datos. Y con eso traten de no engañar a los ciudadanos, porque lo que están haciendo es, sencillamente, el ridículo. Los tres.

Gracias, señora presidenta.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De nada. Muchísimas gracias.

Para terminar el debate... Les ruego, por favor, les ruego, por favor, que sean respetuosos. Se lo ruego, por favor, que sean respetuosos. Vamos a terminar el debate de esta proposición no de ley con el grupo proponente Adelante Andalucía.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Bueno, desde el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, la verdad es que está bien traer esta proposición no de ley para que los distintos grupos se retraten. Y hoy ha sido un retrato por parte del Partido Popular y de Ciudadanos, que hablan de excusas, se vienen arriba, y les molesta que hablemos de que la política de este gobierno es de parcheo. Es de parcheo. ¿Cuántos tramos nuevos, qué carretera nueva ha habido en estos tres años? Ninguno. Y la portavoz de Ciudadanos se ha venido arriba, después el señor Carmona, después, ha hablado ahí de eso, de un millón de euros y demás, pero ha hablado de mil millones de euros invertidos. ¿Dónde están esos mil millones de euros invertidos? Ha dicho «mil millones de euros invertidos». Ni sumando todos los presupuestos salen mil millones. Pero, claro, venirse arriba es venirse arriba.

[*Rumores.*]

A mí me parece que he estado callado y demás. Lo que pasa es que aquí no nos podemos venir arriba, coger el discurso de la propaganda para intentar contar una mentira mil veces... Ustedes llevan tres años aquí para nada. Y están demostrando que en cada comisión tienen que venir doscientas PNL para ver si desde el Parlamento podemos impulsar.

Ha hablado de la reducción de los presupuestos en materia de mantenimiento —algo el portavoz del Partido Socialista ha comentado—. Y ha hablado de un periodo en el cual, en el primer periodo, sufrimos un recorte, en el año 2012, de pasar de 9.600 millones a 5.700 millones en transferencias ordinarias y finalistas. Eso tuvo que soportar y aguantar el Gobierno en la legislatura del 2012 al 2015. Y después fuisteis ustedes los que apoyasteis cada uno de los presupuestos; Ciudadanos apoyó cada uno de esos presupuestos, que usted ha hablado de que vienen recortados.

Y después habla el Partido Popular, que habla de que es que no se hace, por un lado..., o cómo tenemos osadía de pedir que se haga, cuando hemos rechazado unos presupuestos.

Pero es que ustedes van a tener más recursos: al presupuesto de Fomento, lo único que le falta es los MRR y los REACT, que no han querido incorporar en la prórroga y que es por valor de 354 millones de euros. Tienen dinero por castigo; tienen 2.600 millones de euros de superávit.

Y después, lo que ya roza lo absurdo es que habla de que nosotros hablamos de oído y no sabéis que las necesidades de ahora no son las necesidades que se hablaban cuando este proyecto nacía, porque no había esas infraestructuras. Las infraestructuras, todas, que ha comentado el señor Carmona, existían en 2018, cuando entonces el presidente era oposición y se comprometía con esta carretera. Hoy vemos cómo los grupos que sustentan a este Gobierno no van a mover un dedo por esta carretera.

Este Parlamento les va a achuchar para que ustedes cumplan con su programa y cumplan con Málaga. Ahora, ustedes vais y, teniendo recursos suficientes, haced lo que mejor sabéis hacer: no hacer nada.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

11-22/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa al protocolo de financiación con el Gobierno de España para la línea 3 del metro de Sevilla

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—El debate la siguiente proposición no de ley, a propuesta del Grupo Popular, relativa al protocolo de financiación con el Gobierno de España para la línea 3 del metro de Sevilla.

Tiene la palabra su portavoz, la señora Pérez.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes.

Bueno, la proposición que trae el Grupo Popular es una proposición francamente muy sencilla de entender y, además, muy sencilla de apoyar, sobre todo, porque es una cuestión de justicia y de absoluta necesidad.

Conocen sus señorías perfectamente que la ley estatal para la red de metro de Sevilla data del año 1975. Y conocen también sus señorías todos los avatares que ha tenido la línea 1 —y única— del metro de Sevilla, hasta que vio la luz, en el año 2009. Tenemos una línea 1 de metro que cuenta con 18 kilómetros. Y mientras tanto, el resto de líneas, el resto de proyectos de la red de metro de Sevilla, los socialistas, que se enfadan hoy mucho... estaba el señor Felipe López como muy alterado, ¿no?, está como muy nervioso, con sus borracheras demagógicas. Dice que nosotros somos demagogos; no sé lo que pensará usted sobre..., qué calificación le puede poner a treinta y siete años de gobierno socialista y 18 kilómetros de metro en Sevilla. Eso a lo mejor también tiene alguna calificación, y usted la conoce perfectamente.

En cualquier caso, ustedes, los socialistas, guardaron en el cajón —bien guardados en el cajón— la línea 2, 3 y 4 del metro y dejaron esos 18 pírricos kilómetros de metro de la línea 1 hechos. Cuando ha llegado el Gobierno del cambio, de Juanma Moreno, del Partido Popular y de Ciudadanos, ha sacado del cajón ese proyecto de red de metro que necesitan los sevillanos y ha actualizado la línea 3 de metro. Ha puesto sobre la mesa lo que hace falta para acometer los proyectos, que es dinero. Y, cuando finalice esa actualización, ese proyecto de la línea 3 de metro, tendrá que ser una realidad. Y por eso traemos nosotros esta proposición no de ley, porque para que los proyectos sean una realidad, tiene que existir compromiso y tiene que existir financiación.

En todos los metros que existen en España ha existido una participación activa del Estado, con financiación. Y entendemos que en Andalucía, en el caso de Sevilla, no tenemos que ser menos. Hemos visto cómo se ha paseado últimamente la ministra, sin concretar absolutamente nada. Y hemos visto cómo nuestra consejera de Fomento ha adquirido un compromiso de poner sobre la mesa parte de la financiación, siempre y cuando, evidentemente, sea esta financiación compartida.

Y es lo que pretendemos con esta proposición no de ley: que el Gobierno de la nación, que nuestro Gobierno, se comprometa en la firma de un protocolo con el resto de administraciones —como, además, ya se había hecho anteriormente, aunque no hubiese visto la realidad—, con unos plazos que sean reales, que

sean viables. Y, sobre todo, con una consignación presupuestaria que permita que los sevillanos puedan ver hecha realidad esa línea 3 del metro.

Muchas gracias, presidenta.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Comenzamos con el turno de los grupos.

Por el Grupo Vox.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, bien se nota que estamos ya casi en campaña electoral, porque las dos grandes alas del bipartidismo, PP y PSOE, han sacado a la palestra el tema del metro de Sevilla; tema que es como una especie de serpiente de verano, de la que se habla en época estacional y que se olvida una vez que pasa la temporada —es decir, cuando pasan las elecciones.

Pero no querría yo poner el acento, aunque tendríamos para rato, en la inoperancia de tantos años de Gobierno, de uno y otro signo, y de mayorías absolutas en Madrid, en la Junta y en el ayuntamiento hispalense. Tiempo habrá de recriminar esta desagradable tendencia que tiene la vieja política de denunciar en la oposición lo que uno hace o, mejor dicho, lo que uno no hace cuando llega al poder. Ahora, lo que toca poner de relieve es que Sevilla no puede seguir con una sola línea de metro, un año tras otro, que son ya muchísimas décadas de agravios por parte de las administraciones públicas.

Nosotros tenemos que denunciar el hecho, que nos parece muy grave, de que la provincia de Sevilla ocupe el penúltimo lugar —solo detrás de Ceuta— en la inversión bruta real por habitante, en el periodo 1985-2018. Los sevillanos estamos ya un poquito hartos de que los proyectos de infraestructuras más necesarios y más emblemáticos para la provincia queden paralizados durante décadas. El cierre completo de la SE-30, la construcción de la circunvalación de la SE-40, la conexión entre el aeropuerto y la estación de Santa Justa, o el mismo proyecto de metro.

Los sevillanos estamos también un poquito hartos, por decirlo en términos suaves, de pagar la hipoteca que supuso la inversión recibida en la Expo-92, hace ya treinta años. Y en el hecho de ser la capital del engendro autonómico, que más nos parece una maldición, que impide una inversión adecuada al tamaño y a la importancia real que tiene Sevilla.

Recordamos que la ciudad hispalense alcanza casi los setecientos mil habitantes, solo detrás de Madrid, Barcelona y Valencia en el contexto nacional, y ocupa el primer lugar entre las capitales de provincia que más población ha perdido en el último año, entre otros motivos, a causa del déficit de inversión en infraestructuras, que lleva acumulado desde hace años, en los presupuestos generales del Estado. Porque el hecho es que el área metropolitana sevillana —me refiero al Aljarafe, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, etcétera—, no cesa de ganar población: actualmente, supera con creces el millón y medio de habitantes. Esto significa

que se está produciendo un trasvase poblacional del municipio a zonas periféricas, precisamente debido al hecho de que el ciudadano no encuentra facilidades de movilidad en el interior de la ciudad.

