

INTERVENCIÓN DE ELENA CORTÉS EN LAS JORNADAS DE INFRAESTRUCTURAS DE LA SER

13 DE ENERO DE 2015, SEVILLA

Andalucía es centro del mundo.

Uno de los centros de un mundo policéntrico y multipolar, que escapa ya al control de ese viejo capitalismo disfrazado de novedoso y que es lo mismo de siempre: centralización del poder, acumulación de la riqueza en pocas manos.

La Europa de la Troika, la Europa rendida a especuladores, la Europa en manos de la élite financiera mira a Andalucía como a un arrabal.

Para la Troika, Andalucía es periferia.

Periferia condenada a una economía dependiente.

Pero no. Somos un centro del mundo.

Uno de los mejores enclaves del mundo para desarrollar una economía abierta y productiva.

Eso es algo que ninguna crisis puede cambiar.

Ni siquiera un ejército de burócratas y tecnócratas conservadores en Madrid y Bruselas pueden evitar que Andalucía esté donde está, y tenga las oportunidades que tiene.

En una ubicación sencillamente perfecta, que nos abre al mundo y abre el mundo ante Andalucía.

Nuestras mejores materias primas no son el oro ni el petróleo, sino el Mediterráneo y el Atlántico.

Nuestra fuente de riqueza es nuestra óptima ubicación estratégica.

Y quienes quieren perpetuar una Andalucía dependiente y periférica no hacen más que desaprovechar ese potencial.

Malograr ese potencial, anularlo.

Lo digo aquí claramente: no van a poder.

Andalucía desempeña un papel fundamental en la Red Transeuropea de Transporte, que es la columna vertebral del continente, porque somos el punto de cruce mundial de comunicaciones portuarias entre Europa, África, América y Asia.

Así es. Somos la única región europea ribereña tanto del Atlántico como del Mediterráneo.

Lo dicho: un centro del mundo en el Sur de España, en el Sur del Sur de Europa.

Así está asumido y establecido por la propia Unión Europea, que en su red de transporte sitúa a Andalucía como la única comunidad portuaria española en la que confluyen los dos corredores, el Atlántico y el Mediterráneo.

Como ustedes saben, la Unión Europea establece los ejes, y son los Gobiernos de los países los que ejecutan las inversiones.

Y ahí, de repente, España se termina en Despeñaperros.

Existe una evidente y deliberada marginación de la inversión ferroviaria en Andalucía. Entre 2012 y 2014 los Presupuestos Generales del Estado han dedicado un total de 4.673 millones al Corredor Mediterráneo, de los cuales sólo un 2,4% ha correspondido a la línea Algeciras-Bobadilla.

Es inasumible.

Inaceptable.

Inaceptable el trato que ha dado este Gobierno a esta línea, que ahora recibe 50 millones, los mismos que no se ejecutaron el año pasado. Los mismos para los que no existen siquiera los debidos proyectos. Al Campo de Gibraltar se le está hablando del tejado de la casa cuando no están ni los cimientos.

Y cito la línea Algeciras-Bobadilla porque es la línea con mayor incidencia en todo el conjunto de Andalucía.

Algeciras-Bobadilla no es el puerto de Algeciras, ni el Campo de Gibraltar, ni Cádiz, ni tampoco Cádiz más Málaga.

Es clave para toda Andalucía.

Es la puerta de entrada y salida a ese centro del mundo.

¿Cómo aceptar las pésimas condiciones operativas en las que se encuentra?

El puerto de mayor tráfico de España y quinto de Europa por tráfico de mercancías, Algeciras, sufre unas condiciones decimonónicas.

Es urgente poner en obras todos los trazados de los corredores Atlántico y Mediterráneo en Andalucía.

Los tramos Algeciras-Antequera-Córdoba-Linares-Madrid y Murcia-Almería-Granada-Antequera/Algeciras-Sevilla-Huelva.

Todo.

Urgente por lógica socioeconómica.

Urgente para cumplir los propios Reglamentos del Parlamento y el Consejo de Europa.

¡¡Porque es el Gobierno de España el que gobierna de espaldas a las directrices europeas!!

Es urgente que toda la Andalucía comprometida con el desarrollo económico, con la productividad, con el empleo, seamos una sola vez en defensa del desarrollo ferroviario.

Todo el Campo de Gibraltar debe hablar aquí con una sola voz para desterrar de una vez las promesas de siempre y que pasemos de las palabras a los hechos contantes y sonantes.

Jamás, nunca promoveríamos ni alentaríamos discursos de agravio que enfrentasen a unas comunidades con otras. Esos discursos siempre los acaba pagando el pueblo trabajador.

Nunca. Lo que es bueno para el Levante, para Cataluña y Valencia, lo es para el conjunto de España o no lo será ni para Cataluña ni para Valencia. Pero no a costa de Andalucía.

Lo que reclamamos no es más que el cumplimiento del Acuerdo de Antequera, promovido por esta Consejería junto a actores sociales y económicos y que ha sido aprobado por unanimidad en el Parlamento Andaluz.

Por unanimidad.

El convencimiento y la responsabilidad obligan al Gobierno andaluz en su conjunto a realizar una defensa férrea del desarrollo del tren de mercancías en Andalucía.

Lo contrario es cortarnos las alas.

Lo exigimos además con la tranquilidad y la legitimidad que dan los deberes hechos.

La tranquilidad y legitimidad que da el cumplimiento de nuestras obligaciones en el ámbito de nuestras competencias.

