



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 25, celebrada el miércoles, 7 de abril de 2021

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes Solicitudes de Comparecencia en Comisión:

- 11-19/APC-000446. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre los resultados obtenidos en el grupo de trabajo sobre el taxi y las propuestas sobre la ordenación de la precontratación de las VTC y la regulación del sector, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.
- 11-20/APC-002051. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre ayudas al sector del taxi, presentada por el G.P. Socialista.
- 11-20/APC-002334. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre ayudas al sector del taxi, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 11-21/APC-000051. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la situación del sector del taxi en Andalucía derivado de la evolución de la pandemia, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.

- 11-21/APC-000961. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la situación del taxi en Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

11-20/POC-000135. Pregunta oral relativa a la red de carriles bici en Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-000097. Pregunta oral relativa a la situación de la ZAL (Zona de Actuación Logística) de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.

11-21/POC-000675. Pregunta oral relativa al aumento de paradas en la línea de tren C-1 en Lebrija (Sevilla), formulada por el Ilmo. Sr. D. Ismael Sánchez Castillo, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-000729. Pregunta oral relativa al Parque Tecnológico de los Mondragones (Granada), formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, Dña. María Mar Hormigo León y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

11-21/POC-000736. Pregunta oral relativa al estudio de viabilidad del servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.

11-21/POC-000753. Pregunta oral relativa a la autovía A-381 (Cádiz), formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-000754. Pregunta oral relativa al puente de la A-431 (Córdoba), formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-000755. Pregunta oral relativa a la Plaza de San Marcos e intercambiador de autobuses en Beas de Segura (Jaén), formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Ramón Herrera de las Heras y Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

11-21/POC-000814. Pregunta oral relativa a los accesos al chare de Lepe (Huelva), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero, D. José Gregorio Fiscal López, D. Francisco Jesús Fernández Ferrera y D. Mario Jesús Jiménez Díaz, del G.P. Socialista.

11-21/POC-000816. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del Cercanías (Renfe) y el Consorcio de Transportes, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

11-21/POC-000817. Pregunta oral relativa a la conexión de los polígonos de Alcalá la Real (Jaén), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

11-21/POC-000818. Pregunta oral relativa a arreglo urgente en la A-495 (Huelva), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

11-21/POC-000819. Pregunta oral relativa a garantizar el acceso a la ayuda a una vivienda de alquiler de familias vulnerables, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero, Dña. María de las Mercedes Gámez García y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la ejecución de la remodelación de la glorieta norte y sus ramales de enlace de conexión de la autovía del Olivar (A-316) con la autovía Linares-Albacete (A-32) en Baeza (Jaén), presentada por el G.P. Popular Andaluz.

11-21/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la estación de tren Villanueva de Córdoba-Los Pedroches, presentada por el G.P. Ciudadanos.

11-21/PNLC-000081. Proposición no de ley relativa a la urbanización de la barriada de Tarazona, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

SUMARIO

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

COMPARENCIAS

11-19/APC-000446, 11-20/APC-002051, 11-20/APC-002334, 11-21/APC-000051 y 11-21/APC-000961. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la situación del sector del taxi en Andalucía, los resultados obtenidos en el grupo de trabajo sobre el taxi y las propuestas sobre la ordenación de la precontratación de las VTC y la regulación del sector (pág. 8).

Intervienen:

- Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.
- D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.
- D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
- D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.
- D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.
- D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

PREGUNTAS ORALES

11-21/POC-000097. Pregunta oral relativa a la situación de la ZAL (Zona de Actuación Logística) de Huelva (pág. 26).

Intervienen:

- D. Macario Valpuesta Bermúdez, del G.P. Vox en Andalucía.
- Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-21/POC-000729. Pregunta oral relativa al Parque Tecnológico de los Mondragones (Granada) (pág. 29).

Intervienen:

- Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.
- Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-21/POC-000753. Pregunta oral relativa a la autovía A-381 (Cádiz) (pág. 32).

Intervienen:

- Dña. María Pilar Pintor Alonso, 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. 357

XI LEGISLATURA

7 de abril de 2021

11-21/POC-000754. Pregunta oral relativa al puente de la A-431 (Córdoba) (pág. 34).