En fin, nos parece que ya está bien de excusas, que ya se han perdido demasiadas oportunidades desde 1975 —que es, efectivamente, cuando se aprobó la ley del metro de Sevilla—, y que hay que poner en coordinación al Estado, a la autonomía y al ayuntamiento, en un proyecto que lo necesita la ciudad y que podría recibir, además, el impulso económico necesario gracias a los fondos europeos, que supuestamente están para eso: para proteger el medioambiente y potenciar el desarrollo sostenible.

Sevilla se lo merece.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Es el turno del Grupo Unidas Podemos, por tiempo de tres minutos.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Gracias, señora presidenta.

Tres consideraciones sobre este asunto. La primera, me alegra que el grupo proponente salga del discurso apocalíptico de las últimas semanas en materia presupuestaria. Está claro que Andalucía no se paraliza; hay posibilidad de seguir haciendo inversiones, hay posibilidad de seguir realizando actuaciones. Así que, felicitarlos por este giro en el discurso político.

La segunda consideración: me parece... —y sin ánimo de dar lecciones ni consejos—, me parece que tienen ustedes un método raro, una manera rara de intentar llegar a acuerdos, de hacer peticiones a otras administraciones. Esta PNL, pese a que tiene apenas dos carillas, está cargada de reproches, de amenazas, de agresiones hacia el Gobierno central. Parece que ustedes buscan más que no se pueda llegar a ningún tipo de acuerdo entre la Junta de Andalucía y el Gobierno central, que lo contrario.

Y la tercera y última consideración: mostrarles nuestra preocupación por los anuncios realizados por la consejera sobre la línea 3 de metro. Saben ustedes que, en el año 2011, las entonces Consejerías de Obras Públicas y Vivienda, concluyó el análisis y resolución de 174 alegaciones presentadas a los anteproyectos de las líneas 2, 3 y 4 del metro. En teoría, y según teníamos entendido, se habían tomado en consideración buena parte de esas alegaciones, en virtud de los estudios de movilidad que se habían desarrollado. Y, entre otras, estas alegaciones lo que venían a plantear era la extensión de estas líneas de metro a otros barrios en la ciudad de Sevilla, como el Parque Alcosa, como Bellavista, como San Jerónimo y también a otras poblaciones limítrofes como Camas.

Y, desgraciadamente, estamos viendo que esto, al menos en el anuncio, no ha sido así. En concreto, por ejemplo, en la ciudad de Sevilla —por citar algún ejemplo—, en San Jerónimo se proponía una conexión con la cabecera norte mediante una conexión con un trazado subterráneo desde el hospital Virgen Macarena, luego compatibilizándolo con un túnel previsto por la línea 3, que llegaría hasta San Lázaro, para continuar luego en superficie a través de la avenida Medina y Galnares, y concluir en la estación de cercanías del C2.

Así, en base a estas alegaciones y a estos estudios y a estos consensos que había, se desarrolló, por ejemplo, el PGOU de la ciudad de Sevilla. Y ahora vemos que, desgraciadamente... O puede que esto no sea así. Al menos es lo que ha presentado recientemente, insisto, la consejera, que no contempla esta conexión, como tampoco otras que, por cuestión de tiempo, no puedo desarrollar.

Pero lo que está claro es que la propuesta de metro tiene que ser una propuesta metropolitana de interconexión y que no obvie la necesidad de un transporte público entre los municipios de Sevilla y de su área metropolitana.

Hay que..., entendemos nosotros, hay que abordar de forma seria esta movilidad en la capital y en el área metropolitana, y no con el anuncio que ha realizado la consejera.

Aun así, vamos a apoyar esta propuesta porque entendemos que Sevilla necesita el desarrollo en materia de movilidad que se presenta.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El Grupo Ciudadanos.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Ya se me había olvidado hasta darle al micro.

Mire, nosotros vamos a apoyar esta proposición, evidentemente. Sevilla tiene un problema de movilidad. Los que venimos aquí a trabajar lo sabemos perfectamente.

Y la propuesta que ha realizado la consejería de comenzar las obras de esta línea 3 de metro, a pesar de que el Gobierno de Pedro Sánchez no tiene presupuestado ni un céntimo en sus presupuestos de este año para apoyar esta línea 3 de metro, me parece de lo más adecuado.

Hace unos días presentó el proyecto de esta línea 3, valorado en 1.045 millones de euros, unos cuantos más que lo que realizó el Partido Socialista en el año 2011, que lo presupuestaban ellos en 700 millones de euros.

El Partido Socialista, pues, por aquel... Bueno, es un proyecto digno de la gestión de aquellos años del Partido Socialista, ¿no?, un proyecto serio, profesional, donde nada más y nada menos que solo se había olvidado pues de poner los talleres, las cocheras, otros puntos del trazado, tampoco habían incluido los trenes para esa línea 3 de metro ni tampoco habían calculado el IVA. En fin, una cosa seria, bastante seria, bastante profesional, que habían realizado en aquellos tiempo.

Evidentemente, por eso ahora aumenta ese coste de esta línea 3 del metro.

Y lo que se está pidiendo, simplemente, es que a los andaluces se les trate exactamente igual que a otros españoles que viven en otras ciudades, donde disponen de líneas de metro. Porque el Gobierno central pues apoya y financia parte de esas infraestructuras, con la mitad del coste de esas líneas, o un tercio al menos, que es lo que se está pidiendo desde aquí.

¿Y por qué la línea 3? Puede que la línea 2 fuera más conveniente en temas de movilidad si hablamos del término de Sevilla porque conectaría Sevilla Este, que Sevilla Este la verdad es que está bastante..., tiene

una comunicación bastante mala. Pero la línea 3 de metro la verdad es que cruza ya con la línea 1 existente, y ese es el motivo por el que se desarrolla esta vía.

Como digo, no hay nada contemplado en los presupuestos de Pedro Sánchez. Al señor Sánchez, sinceramente, yo creo que no se le va a recordar ninguna infraestructura ni ninguna inversión importante durante su legislatura, durante el tiempo que esté gobernando, salvo la infraestructura que ha creado, que es la más importante, que es la de su propio gobierno, en la que ha aumentado un 30% los gastos de máquetin y un 50% el gasto de asesores. Pero no destina, repito, ni un solo céntimo a desarrollar la línea 3 del metro de Sevilla.

Por lo tanto, nosotros no podemos hacer otra cosa más que apoyar esta proposición no de ley. Y esperamos que el Gobierno central haga caso a este Parlamento y disponga algo de dinero para desarrollar esta línea tan necesaria para la ciudad de Sevilla.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

El turno del Grupo Socialista.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Gracias, presidenta.

Miren, señorías, la historia del metro de Sevilla es una historia, efectivamente y lamentablemente, demasiado larga, demasiado larga. Y por eso yo creo que hoy deberíamos tener un discurso o un mensaje de..., un debate de altura, como merecen los sevillanos y las sevillanas, que se merecen que le pongamos fin a esta larga historia con una solución, y con una solución ya.

Los sevillanos no merecemos más plazos ni más demoras, ni más dimes y diretes. Lo que merecemos es que este proyecto, que es estratégico para la ciudad de Sevilla, vea la luz, y la vea ya.

El principal enemigo del proyecto del metro de Sevilla, de la ampliación del metro de Sevilla, ha sido la confrontación política. Y yo quiero refrescarles también la memoria en ese sentido, señorías. Porque, cada vez que ha estado cerca un acuerdo para la financiación de la ampliación del metro, el Partido Popular ha utilizado la confrontación para boicotarlo.

Los sevillanos y sevillanas recordamos bien que cuando había negociaciones entre la Consejería de Fomento —con un gobierno socialista en aquel momento—, en el año 2012, y el Ministerio de Fomento —governaba en ese momento el Partido Popular, era Ana Pastor la ministra—, el señor Zoido, entonces alcalde de la ciudad, del Partido Popular, se descolgó diciendo que no habría acuerdo si no se licitaban todas las líneas del metro a la vez. Eso dinamitó las negociaciones.

Pero es que eso también pasó en el 2018 cuando el alcalde de Sevilla, Juan Espadas, y el ministro Iñigo de la Serna, de Fomento —también del Partido Popular—, intentaron llegar a un acuerdo. Pues también el Partido Popular de Sevilla se negó, imponiendo que la línea 2 y 3 se licitaran a la vez.

Miren, señorías, la confrontación ha sido la gran enemiga del proyecto del metro de Sevilla. Y, por eso, les anuncio algo. A los socialistas nos van a encontrar en el acuerdo, en el diálogo, en la negociación y en la solución para la ampliación del metro, para que sea una realidad. Es lo que se merecen los sevillanos y sevillanas de todos nosotros y de todas nosotras.