Y ahí es destacado el desarrollo de una red de áreas logísticas que convierte a Andalucía en plataforma del sur de Europa gracias a las conexiones de los puertos, lo que la hace idónea para atraer inversión creadora de empleo y actividad productiva.

Los puertos comerciales andaluces acaparan ya el 30% del tráfico portuario español. ¡¡El 30!!

Necesitamos agilidad para colocar cualquier producto en menos de 24 horas en el centro de Europa.

Eso es la red de áreas logísticas: conectividad entre las distintas infraestructuras y modos de transporte, desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, espacios adecuados para la actividad logística, intermodalidad, eficiencia energética...

Con estos alicientes se presenta Andalucía ante los operadores portuarios de todo el mundo.

11 áreas intermodales componen la red.

11 áreas vinculadas a siete nudos portuarios y cuatro del interior de la región, que disponen de conexiones viarias y ferroviarias con las redes transeuropeas.

La Consejería lleva ya invertidos más de 200 millones de euros en esta malla de áreas logísticas, gracias a lo cual están en funcionamiento las de Bahía de Algeciras, Sevilla, Málaga y Córdoba y en distinto estado de tramitación o desarrollo las de Almería, Antequera, Jaén, Granada, Huelva, Bahía de Cádiz y Motril.

Acabamos de licitar por 2 millones de euros la mejora del sector 2 del Área Logística de Algeciras. También las obras del vial de conexión de esta área con el ferrocarril.

Seguimos haciendo nuestros deberes.

Las áreas logísticas disfrutan además un espacio destacado en la Ley de Movilidad Sostenible, aprobada ya como anteproyecto por el Consejo de Gobierno, y que previsiblemente llegará al Parlamento andaluz en el presente periodo de sesiones.

La Ley contempla el desarrollo de una red de áreas logísticas de interés autonómico articulada con los puertos comerciales andaluces y las restantes infraestructuras del transporte, así como con las redes transeuropeas, dotadas de plataformas intermodales.

Incluye también la previsión de configurar microplataformas logísticas en entornos urbanos, en las que se reciba la mercancía y desde las que se realice su distribución de forma sostenible.

El Gobierno andaluz ve los puertos como un gran caudal de oportunidades, de productividad, de empleo.

De presente y de futuro.

Los puertos estatales a los que me he venido refiriendo, por supuesto.

Pero también los autonómicos, que poseen en su escala una importancia capital para sectores como la náutica de recreo, la pesca, el turismo, la

industria auxiliar, las actividades comerciales y el ocio.

La Consejería gestiona un total de 24 puertos autonómicos, que generan unos 40.000 puestos de trabajo directos e indirectos.

40.000 puestos de trabajo.

El Plan Director de Puertos de Andalucía, en su fase final de tramitación, prevé un incremento del 10% del empleo, 4.000 empleos nuevos, con una inversión de 122 millones de euros hasta 2020.

Y quizás más importante que eso. El Plan Director de Puertos, la primera herramienta de planificación global de la que se dota Andalucía en este campo, cambia radicalmente la mirada de la Administración sobre sus puertos autonómicos:

- Los conecta al transporte público.
- Los abre a la ciudad, porque los puertos no pueden vivir de espaldas a las ciudades, ni viceversa.
- Pone el énfasis en su accesibilidad y navegabilidad.
- Los blindo ante proyectos especulativos. Esos proyectos fantasma que tanto daño han hecho.

El Gobierno andaluz está comprometido con sus puertos, porque son creadores de empleo y de desarrollo.

Desarrollo de verdad. No pan para hoy y hambre para mañana.

Empleo de verdad.

Rechazamos la economía burbujeante de la especulación.

En la Consejería de Fomento y Vivienda nos hemos batido contra la burbuja de la vivienda y la burbuja de las infraestructuras innecesarias.

También contra la financiación usurera de la obra pública.

Manteniendo el criterio de la inversión eficiente, sostenible, útil... hemos convertido a Andalucía en el Gobierno autonómico que más licita en 2014.

El que más.

Y a esta Consejería, en la que más crece de todo el Gobierno andaluz, un 20,4% en el Presupuesto de 2015.

Un 154,2% más en carreteras.

Un 83,1% más en vías ciclistas.

Un 22,4% más en metros y tranvías.

Hemos sacado la obra pública viva de la crisis.

Y ahora, porque hemos invertido bien, podemos invertir más.

Sabemos lo que es invertir cuidando cada euro, estableciendo prioridades. Cada euro público como lo que es: oro puro.

Hemos sido coherentes con nuestras prioridades, asumiendo las críticas por posponer proyectos que hace no mucho se presentaron a bombo y platillo y hoy sencillamente no pueden acometerse.

Hemos dicho claramente a la gente lo que era posible y lo que no.

Esa claridad en el establecimiento de prioridades y en su explicación pública nos da la fuerza y la legitimidad para alzar la voz cuando detectamos una marginación en la inversión estatal en Andalucía.

Jamás esta consejera ni su equipo reclamarían al Gobierno central una obra pública que no fuera urgente, una infraestructura que no fuera imprescindible.

No estamos en la lógica de los grandes anuncios ni de los cortes de cinta.

Sabemos, vaya que si lo sabemos, que las arcas públicas de todas las administraciones están exhaustas.

No es el caso del desarrollo ferroviario para nuestros puertos. Eso sí es urgente, sí es imprescindible, sí es impostergable.

En los Corredores Atlántico y Mediterráneo nos lo jugamos todo.

Muchas gracias.