Intervienen:

D. Adolfo Manuel Molina Rascón, del G.P. Popular Andaluz.

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

11-21/POC-000755. Pregunta oral relativa a la Plaza de San Marcos e intercambiador de autobuses en Beas de Segura (Jaén) (pág. 36).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000814. Pregunta oral relativa a los accesos al chare de Lepe (Huelva) (pág. 39).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000816. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del Cercanías (Renfe) y el Consorcio de Transportes (pág. 43).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000817. Pregunta oral relativa a la conexión de los polígonos de Alcalá la Real (Jaén) (pág. 46).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000818. Pregunta oral relativa a arreglo urgente en la A-495 (Huelva) (pág. 50).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000819. Pregunta oral relativa a garantizar el acceso a la ayuda a una vivienda de alquiler de familias vulnerables (pág. 53).

Intervienen:

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

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

11-20/POC-000135. Pregunta oral relativa a la red de carriles bici en Málaga (pág. 57).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000675. Pregunta oral relativa al aumento de paradas en la línea de tren C-1 en Lebrija (Sevilla) (pág. 59).

Intervienen:

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

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

11-21/POC-000736. Pregunta oral relativa al estudio de viabilidad del servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax (pág. 61).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-21/PNLC-000081. Proposición no de ley relativa a la urbanización de la barriada de Tarazona (pág. 65).

Intervienen:

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

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

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

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

D. Antonio Ramírez de Arellano López, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por 6 votos a favor, 5 votos en contra y 6 abstenciones.

11-21/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la ejecución de la remodelación de la glorieta norte y sus ramales de enlace de conexión de la autovía del Olivar (A-316) con la autovía Linares-Albacete (A-32) en Baeza (Jaén) (pág. 73).

Intervienen:

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 357

XI LEGISLATURA

7 de abril de 2021

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

11-21/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la estación de tren Villanueva de Córdoba-Los Pedroches (pág. 81).

Intervienen:

D. Emiliano Pozuelo Cerezo, del G.P. Ciudadanos.

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

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

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

Dña. María Soledad Pérez Rodríguez, del G.P. Socialista.

Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.

Votación del punto 2: aprobado por 15 votos a favor, ningún voto en contra y 2 abstenciones.

Votación del punto 3: aprobado por unanimidad.

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

11-19/APC-000446, 11-20/APC-002051, 11-20/APC-002334, 11-21/APC-000051 y 11-21/APC-000961. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la situación del sector del taxi en Andalucía, los resultados obtenidos en el grupo de trabajo sobre el taxi y las propuestas sobre la ordenación de la precontratación de las VTC y la regulación del sector

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bien, buenos días, señorías.

Damos comienzo a los trabajos de la comisión en su convocatoria..., de su orden del día, en el punto del debate agrupado de la comparecencia en comisión a solicitud del Grupo Adelante Andalucía, Socialista, Popular, también hay, porque hay reiteración en la misma convocatoria de comparecencia, otra del Grupo Socialista, también de Adelante Andalucía, pero en definitiva es una comparecencia agrupada, y es informar sobre los resultados obtenidos en el grupo de trabajo sobre el taxi y propuesta de ordenación, por tanto toda ella relativa a la regulación del sector y la incidencia de los trabajos sobre el taxi.

Y sin más le doy la palabra a la señora consejera.

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

—Bueno, pues muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

El sector del taxi ha sido y es uno de los más afectados por la pandemia. Las restricciones a la movilidad impuestas en las diferentes olas del COVID-19 nos han afectado a todos. La pandemia ha provocado una crisis sanitaria y económica sin precedentes, y ha colocado al transporte público y también al taxi en una situación delicada. Y eso en un sector que, hay que reconocerlo, ha demostrado una gran solidaridad; incluso ante los momentos más duros de la pandemia, los taxistas han realizado traslados gratis a los hospitales a los sanitarios y enfermos. Hoy en día transportan a diario a clientes a realizarse pruebas de PCR o también a vacunarse. Desde aquí quiero subrayar y agradecer esa solidaridad y el trabajo de los taxistas.

En Andalucía son miles de familias las que viven del taxi. Miles de familias que han visto cómo se han reducido de forma drástica sus ingresos, y que siguen viviendo en la incertidumbre. Durante el confinamiento sus ingresos llegaron a reducirse hasta en un 90%. En los meses posteriores la situación ha mejorado algo, pero la realidad es que aún están lejos de obtener los mismos ingresos que los que tenían antes de la pandemia. Y ello a pesar de que, desde el primer momento, los taxistas adoptaron medidas con esfuerzo para evitar el contagio del virus, han sido extremadamente cuidadosos también en su cumplimiento.