Y, en este momento, señorías, creo que estamos más cerca que nunca de ese acuerdo. Ayudemos, los ciudadanos se lo merecen, señorías. Nunca había habido una voluntad más clara del Gobierno de la nación de financiar la línea 3 del metro de Sevilla. Lo ha expresado la ministra de Hacienda, que incluso se ha comprometido la señora Montero, lo hizo el pasado viernes aquí en Sevilla —yo fui testigo porque estuve en esa conferencia—, cuando manifestó que si era necesario modificaría los Presupuestos Generales del Estado.

Lo ha hecho la ministra de Fomento, lo está haciendo el alcalde de Sevilla, que ha considerado como una de las prioridades políticas de su gestión, precisamente, el desbloquear la ampliación del metro.

Vamos a remar juntos, señorías, vamos a hacerlo bien. Vamos a hacerlo bien, y consigamos que la línea 3 y que la ampliación del metro sean una realidad. Esa es la actitud que tiene el Gobierno, que tenemos los socialistas. Lo estamos demostrando donde gobernamos y lo estamos demostrando también en este Parlamento, en esta comisión, donde hemos presentado cuatro enmiendas para mejorar el texto que ustedes plantean.

Creo que la mejor de las noticias, señorías, es que mañana, a esa reunión que hay convocada entre..., en Madrid, con el alcalde de Sevilla, con Antonio Muñoz, la consejera de Fomento y con la ministra, salga de este Parlamento de Andalucía un acuerdo potente de todos los grupos políticos.

Y para eso hemos planteado cuatro enmiendas que mejoran claramente la iniciativa que ustedes traen. Exigencias al Gobierno de la nación, por supuesto, todas las del mundo. Nosotros los primeros, se lo vamos a exigir. Pero también al Gobierno andaluz.

Y vamos a avanzar. Avancemos, avancemos en la licitación, porque el Gobierno de la Junta podría licitar ya la línea 3 del metro. De hecho, cada vez que ha habido una obra de...

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Disculpe, señora Pérez, por favor, lleva usted un minuto y treinta segundos más de lo previsto.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Concluyo, concluyo enseguida.

Cada vez que ha habido la construcción y la ejecución de una línea de metro en Granada, en Málaga o en Sevilla, siempre ha habido un elemento común, y es que la financiación no se ha acordado de forma previa, ha sido posterior. Pueden licitar ustedes. Liciten ya, pídanse al Gobierno andaluz y empiecen a avanzar en el proyecto de la línea 2. Esa es la actitud de los socialistas, señora presidenta —y le agradezco su benevolencia—, solo para decirle al Grupo Popular, que es el grupo proponente, que en esa muestra de acuerdo nosotros vamos a votar esta iniciativa. Que nos gustaría que aceptaran nuestras enmiendas porque creemos que vienen a mejorarla, pero que si no lo hacen también la vamos a votar. Y si no aceptan nuestras enmiendas, traeremos una proposición no de ley en la próxima comisión con las propuestas que nosotros hemos planteado.

Muchísimas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Tiene, para cerrar este debate, el grupo proponente, la señora Pérez. Le recuerdo que tiene que posicionarse sobre las enmiendas presentadas.

Muchísimas gracias.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias, presidenta.

Dos cuestiones, la primera, con respecto al señor Sánchez, de Unidas Podemos. La línea 3 del metro llega hasta Valme, se ha corregido el trazado en el proyecto, y sí llega a esos barrios, con independencia de que no sea a lo mejor todas las enmiendas que se han presentado las que se hayan introducido. Pero sí se ha ampliado el trazado del proyecto inicial, como digo, y llega a esos barrios de la periferia, donde efectivamente estamos de acuerdo que tiene que llegar.

Con respecto a la señora Pérez, lo que han hecho los socialistas con la provincia de Sevilla en 37 años se lo voy a resumir yo de forma muy breve. Mire, somos la cuarta capital de España en términos de población. Llevaban 37 años gobernando. Madrid tiene 293 kilómetros de metro, 317 estaciones, con 3 millones de habitantes. Barcelona tiene 170 kilómetros de metro, 12 líneas, 183 estaciones, con 1.600.000 habitantes. Valencia tiene, con 790.000 habitantes, 10 líneas de metro y 156 kilómetros de vía subterránea. No le voy a decir ya las 129 que tiene en superficie, son 241 estaciones. Sevilla, con 37 años de socialismo, tiene 18 kilómetros de metro, 1 línea y 22 estaciones. Eso es lo que ha hecho el Partido Socialista con la provincia de Sevilla, señora Pérez, con el metro de la provincia de Sevilla. Y eso es lo que es no confrontación, eso es humillación a los sevillanos, lo que ha hecho el Partido Socialista es humillar a la cuarta capital en población de España.

[*Rumores.*]

Muchas gracias, señora Pérez, por todo lo que han hecho y muchas gracias por las aportaciones que usted trae aquí, señora Pérez, por esas aportaciones...

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No entren en debates.

La señora PÉREZ GALINDO

—... lejos de la confrontación, señora Pérez, lejos de la confrontación, le agradezco inmensamente que venga a mejorar nuestra iniciativa, se lo agradezco. Vamos a aceptarle las enmiendas. Hable usted, por favor, con su consejera y dígame que deje de humillar a los sevillanos, que ya lo han hecho ustedes durante 37 años.

[*Rumores.*]

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 501

XI LEGISLATURA

2 de febrero de 2022

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

11-22/PNLC-000010. Proposición no de ley relativa a la declaración de servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al debate de la siguientes PNL, que traemos a esta Comisión...

[*Rumores.*]

Por favor, les pido respeto.

[*Rumores.*]

Por favor.

Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley que se debate en el día de hoy...

[*Rumores.*]

... propuesta... Por favor..., muchísimas gracias. Propuesta por el Grupo Popular, relativa a la declaración del servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid. Para su defensa, por un tiempo de cinco minutos, el Grupo Popular. Muchísimas gracias.

Comenzamos el debate de la proposición no de ley del Grupo Popular, relativa al servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid, por un tiempo de cinco minutos.

El portavoz proponente, el señor Venzal.

El señor VENZAL CONTRERAS

—Gracias, señora presidenta.

Como bien dice el enunciado de nuestra proposición no de ley, traemos hoy a debate la declaración de servicio público de la ruta aérea Almería-Madrid. Como ustedes saben, la Ley 9/2013, que modifica la Ley 17/1987, de Ordenación del Tráfico y la Seguridad Aérea, permite y ampara esta posibilidad, junto con el Reglamento 1008/2008 de la Unión Europea. Todo ello, puesto en relación con la Ley de Economía Sostenible, la 2/2011, y el Reglamento también de la Unión Europea, el 2408/1992.

Por tanto, esta iniciativa tiene amparo legal, esta iniciativa tiene antecedentes comparativos por parte del Gobierno central con otros territorios, a la hora de abordar la posibilidad de la declaración de servicio público de estos vuelos interregionales. Y ello, señorías, porque consideramos necesario el acuerdo del Consejo de Ministros, la correspondiente resolución, y posterior orden y la consiguiente licitación de la futura línea declarada de servicio público. Lo queremos hacer teniendo presente que necesitamos una frecuencia mínima de cuatro vuelos, con unas tarifas de referencias razonables y accesibles al ciudadano, sin perjuicio de los coeficientes de ocupación que tengan esos vuelos.

Creemos que debe mantenerse en el tiempo hasta tanto haya otras alternativas de infraestructuras ferroviarias largamente demandadas y que no llegan, y no voy a mirar a culpables, porque creo que todos hemos gobernado en el Estado español y todos tenemos parte de culpa, de un proceso y unas obras que van más lentas de lo deseable. Y no hay alternativa ahora mismo para los almerienses que quieren ir a Madrid con sus empre-

sas, muy competitivas, a hacer negocios, que no pueden ir y venir en el día, aquellos madrileños que quieren venir, o aquellos ciudadanos que hacen puente para venir a Almería un fin de semana tampoco pueden, a unos precios desorbitados. En definitiva, una tierra que necesita esas conexiones para un turismo que se está recuperando, una sociedad que quiere ser competitiva en el mundo empresarial y, también, por cuestiones estrictamente sociales y de derechos de los ciudadanos, que ahora mismo es altamente complicado.

Esta iniciativa se ha reproducido en las instituciones como las corporaciones locales y en la Diputación provincial. Queremos hacerlo desde el consenso, porque creemos que es necesario. El territorio más cercano a Madrid, como puede ser Extremadura u otros, sin entrar ya en los no peninsulares, gozan de estos privilegios en términos de transporte, y en Almería se hace más que necesario, dada su situación geográfica y, como digo, la falta de desarrollo.