La realidad es que, con el toque de queda y las restricciones al turismo, los niveles de usuarios siguen siendo reducidos. Les aseguro que desde el minuto uno este Gobierno ha estado preocupado por ayudar al sector del taxi, al igual que con el resto del transporte público. Pero con una diferencia, una diferencia

que ha venido marcada en gran medida por las condiciones que ha establecido el Gobierno de España en los diferentes tipos de ayudas a empresas y a autónomos, categoría esta última en la que, como saben, se encuadran la mayoría de los taxistas.

En el caso de las empresas concesionarias del transporte público y de viajeros por carretera, hemos aprobado dos decretos, como saben, que nos han permitido adelantar las ayudas dirigidas a paliar los efectos de la pandemia, a mantener los servicios que son fundamentales para garantizar la movilidad. Y en el taxi, aquella prestación extraordinaria por cese de actividad, que el Gobierno central aprobó en la primera declaración del estado de alarma, no se adecuó a las necesidades del gremio, porque, aunque ayudamos a la justificación frente al ministerio, exigía una reducción de la facturación de un 75% y unos medios de acreditación muy complejos para un sector que tributa por módulos. Por ello, el Gobierno andaluz reclamó al Ejecutivo español que las incluyera en el fondo de contingencia para el transporte. El Gobierno de Sánchez lo desestimó.

Para contrarrestar esta situación, las acciones del Gobierno andaluz se han centrado en dos frentes: activar todas las ayudas posibles para paliar la reducción de los ingresos, y poner en marcha medidas para ayudar al sector a afrontar la crisis generada por la pandemia. Respecto a las ayudas, les recuerdo que a finales del pasado año activamos el primer paquete en el que movilizamos más de 102 millones de euros para autónomos. Hasta 2.549 taxistas andaluces se beneficiaron de estas ayudas, según los datos que nos ha facilitado la Consejería de Empleo que, como saben, es quien lo tramita. A esas ayudas hay que sumar algo más de 5,2 millones de euros concedidos en microcréditos al sector de los autónomos y las subvenciones directas, como la ampliación de la tarifa plana en 2020, por la que se han abonado 9.616 resoluciones que suman en torno a trece millones de euros, partida que se mantiene en el presupuesto de 2021.

Además, en las últimas semanas, hemos aprobado otros 472 millones de euros de los 772 millones en el acuerdo para la reactivación firmado recientemente con los agentes sociales. En este acuerdo se recogen 88,6 millones de euros para ayudas a autónomos, de mil euros, que desempeñen su actividad en los sectores más afectados de la pandemia, y entre ellos, por supuesto, se encuentra el sector del taxi.

En este caso, estamos esperando —como saben también— a que se fijen los criterios de verificación para evitar problemas de compatibilidad con las ayudas que prepara el Estado, como se produjeron en otras ocasiones. Esperamos que se definan pronto, porque se trata de unas ayudas que son fundamentales para aliviar, al menos en parte, esa reducción de ingresos.

Respecto a otras medidas puestas en marcha, tengo que decirles que seguimos impulsando. Saben que aprobamos el programa Andalucía Rural, con un doble objetivo: contribuir a mejorar la movilidad de los habitantes de nuestros pueblos, y asegurar al sector también del taxi actividad. El programa incluye 44 rutas del taxi a demanda, que atienden a 57 poblaciones que suman 125.000 vecinos. Aprobamos también el área de prestación conjunta del servicio del taxi entre Granada, Pulianas y Cenes de la Vega, algo histórico, y es todo un avance para el área metropolitana granadina. Y su reciente ampliación —hemos dado un paso adelante— a los municipios de Maracena y de Peligros. Trabajamos para extenderlo a otras áreas andaluzas.

Aprobamos, con amplio consenso del sector y con el informe favorable del Consejo Consultivo, el Decreto 84/2021, de 9 de febrero, de modernización del taxi, que entró en vigor el pasado 13 de febrero.

Este decreto, por el que se modifica el reglamento de los servicios de transporte público en automóviles de turismo, persigue hacer más competitivo al sector en un momento de máxima dificultad. Creemos que con esta modificación, además de mejorar el servicio que el taxi presta a los ciudadanos, a los usuarios, hay que hacer que este medio de transporte sea más competitivo y sostenible para poder impulsar esa recuperación del sector tan afectado por la crisis económica y sanitaria.

Algunos cambios incluidos: la precontratación a precio cerrado. Este servicio se podrá realizar a través de aplicación móvil. Y al ofrecer a los usuarios conocer de manera anticipada la tarifa máxima que pagarán al final del trayecto, entendemos que favorecerá el uso del taxi.

Incorporamos también la contratación del servicio por plaza, el taxi compartido, en supuestos de gran demanda, para abaratar el coste de los trayectos y contribuir a reducir el volumen del tráfico. También se permite ampliar la capacidad de los vehículos adaptados hasta nueve plazas, incluido el conductor.