Es importantísimo para nosotros que se dé esta vocación de servicio público en la línea de vuelos, porque hoy en día es muy complicado para un almeriense ir a Madrid. Si ustedes entran en la página web de Iberia verán los precios tan desorbitados que tienen los vuelos para mañana o para el fin de semana, o incluso hay veces que hay algún día que ya ni hay, no hay vuelos.

Por eso, entendemos que es necesaria la aprobación de esta proposición no de ley. Tendemos la mano al resto de fuerzas políticas para que se haga desde el consenso. No creo que haya excusas. Estamos dispuestos a que todas las administraciones pongan de su parte, porque, como digo, en Almería la velocidad, ya no digo la alta velocidad ni la velocidad alta, la velocidad razonable con la que en su día llegará el transporte ferroviario no es para hoy ni para mañana, y se prevén estas posibilidades transitorias como en otros territorios para luchar por la competitividad, para luchar por la eficiencia y por la mejora de las condiciones económicas y sociales de nuestra provincia.

Nada más y gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, portavoz Popular.

Comienza el turno de los grupos, ya saben, por tiempo de tres minutos. Comenzamos con el Grupo Vox.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, nosotros, más allá de cierto oportunismo preelectoral que creemos que puede alentar esta iniciativa, no obstante, bueno, ya adelante que vamos a apoyarla. Porque evidentemente es indiscutible el déficit que, en materia de comunicaciones, viene sufriendo la provincia de Almería. Y hablamos de déficit porque cuando la situación geográfica complica la conectividad, como es el caso de esta provincia, pues entendemos que las actuaciones públicas deben acometer este problema, propiciando soluciones.

Y como ha reconocido el propio portavoz del partido proponente, la realidad nos dice que ni el PSOE ni el Partido Popular las han buscado desde las responsabilidades de Gobierno que unos y otros tienen y han tenido.

Efectivamente, como también ha recogido el portavoz del Partido Popular, la Diputación de Almería y en diferentes ayuntamientos se han hecho eco de esta situación. Yo transcribo las palabras del concejal de Vox, Juan Francisco Rojas, también diputado provincial, quien dice..., en fin, y establece que «somos una de las provincias de España peor conectadas y eso perjudica directamente a nuestra economía y a los bolsillos de los ciudadanos. Nuestro sector turístico necesita más vuelos, que traigan turistas de todas partes del mundo a nuestra tierra. Y nuestros empresarios necesitan también estar conectados con las principales capitales para generar más negocio». Evidentemente, son nuestros compañeros de la provincia quienes tienen un conocimiento directo del tema y constato que coinciden también en lo esencial con lo manifestado por el señor Venzal.

Esa declaración como obligación de servicio público en las rutas aéreas de Almería-Madrid, pues, ciertamente, efectivamente, ya vemos que es una necesidad imperiosa. Pero, si no se implementan y establecen unos servicios con la continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías privadas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial, como digo, si no fuera de esa manera, estaríamos haciendo un brindis al sol.

Recientemente hemos..., nos trasladan que se ha suprimido el vuelo a Madrid de las siete de la mañana; y parece..., me dicen que también se va a suprimir uno de vuelta, a las 19:50 de la tarde. La realidad es que no solo habría que recuperar esos vuelos, sino que, además, se tendría que establecer un plan de precios que no hiciera más oneroso viajar a Madrid que a Nueva York.

Por ello, como digo, nuestro voto a esta proposición no de ley será favorable.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señor Hernández.

Tiene la palabra el portavoz de Unidas Podemos.

La señora BARRANCO GARCÍA

—Gracias, presidenta.

Bien, es una realidad que la línea Madrid-Almería es una necesidad, pero sería una necesidad menos flagrante si tuviera una línea de ferrocarril que conectara con Madrid de una forma efectiva. El gran deterioro de la línea ferroviaria ha provocado que se tarde más en llegar a Madrid que en los últimos diez años, un deterioro que es común en todas las provincias de nuestra comunidad y que hace que todas las provincias pierdan competitividad. Y este deterioro —lo ha reconocido el portavoz del Partido Popular— es responsabilidad de los sucesivos gobiernos del Estado, tanto del Partido Popular como del Partido Socialista. Me alegra que, por primera vez, el señor Venzal reconozca que quizás no lo han hecho bien para llegar a la realidad en la que se encuentra hoy en día no solo Almería. Porque si nos trasladamos a la provincia de Jaén y hablamos de ferrocarril, no tenemos siquiera conexión con nuestra provincia más cercana, que es Granada. O sea, imagínense el estado del ferrocarril en las provincias menos populares de la comunidad autónoma andaluza. Les recuerdo que, cuando ustedes gobiernan en Madrid, en el Gobierno del Estado, existe una pro-

vincia que se llama Jaén, que se tarda cuatro horas en ir a Madrid, y en coche tres. Tampoco ustedes han puesto remedio a esas cosas.

Una conexión ferroviaria en condiciones beneficia y conecta mejor el territorio que una línea aérea, además de contaminar menos y acercarnos a los objetivos europeos. Por tanto, ¿es necesaria la línea aérea Madrid-Almería? Claro que es necesaria. Pero también es muy necesario y muy importante —quizás más importante que la línea aérea—, reforzar y mejorar las líneas ferroviarias que nos conectan con el resto de nuestras provincias y que nos conectan con el resto de comunidades. Pero mientras el ferrocarril se siga desvalorizando, mientras no podamos conectarnos con nuestra capital andaluza o con nuestra capital española, vamos a seguir perdiendo competitividad, no solo en Almería, señor Venzal, sino en todas las provincias andaluzas.

Nuestro voto va a ser favorable.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Barranco.

Es el turno del Grupo de Ciudadanos.

La señora LÓPEZ ROMERO

—Gracias, señora presidenta.

Damos la bienvenida, realmente, desde mi grupo parlamentario a esta iniciativa, más que necesaria para mejorar las líneas aéreas entre Madrid y Almería, porque es una necesidad demandada por cada uno de los almerienses. De hecho, de esta sala, si hablasen con algún almeriense, del pueblo más pequeño, les dirían que el problema grave está en las comunicaciones, tanto ferroviarias, como de carreteras, como aéreas.

De hecho, en el contexto de FITUR, diferentes representantes andaluces de la provincia de Almería han tenido reuniones con directivos de la compañía Iberia, con quienes han hablado de la situación aérea de la provincia, así como las mejoras tanto en horarios como en frecuencia, tanto en la capital de España como con nuevos destinos, así como la necesidad de recuperar la actividad previa a la pandemia.

En este sentido, los directivos de Iberia han trasladado el aumento de las conexiones a partir de finales de marzo, y desde entonces, los viajeros dispondrán de tres frecuencias a la semana, con salida a las 9:20, hora de Almería, y con la mejora del horario del último vuelo de Madrid a Almería, que saldría a las 19:50 horas. Y también incrementaría sus frecuencias a partir del mes de abril, para beneficiar a los clientes corporativos.

La finalidad de estas y otras posibles mejoras no es otra que mejorar la conectividad y ofrecer, tanto al turista como al público profesional, un abanico de precios más competitivos, que amplíen las opciones que el usuario tiene para moverse desde Almería por el país y la provincia, para recibir visitantes, por lo que la ampliación de frecuencias semanales es uno de los puntos clave que ha valorado potenciar, permitiendo que, en el caso del viajero de negocios, se pueda realizar la ida y la vuelta, y así aprovechar su jornada laboral.

Gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señora López.

Es el turno del Grupo Socialista.

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Gracias, presidenta.

Compartimos el análisis que se hace en la iniciativa sobre la situación de la ruta aérea entre Almería y Madrid, en donde, históricamente, la realidad es que los vuelos son caros, los horarios no son los más adecuados, y faltan frecuencias; una situación que se ha visto agravada en la pandemia, donde se han suprimido algunos de los vuelos. Si bien es cierto que Iberia ha anunciado que desde el mes de abril vamos a contar con diecisiete frecuencias a la semana: a mediodía, todos los días; por la tarde-noche, todos los días; y tres días a la semana a primera hora del día.

La conexión aérea con Madrid —y añadiría también con Barcelona— desde Almería es una necesidad para la provincia de Almería, debido a que la distancia en carretera o el trayecto en ferrocarril —que solo se puede hacer en el caso de Madrid, no a Barcelona—, supera las cinco horas por desplazamiento, lo cual complica mucho el uso de cualquiera de esos dos medios, por turistas o por cualquier persona que quiere ir a hacer gestiones a Madrid, a Almería o a Barcelona.

Acudir a aeropuertos de otras provincias limítrofes o a la alta velocidad tampoco es una alternativa admisible ni eficiente ni a la que deban de estar condenados los almerienses. La normativa de la Unión Europea contempla una excepción a la regla del libre mercado, que rige el tráfico aéreo, y es el establecimiento de las obligaciones de servicio público bajo condiciones muy tasadas y justificadas.

Consideramos que, ante la situación de Almería, el Gobierno andaluz debe explorar todas las posibilidades que existan para mejorar la movilidad en Almería al amparo de la normativa europea, para que, en solitario o en colaboración con las administraciones locales de Almería —porque aquí también puede colaborar la Diputación Provincial de Almería, el Ayuntamiento de Almería...—, elaboren una memoria que justifique que la ruta aérea entre Almería y Madrid merece la declaración de obligación de servicio público al amparo de la normativa europea, para garantizar una adecuada movilidad en la provincia de Almería y a la provincia de Almería, teniendo en cuenta que los tiempos de desplazamiento en tren o por carretera superan las cinco horas y que la alta velocidad no estará operativa hasta el año 2026; una memoria donde el Gobierno andaluz aborde la conectividad existente, así como el desarrollo económico de la zona y sus necesidades, asumiendo el compromiso de sufragar los costes del establecimiento de la misma.

No es la primera orden de servicio público para la provincia de Almería. Como dice la iniciativa, ya tenemos una desde el año 2009, en que la solicitó la Junta de Andalucía, que la financia y el Gobierno de España la acordó; de la misma manera que hay otras órdenes de servicio público en el contexto nacional, como es el caso de la que hay para Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona, que también financia el Gobierno de Extremadura.

El Gobierno andaluz debe tomar la iniciativa. Y para dejarlo claro en la iniciativa que se trae al debate, en esa dirección planteamos una enmienda *in voce* para sustituir el punto segundo por otro donde se diga: «El

Parlamento de Andalucía muestra su parecer favorable a que el Gobierno andaluz solicite la declaración de la obligación de servicio público para la ruta aérea entre Almería y Madrid, en el marco de la colaboración entre la Administración del Estado y las comunidades autónomas, cuya fórmula ya se ha aplicado para las rutas a las que se hace mención en la iniciativa». Y también planteamos un punto tercero, en donde diga: «El Parlamento de Andalucía muestra su parecer favorable a que el Gobierno andaluz solicite lo mismo para la ruta aérea Almería-Barcelona, ya que también es una ruta donde las frecuencias aún son más insuficientes, con solo tres vuelos a la semana».

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señor Sánchez.

Para terminar el debate de esta proposición, el grupo proponente, el señor Venzal.

El señor VENZAL CONTRERAS

—Gracias, señora presidenta.

Por contestar un poco a los señores portavoces. Al portavoz de Vox le diría, hombre, que no se trata de oportunismo, yo he querido buscar el consenso. Y prueba de que no es oportunismo es que esta moción se ha debatido y se ha presentado en las diputaciones, como he dicho y usted también ha aseverado, el año pasado. Por tanto, no había en juego un calendario, ¿no? Creo que es una necesidad urgente, imperiosa y necesaria para nuestra tierra.

Y es verdad que yo he reconocido que se ha hecho durante estos años de democracia en infraestructuras algo por nuestra tierra, pero queda mucho por hacer. Y los requisitos a los que usted hacía mención se verían en una futura licitación cuando fuera declarado de servicio público.

En cuanto a la señora portavoz del Grupo Adelante..., de Podemos, decirle que, hombre, no es comparable, con todos mis respetos, el planteamiento que hacemos con la provincia de Jaén, toda vez que su situación geográfica es distinta en términos de ubicación, en términos de conectividad con la capital del reino.

Mire, usted habla también de..., y me va a permitir que haga un pequeño inciso, usted habla de la sustitución de los vuelos de 500 kilómetros aproximadamente de distancia por el transporte ferroviario. Está más que demostrado que eso es una milonga, que no viene a solucionar en nada la problemática de las emisiones de CO₂. Mire, el total de la emisión de CO₂ que suponen los vuelos regionales en España es el 1,2. Eliminando todos los vuelos que hay en el puente aéreo Madrid-Barcelona no se eliminaría ni el 0,1% de esa contaminación, con lo que estamos hablando..., imagínese usted, en términos porcentuales es infinitesimal.

Pero es que además le digo más, es que usted tenga presente que eso supondría, amortizar esa contaminación, cuarenta años en el tiempo. Sin contar el impacto medioambiental que supone el transporte ferroviario, que supone una amortización de 26 años. En ese periodo tenga usted por seguro que los transportes aéreos cada vez van a ir contaminando menos. Luego, no entremos en ese debate, que me recuerda al debate de la contaminación de las vacas, cuando ustedes ponen el foco en ese sector, y se olvidan, por ejem-

plo, de los 150 millones de vacas que tiene la India, pero como es políticamente incorrecto hablar de eso pues nos metemos con las vacas de los españoles.

Aquí la única realidad es que se hace necesaria para Almería esta conexión con Madrid, con la frecuencia que los grupos políticos hemos visto en los ayuntamientos y en las diputaciones.

Admitimos la propuesta que nos plantea el Grupo PSOE en los términos de que se haga también con Barcelona. No nos parece mal, si bien nosotros queríamos haber focalizado solo con Madrid precisamente para evitar el que no fuera un hecho concreto y puntual, y no algo más genérico y que pudiera evitar que se haga ya, porque es necesario. Entonces, esa enmienda se la vamos a aceptar.

La otra creemos que no aporta mucho, y por lo tanto no la vamos a aceptar, porque entendemos que ahí hay un gran procedimiento reglado y habrá una comisión en su día de trabajo y de seguimiento entre la Administración autonómica y la del Estado, donde se verán los modelos, el tiempo, los plazos, la financiación e incluso si otras administraciones están dispuestas a colaborar.

Nos parece también bien que haya un vuelo con Barcelona y con la frecuencia de Barcelona...

Y nada más, con eso concluyo.

Gracias a todos los portavoces.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señor Venzal.

11-21/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la suspensión de trenes de cercanías en la provincia de Málaga

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Comenzamos el debate de la última proposición no de ley en la comisión de hoy, a propuesta del Grupo Ciudadanos —que hemos cambiado el orden—, relativa a los trenes de cercanías en la provincia de Málaga.

La señora Pardo tiene la palabra.

Por favor, vamos a respetar los turnos.

La señora PARDO REINALDOS

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días a todos.

Miren, esta iniciativa que trajo Ciudadanos fue registrada en noviembre del año pasado, y es relativa a la suspensión de los trenes de cercanías de Málaga. Una supresión de unos trenes, que son 34 trenes al día que trasladan a once millones de usuarios anuales y que corresponden a la línea ferroviaria C1 y C2 de Málaga.

Esto es el transporte público, por lo tanto, yo no tengo ninguna duda de que todos los partidos de la izquierda van a apoyar esta iniciativa, sin lugar a dudas, no solamente porque es transporte público esencial, sino porque además es un cumplimiento contractual, porque Renfe tiene firmados con la provincia de Málaga un mínimo de 136 trenes diarios.

En el mes de enero, en el mes de enero, se suprimieron 1.252 trayectos, y en el 2021 la supresión fue de 3.600 trenes.

[*Rumores.*]

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, si quieren...

Disculpe, señora Pardo.

Si, por favor, si quieren hacer algunos comentarios, les invito que lo hagan fuera para que respetemos el turno de esta proposición.

La señora PARDO REINALDOS

—Gracias, señora presidenta.

Estas cancelaciones, esta falta de información y la supresión de estos trenes no solamente provocan un trastorno en la vida cotidiana de los usuarios, sino también en la vida laboral. Y además sin tener en cuenta que la provincia de Málaga es una provincia meramente turística y que en el periodo estival triplica su población.

Desde Ciudadanos, desde todas las instituciones, tanto desde el ayuntamiento como desde el Senado, se ha solicitado que se tomen medidas en el asunto. Desde el Senado se preguntó respecto a este asunto, y las respuestas fueron evasivas y no afrontar el problema.

En el Ayuntamiento de Málaga se presentó y se sustanció esta PNL, en forma de moción, por nuestra concejala Noelia Losada, en el pasado..., hace escasamente unos días. Por eso creo que hay que ofrecer soluciones. Desde el 11 de noviembre nosotros pusimos en marcha esto, solicitando el rescate de los 34 servicios, y el Gobierno central tan solo ha devuelto 14.

Hoy nos despertábamos todos los ciudadanos con una noticia en que hablan de tomadura de pelo, de parche, de descontrol, y esto lo hacen los usuarios y los sindicatos.

Preguntado el Gobierno central, el Gobierno central dice que es por falta de maquinistas; lo que no dice es que la realidad es la clamorosa falta de gestión y la nefasta previsión en la gestión de los recursos humanos. Al Gobierno, que no responde, que no encara al problema y que no afronta, solicitamos la reanudación de estos servicios esenciales, un servicio esencial para toda la provincia de Málaga.

Estos trenes, 104 diarios, deben de ponerse en marcha. Y este grupo parlamentario no va a aceptar iniciativas que han presentado algunos, como el Partido Socialista, porque lo único que hace es intentar mirar a otro lado, responsabilizar al anterior equipo de gobierno a nivel nacional y, por supuesto, no afrontar el problema.

Que no le quepa duda a nadie de que vamos a seguir solicitando al Ministerio de Transportes las soluciones oportunas para recobrar la normalidad dentro de la provincia y para que los más de once millones de usuarios malagueños puedan tener controlada..., puedan servirse de este servicio público.

Las clamorosas faltas de previsión y de gestión han dado lugar a que estos retrasos no solamente alteren la vida normal de todos los ciudadanos malagueños, sino también la conciliación de la misma.

Por lo tanto, estoy convencida de que ningún partido político va a dejar de apoyar una iniciativa absolutamente esencial, porque, reitero, es una iniciativa para encarar un problema que no se ha previsto, para dar una solución a un servicio público y para el cumplimiento de un contrato que tiene Renfe con la provincia de Málaga.

Muchas gracias, presidenta.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señora Pardo.

Comienza el turno de los grupos para el posicionamiento de su voto.

Comenzamos con el Grupo Vox.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, nosotros vamos a votar que sí a esta proposición no de ley, pero también tengo que reiterar y tengo que volver a decir que con ciertas reservas, porque, efectivamente, al igual que la anterior proposición no de ley, entendemos que tiene un cierto criterio electoralista.

A nuestro juicio lo razonable es que el Parlamento de Andalucía centre sus esfuerzos en controlar la acción del Gobierno de la Junta y, de alguna manera, bueno, pues legislar también, claro, por supuesto. Y entendemos que este tipo de iniciativas deberían tener un carácter secundario.

Mucho nos tememos que en los próximos meses pues esto va a ser una pauta bastante habitual, porque es obvio que Ciudadanos no va a molestar o a cuestionar las actuaciones de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y lo que toca ahora pues es hacer precampaña frente al Gobierno central.

Reitero esta afirmación, porque es que, además, en el mes de septiembre, el Partido Popular, que es el otro grupo que sostiene al Gobierno de la Junta, trajo a esta comisión una iniciativa pues prácticamente calcada, ¿no?, a la que hoy se plantea aquí. Y en esa PNL mi compañero de Málaga, Eugenio Moltó, tuvo a bien decir —fue el 8 de septiembre en concreto— que, efectivamente, el servicio de cercanías de Málaga es bastante deficiente y, al menos, desde hace dos décadas. Los horarios no se cumplen, las frecuencias son siempre insuficientes. No hay suficientes conductores ni interventores que comprueben las medidas de seguridad anticovid. Efectivamente, es algo que ya se dijo, como digo, hace unos cuantos meses.

También es cierto que desde Renfe, con consejeros sin preparación ni méritos acreditados, colocados por el anterior ministro —el ínclito señor Ávalos—, pues poco o nada se ha hecho. También, la rigidez de la organización del personal, esclerotizada por unos sindicatos que solo buscan su propio beneficio, ha contribuido a que la carencia de maquinistas sea un problema casi endémico.

En definitiva, daremos nuestro apoyo a esta proposición no de ley desde el convencimiento de que, efectivamente, como ha dicho la portavoz de Ciudadanos, la señora Pardo, esos 14 servicios cuya reanudación se anuncia pues son absolutamente insuficientes para cumplir y prestar el servicio que Málaga requiere y necesita.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Grupo de Unidas Podemos.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, señora Pardo, vamos a votar que sí. La verdad es que usted lo tiene muy fácil apelar a nosotros y decir: como sois de izquierda, tenéis que votar que sí. Nosotros lo tenemos algo más difícil con Ciudadanos, porque, depende del día, pues son de unos o de otros, aunque últimamente el calendario siempre lo ponen en el mismo sentido.

Mi intervención va a ir en honor al rigor. Efectivamente, en honor al rigor, el Gobierno de España no lo hace todo bien y, en este caso, ahí hay un déficit que hay que corregir. En honor al rigor nos gustaría que, en algún momento, ustedes buscaran algo en lo cual pudiéramos coincidir que ustedes hacen bien. Quizás sería difícil.

En honor al rigor hay una falta endémica, he escuchado, de maquinistas. Se puede decir que es una excusa, pero también es una realidad, hay una falta de maquinistas, cuyo problema radica en una salida a la

anterior crisis en la cual se buscaba el adelgazamiento de lo público, y donde hubo una serie de tasa de re-posiciones que dieron lugar a que aquellos maquinistas que se jubilaron no había recambio. Y eso es una realidad. Claro, ustedes quieren eludir esa cuestión porque ustedes no solo aplaudíais esas políticas de adelgazamiento de lo público, sino que estabais entusiasmados. Yo les he escuchado en muchas intervenciones, aquí y en la Diputación, encaminadas.

En honor al rigor se les ha olvidado decir que en esta semana se han restablecido prácticamente el 50% de esos proyectos. Cuestión que, bueno, que habría que aplaudir a medias, porque no está solucionado el problema, pero bueno. Quizás habría que decir, ahí van dos enmiendas nuestras en las cuales lo que hablamos es que se reestablezcan, pero, en honor al rigor, que se sigan reestableciendo porque en parte ya está. No obstante, nos da igual que esas enmiendas las rechacen, nosotros vamos a votar que sí.

En honor al rigor, es necesario que el cercanías llegue al PTA y a Campanilla, por supuesto, es nuestra propuesta además. Pero es que les recuerdo que al presidente que ustedes sustentan aquí y con el que forman parte del Gobierno, decían que el metro llegaba al PTA prácticamente en un abrir y un cerrar de ojos. Llevan tres años, y el metro no llega al PTA.

Y en un último honor al rigor, faltan maquinistas. Y nosotros les hemos puesto un punto en el cual el Gobierno de Andalucía, junto al Gobierno de España, articule una estrategia de formación profesional para solucionar ese plan endémico. Tienen más de 300 millones de euros para formación profesional. La verdad es que no sabemos por qué rechazan esa enmienda que viene a construir y que viene a decirle a este Gobierno que, por supuesto, el Gobierno de España tiene que hacer algo para solucionar esto, pero no lo tiene que hacer todo. Se puede colaborar entre las distintas administraciones, eso que en muchas ocasiones le escuchamos decir a ustedes tanto, la importancia de la colaboración entre administraciones, pero que, cuando ese camino les obliga a poner dinero encima de la mesa, que poco os gusta.

No obstante, como somos de izquierda, vamos a votar que sí.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Le corresponde el turno al Grupo del Partido Popular.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Miren, lo ocurrido en el cercanías de Málaga, una de las líneas más rentables de todo el panorama español es una absoluta vergüenza. Es una vergüenza, y no lo dice el Partido Popular o Ciudadanos, lo dicen los ciudadanos, los vecinos de los municipios de Fuengirola, de los municipios de Benalmádena, de Torremolinos, de Málaga capital, de Pizarra, de Álora, o de Cártama. Miles de vecinos que a diario usan este tren para desplazarse a su trabajo, para desplazarse a la capital o para, desde la capital, desplazarse a los municipios limítrofes.

Es un tren que da servicio esencial para..., perdón, un segundo, si por detrás..., me puedo concentrar un segundillo.

[Intervención no registrada.]

No, no, disculpa.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor.

El señor CARMONA SÁNCHEZ

—Es que está reñido.

Como les decía, para nosotros es muy importante defender, como lo hemos hecho, trayendo aquí esta iniciativa y en otras ocasiones, y ahora defendiendo la de Ciudadanos, que lo que ha ocurrido en la provincia de Málaga, insisto, es una absoluta chapuza. Es tal chapuza que ni siquiera se cumplen protocolos COVID. Es tal chapuza que durante mucho tiempo han estado los usuarios sin saber ninguna información de qué trenes se anulaban. Es tal chapuza que, incluso, en aras de la transparencia, por fin, lo que hicieron fue anular directamente más de un tren en distintos horarios. Es tal chapuza que suprimieron, una vez tras otra, decenas de trenes, hasta el punto de dejarlos en un servicio absolutamente chapucero, insostenible para cualquier criterio de los vecinos que usan a diario este tren.

Ya sabemos que el Gobierno de España hace cosas chulísimas. Como dirían en mi tierra, en Málaga, eso es como si se consideran los más *peritas* del barrio, pero lo que también sabemos es que lo que ha ocurrido del cercanías de Málaga es la demostración de que es una de las pocas competencias que tiene el Gobierno de España de PSOE y Podemos, una de las pocas, cada vez les van quedando menos en la provincia Málaga, porque gobiernan en pocos sitios. Pero que si saben los ciudadanos que esta, de las pocas competencias que tienen, la gestionan como lo están haciendo, la chapuza, lo que demuestra es que el PSOE se ha olvidado de Málaga desde hace mucho tiempo.

Hemos visto, en los pasados días, cómo en la Comunidad Valenciana la ministra fue a decir que iba a haber —por el desastre del cercanías— una disminución del 50%. En Málaga, no se sabe absolutamente nada, por qué esa discriminación. Es un parche lo que ahora han traído, diciendo que recuperarán. El PSOE y Podemos, como dice la alcaldesa de Fuengirola, intenta engañar a los ciudadanos, a los vecinos de Fuengirola y del resto de municipios, porque Renfe solamente va recuperar el 43% de los trenes de cercanías que anuló hace un año.

¿Qué hemos hecho los malagueños para recibir este trato de Renfe, del PSOE y de Podemos?

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señor Carmona.

Le corresponde al Grupo Socialista, la señora Rubiño.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, presidenta.

Me temo, señorías de Ciudadanos, que ustedes llegan tarde con esta proposición no de ley. Pero es que parece su sino en los últimos tiempos: llegar tarde y llegar mal, y además queda retratado. Es más, creo que su labor de gobierno cojea desde el primer momento en el que pusieron un pie en San Telmo, y en los últimos tiempos, a lo único a lo que se dedican es a confrontar con el Gobierno central en materia de Fomento e Infraestructuras, en lugar de pedirles a sus socios de gobierno que solucionen los problemas de esta tierra.

La señora Pardo, portavoz de Ciudadanos, ha intentado camuflar el patinazo temporal de esta proposición no de ley con soflamas antigobierno de España, y en lugar de admitir con humildad las mejoras para esta iniciativa en forma de diferentes enmiendas, hace gala de una soberbia que no entendemos bien, si su verdadero propósito es mejorar la vida de los malagueños y malagueñas.

Y sería honesta, señoría. No le digo que esta iniciativa no tenga el buen propósito de que los ciudadanos de Málaga tengamos un servicio de trenes de cercanías de calidad y con la frecuencia que todos y todas deseamos, especialmente en una provincia tan dinámica social y económicamente como es la nuestra. Pero por ese mismo motivo les digo que llegan tarde, porque efectivamente esta proposición no de ley se registra el 19 de noviembre, la debaten dos meses y medio más tarde y, entretanto, no cuentan con que el Gobierno central se preocupa y se ocupa —a pesar de lo que diga el señor Carmona— por la provincia de Málaga.

Así, la semana pasada, Renfe anunció que se incrementaban los trenes de cercanías con 14 servicios diarios adicionales a partir del día 1 de febrero, es decir, desde ayer, con la incorporación de maquinistas, que es el verdadero problema —la falta de maquinistas—, como se anunció en su momento, lo que permite ir reponiendo el servicio con las nuevas incorporaciones en la línea C1, de tal modo que se recupera el 85% de la oferta que existía en el 2019, no del 50%, como ha dicho el señor Carmona. Y los datos son tozudos y ofrecen la realidad.

Todo ello, teniendo en cuenta que durante el ejercicio 2021 los cercanías de Málaga registraron 6,3 millones de clientes, el 53% de lo que había en 2019. ¿Y sabe por qué les doy ese dato? Porque este es el argumento que utiliza una y otra vez la señora consejera de Fomento cuando no restaura los horarios de los autobuses que existían previamente a la pandemia. Y entenderán que entonces, si dicho argumento le sirve a la consejera de Fomento, también debe ser aplicado en este caso.

Y, como les decía, Renfe incrementó desde ayer catorce servicios diarios adicionales a la oferta del núcleo de cercanías de Málaga. Se restablecen así parte de las frecuencias que se cancelaron de forma transitoria con el ajuste de servicios llevado a cabo por el déficit de maquinistas que Renfe sufre como consecuencia de la pandemia. Eso ha evitado poner en marcha a tiempo y en forma los diferentes procesos de selección, la formación y la homologación de maquinistas, como consecuencia de la pandemia. Se ajustó, por tanto, la programación en el núcleo de cercanías de Málaga para garantizar los horarios de prestación y de servicio, evitando de esta manera la incertidumbre de los viajeros ante las suspensiones aleatorias. Debemos insistir en que el ajuste que Renfe hizo, lo hizo de forma excepcional y transitoria, mientras se incorporaban a la plantilla las personas necesarias.

Señorías, hemos introducido una enmienda —y con eso termino— al punto 2 de la proposición no de ley. Y sí, señora Pardo, porque las cosas no son casuales, son causales. Y aquí el problema fue que el anterior

gobierno, el Gobierno del señor Rajoy no permitía reponer..., la tasa de reposición al cien por cien, sino tan solo al 10%. Seamos, por lo tanto, rigurosos. Y lamentamos que no admitan la enmienda *in voce* que ha hecho el Grupo de Unidas Podemos, porque efectivamente van en aras de mejorar este texto.

Para terminar, vamos a apoyar el último punto, porque nosotros siempre hemos reclamado que fuese el cercanías el que fuese al PTA, pero les recuerdo que el señor Moreno Bonilla siempre reclamó que fuese el metro de Málaga, no el cercanías. Ahora se callan, porque están gobernando. Si son verdaderamente consecuentes, deberían entonces exponer eso en su réplica.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Rubiño.

Para finalizar este debate, tiene el turno la señora Pardo, la portavoz de Ciudadanos.

La señora PARDO REINALDOS

—Gracias, señora presidenta.

Venga, vamos a empezar a ser consecuentes, señora Rubiño. Usted lo intenta, ¿eh?, y mira que lo intenta, le pone empeño, pero lo tiene usted difícil. Vamos a ser consecuentes. Esta parlamentaria ha sido diputada provincial en Málaga y ha puesto, no en uno, sino en dos presupuestos, una línea presupuestada precisamente para el tercer punto que trae esta iniciativa; es decir, que el cercanías llegue al PTA. Coherente punto número 1. Punto número 2, señora Rubiño, usted lo intenta y dice que llegamos tarde. Por supuesto que esta iniciativa está registrada desde noviembre, y usted dice que ahora se han adicionado catorce más. ¿Cómo se van a adicionar catorce, si nos han quitado treinta y cuatro a los malagueños? Que parece usted que no sea malagueña. Treinta y cuatro servicios nos suprimen y ahora nos aumentan a catorce. Y dice usted que está adicionado... Señora Rubiño, por favor.

Pero luego dice algo también..., que son servicios adicionales. Le voy a leer el tercer criterio que usted da, con su aportación tan grande que hace el Partido Socialista a esta propuesta de Ciudadanos. «El Parlamento de Andalucía muestra su parecer favorable a que el Gobierno de España dé respuesta a la falta de personal», coma, «situación que se viene arrastrando desde el anterior Gobierno de España en manos del Partido Popular». ¿Me dice usted qué aporta a esta iniciativa su maravillosa enmienda, que no acepto, por supuesto? Porque usted lo que pretende es echar balones fuera. Con usted ya he terminado, señora Rubiño.

Señor Hernández, le agradezco que apoye usted la iniciativa, pero yo creo que usted no ha utilizado el servicio público de cercanías nunca, más bien solo el de AVE. Porque decir usted que estamos en términos electoralistas, cuando llevan ustedes meses intentando derrocar este Gobierno, es tremendo. Pero, además, dice usted que es secundario. Dígaselo usted a los once millones de malagueños, desde Fuengirola, Benalmádena, Pizarra, Cártama, que son usuarios y que han visto no solamente retrasados, sino suspendidos todos los servicios públicos de trenes, porque van a trabajar en él. Yo voy a trabajar, cuando iba a traba-

jar como abogada, en él, a mi despacho. Mis hijos lo utilizan. Yo soy cartameña. Así que no me diga usted que eso es secundario. Esto no se trata de elecciones, en elecciones llevan ustedes muchísimos meses.

Señor Guzmán, le agradezco el tono, le agradezco la forma. Yo sé que usted esto lo conoce perfectamente. Y además le agradezco que reconozca el déficit y que sea riguroso en la situación que está viviendo. Es un problema que debemos de abordar todos, pero usted se ha equivocado de parte a parte. Usted, cuando dice que nosotros pretendemos adelgazar lo público, se equivoca. Y, señor Guzmán, le reitero y acabo como empecé con la señora Rubiño: usted ha sido compañero mío en la diputación y usted ha visto perfectamente cómo, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos y esta parlamentaria, han apoyado no solamente la iniciativa de llevar el cercanías al PTA, sino el servicio público. Y lo vamos a seguir haciendo.

Nada más. Muchas gracias, señora presidenta.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale. Una vez concluido...

[*Rumores.*]

Por favor, un segundo. Por favor. Una vez concluido el debate de las seis proposiciones no de ley..., por favor, todas y cada una de las iniciativas, menos una, tienen modificaciones. Así que pido, por favor, que estemos atentos, porque hay que hacer votaciones específicas. ¿De acuerdo? Y, además, les pido indulgencia porque es la primera vez que desempeño la responsabilidad de ser presidenta de una comisión y quiero que lo hagamos todo bien. Vale.

[*Intervención no registrada.*]

Muchas gracias. Gracias al letrado también, ¿eh?

La primera proposición que hemos debatido, del Grupo Vox, ha recibido una enmienda *in voce* del Partido Socialista, que ha sido aceptada por todos los grupos, pero rechazada por el grupo proponente. Esta PNL también tiene una enmienda del Grupo Popular, que ha sido aceptada por el grupo proponente, y queda todo redactado bajo un punto único, que tiene el texto del Grupo Vox, proponente, más el texto que ha incorporado por enmienda el Grupo Popular, en un único punto. ¿De acuerdo?

El señor BUENO NAVARRO

—Pero, presidenta, no es una enmienda *in voce*, es una enmienda presentada.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La enmienda *in voce* del Partido Socialista, que he dicho que se ha admitido por los grupos, pero rechazada por el grupo proponente. Y luego hay otra enmienda del Grupo Popular, que se ha presentado por escrito en tiempo y forma, que queda dentro de la redacción del punto único que tiene esta proposición. Perfecto. ¿La tienen todos los grupos?

[*Intervención no registrada.*]

Pues, si queréis, o nos esperamos a que la veáis todos o la vemos al final.

[Intervención no registrada.]

Normal. Bueno, no pasa nada. Se ve en un momento.

[Intervención no registrada.]

De cualquier manera, el texto es lo que es la unión del punto que proponía Vox más la enmienda del PP.

¿De acuerdo? Bueno.

Pues procedemos a la votación de la enmienda...

[Intervención no registrada.]

Perdón.

¿De acuerdo? ¿Os ha dado tiempo a leer cómo quedaría?

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Entonces, son dos puntos; sería votación separada, ¿no, Gerardo? Votación separada del punto 1 y del punto 2. Es lo que yo tenía entendido desde un primer momento, pero ahora yo he entendido a la señora presidenta que estaba diciendo que se convertía en un solo punto.

[Intervención no registrada.]

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vamos a volver a hacer una aclaración. Vamos a volver a hacer una aclaración.

Esta proposición, que tiene un único punto inicial, presentada por Vox, ha recibido una enmienda del Grupo Popular que pone «enmienda de modificación», ¿vale? Los dos portavoces, del Grupo Popular y de Vox, han decidido que la enmienda que plantea el Grupo Popular no modifique lo que dice el grupo proponente, sino que se añada al texto inicial, que sea de adición.

[Intervención no registrada.]

Como es un acuerdo de los grupos sobre el texto, se puede decidir que sean dos puntos. En vez de que sea enmienda de modificación, que sea enmienda de adición. Tal como los dos grupos han aceptado, si todos están de acuerdo y así procede, sería el primer punto, el punto que plantea Vox, y el segundo punto, la enmienda de adición con el texto del Grupo Popular.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Entonces, estoy pidiendo votación separada.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perfecto.

Venga, pues procedemos a la votación del punto 1 de la moción, que corresponde al punto original de esta PNL.

Venga, repito, de la proposición de Vox sobre Doñana, procedemos a votar el punto 1, que corresponde al punto original que presentó el grupo proponente.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 10 votos a favor, 3 votos en contra, 5 abstenciones.

Procedemos a la votación del segundo punto de la primera proposición no de ley.

¿Votos a favor?

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Pues, con 13 votos a favor y 3 votos en contra, queda aprobado.

[Intervención no registrada.]

Bien, procedemos a votar en el orden en el que hemos debatido las iniciativas, así que procedemos a la votación de la proposición no de ley del Grupo Socialista, relativa a la seguridad en la rotonda Compositor Ignacio Román de Churriana, Málaga.

A esta iniciativa se han presentado dos enmiendas del Grupo Popular, han sido las dos aceptadas, con lo cual esta PNL queda el primer punto con la redacción de la enmienda del PP, del Grupo Popular, y el punto 2 y 3 quedan unidos en un único punto con el texto que han transaccionado el grupo proponente y el Grupo Popular que tienen todos ustedes. ¿De acuerdo?

Entiendo que la votación es conjunta de los dos puntos.

Señorías, se inicia la votación.

Se inicia la votación.

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

Procedemos al debate de la proposición de Unidas Podemos de carretera del Arco, que no ha sufrido ninguna enmienda, que entiendo que se vota en su totalidad.

[Intervención no registrada.]

La de Unidas Podemos, la de carretera del Arco.

¿Votos a favor?

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Pues nos sale un empate, así que...

[Intervención no registrada.]

Perdonar, vamos a escuchar al letrado, por favor, en este caso, ¿de acuerdo?

El señor PARDO FALCÓN, LETRADO DE LA COMISIÓN

—En el caso, como sabéis, si hay un empate en la comisión, pues por voto ponderado, en este caso el voto ponderado pues sería la mayoría.

[Intervenciones no registradas.]

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Unidas Podemos... Mientras que se hace la proporción... Unidas Podemos tiene una proporción del 6% en la ponderación de voto. El letrado está haciendo una ponderación de voto, que es lo que procede, en este caso, que, en este caso, creo que es al letrado al que le corresponde tomar la determinación de lo que vamos... Aquí lo que veo es un 6%, con lo cual es lo que es.

[Intervenciones no registradas.]

Vale, de acuerdo a la ponderación del voto, hay 8 votos en contra y 8 votos a favor, pero según la ponderación del voto, el Grupo del Partido Popular y Ciudadanos suponen el 41% en la ponderación del voto y la suma de Partido Socialista y Unidas Podemos suman el 39% de la ponderación. Con lo cual, como hay más ponderación de la unión de Ciudadanos y PP que de Unidas Podemos y PSOE, este empate, en base a la ponderación, va a favor de la votación en contra de este punto, que, por tanto, queda rechazado.

Procedemos...

El señor AHUMADA GAVIRA

—Señora presidenta, una cuestión muy de apunte.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, por supuesto.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Como no es la primera vez que ha sucedido, no obstante, pues volver a reclamar a la Mesa que solucione este problema, porque esa ponderación se hace no sobre el cien por cien del Pleno, sino sobre la parte que está representada en las comisiones, que actualmente, con la anomalía que hay, que hay una serie de diputados no adscritos, pues, desvirtúan esa proporcionalidad.

No obstante, pues volveremos a reclamar a la Mesa que decida qué ocurre en estos casos.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Quedará recogido en acta, evidentemente, su reclamación, que procede a otro ámbito.

Por favor, procedemos a la votación de la siguiente proposición no de ley, del Partido Popular, relativa a la línea 3 de metro de Sevilla, que tiene cuatro enmiendas del Grupo Socialista, las cuatro han sido aceptadas. La primera de ellas modifica el texto inicial del punto 1 e incorpora tres nuevos puntos. Con lo cual, procedemos a la votación, entiendo de la PNL en su conjunto, de los cuatro puntos que ahora pasa a tener la proposición, ¿de acuerdo?

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la votación de la quinta proposición, del Grupo Popular, relativa a la ruta aérea Almería-Madrid. Esta iniciativa ha contado con dos enmiendas *in voce* del Grupo Socialista, que entiendo que aceptan todos los grupos.

El señor VENZAL CONTRERAS

—No, señora presidenta, en mi intervención dije que, de las dos enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, solo aceptábamos la segunda de ellas, que era referida a que se ampliara el servicio público a la línea Almería-Barcelona. O sea, solo se admitía la segunda de ellas, que queda como un punto...

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, pero yo estoy, primero, diciendo a los grupos si aceptan las enmiendas *in voce* que presenta el Grupo Socialista.

¿Están todos los grupos de acuerdo en las enmiendas *in voce* del Grupo Socialista? Sí.

¿No está de acuerdo que se presenten?

El señor VENZAL CONTRERAS

—Solamente una de ellas.

[*Intervención no registrada.*]

Que no admito ninguna a trámite. La primera no la admito a trámite, solo la segunda.

Vamos a ver...

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿Se admite a trámite, de las dos enmiendas *in voce*, por todos los grupos? Se admite a trámite la enmienda que supone la adición de un nuevo punto a la iniciativa. Y no se admite, porque uno de los grupos así lo considera, la otra enmienda *in voce*.

Con lo cual, procedemos a votar la proposición no de ley, que es el texto inicial presentado por el Grupo Popular, más la enmienda de adición del Grupo Socialista. Entiendo que se vota en su conjunto.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la votación de la última proposición, del Grupo Ciudadanos, relativa al cercanías de Málaga, que tiene una enmienda del Partido Socialista que no ha sido admitida esa enmienda. Y mi pregunta es si aquí se vota por separado el punto 3, como creo que le he entendido a la portavoz socialista.

Nada.

Pues, entonces se vota la proposición tal y como se ha presentado por el Grupo Ciudadanos. Procedemos a su votación.

Señorías, se inicia la votación.

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

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Una cosa, presidenta, creo que se han rechazado también las enmiendas de Podemos, simplemente por...

[Intervención no registrada.]

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No se han aceptado porque eran *in voce*.

Pues, muchísimas gracias a todos los compañeros.

Y se levanta la sesión.