Se promueve el pago a través de tarjeta bancaria o la recogida de viajeros en distintos municipios siempre que tengan el mismo destino. Con todo ello, el nuevo reglamento persigue ofrecer un servicio fácil, cómodo, accesible para los usuarios, procurando la prestación del servicio a niveles óptimos y también de calidad.

Por otra parte, en relación con el requisito relativo a la antigüedad máxima de los vehículos, que se ha ampliado a 12 años, una de las más altas de España, desde la Consejería de Fomento estamos trabajando en un nuevo decreto, lo estamos haciendo también de la mano del sector para establecer una moratoria a los vehículos que con posterioridad al 12 de febrero de este año superen esa antigüedad, como se ha previsto en el Decreto 84/2021, para los vehículos que alcanzaron esa antigüedad en su entrada en vigor.

Se trata de una medida que en estos momentos puede ayudar también al sector del taxi. Asimismo, estamos elaborando una orden sobre el régimen tarifario de los servicios interurbanos del taxi para adaptarlos a la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, y al Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se regula el reglamento de desarrollo de dicha ley. También se va a regular la nueva numeración que identificará los servicios contratados, tanto a precio cerrado por plaza, como pago individual.

En relación a los servicios ofrecidos por las VTC, desde marzo de 2020 formamos parte del subgrupo de trabajo específico de cooperación de las comunidades autónomas dependiente de la Comisión de directores generales de transporte del Estado, creado en virtud a la disposición adicional del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que, como saben, modificó la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

Son reuniones que cuentan con la participación de representantes de todas las comunidades autónomas, también del Estado, cuyo principal cometido es la valoración jurídica de los aspectos y condicionantes competenciales en los que se desarrollan los servicios ofrecidos por las VTC. Les recuerdo que el Gobierno español con el Real Decreto Ley 13/2018, en lugar de asumir sus competencias sobre las autorizaciones estatales de las VTC, trasladó a las comunidades autónomas esa competencia, dando lugar a una gran inseguridad jurídica de todos los procesos judiciales y reclamaciones patrimoniales en todas las comunidades autónomas que han regulado el periodo transitorio como consecuencia del decreto.

En paralelo, el Gobierno andaluz ha reactivado la labor inspectora en los servicios de transporte de viajeros, con el fin de evitar el intrusismo y la captación ilegal de viajeros. Aunque durante los primeros meses de pandemia las restricciones de los movimientos de la movilidad redujeron esta actividad, desde el pasado mes de octubre se han reactivado con fuerza los controles con el plan coordinado de inspección. Las

actuaciones de control de taxis y de VTC se llevan a cabo con requerimientos de documentación *in situ* y en la sede de las empresas también de VTC.

Se han establecido control *in situ* en todas las provincias y requerimientos de documentación en sede de las empresas de VTC. Trabajamos en los convenios para reforzar la inspección de las VTC con los Ayuntamientos de Málaga, al que ya hemos remitido el documento, Sevilla y Granada. Otras de las medidas consensuadas con el sector del taxi y que, entre otras actuaciones, va a permitir estas labores de inspección, de control y que las haga la Policía Local.

Como ven, no hemos parado, hemos puesto en marcha e impulsado medidas que van a ayudar al sector del taxi, tanto a afrontar esa crisis generada por la pandemia, como para adecuarse a las nuevas demandas de la sociedad. Vamos a seguir trabajando en esa línea que ha estado marcada por la búsqueda del mayor consenso posible con el sector, en la necesidad de encontrar soluciones para contribuir al mantenimiento de un sector del que —como les decía al principio— viven muchas familias, pero que también es crucial para lograr también esa movilidad en el conjunto de nuestra comunidad autónoma.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde a un primer turno de intervención de los grupos solicitantes, de menor a mayor.

El portavoz de Adelante Andalucía tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenos días a todos y todas.

Gracias, señora consejera, por su comparecencia.

En este caso, por cuestiones de agenda, voy a agrupar los dos tiempos en una única intervención, disculpándome si tengo que salir antes de su respuesta.

Hablamos del sector del taxi en particular, hablamos del servicio de transporte en general, que es un servicio esencial que las administraciones tienen que regular para obedecer, por encima de todos, al interés general. El aplauso eterno de las 20:00, que realizábamos todos desde nuestros balcones a los servidores públicos que nos cuidaban, que nos protegían, también iban destinados a los taxistas; aquellos y aquellas andaluzas y andaluces que sin medio alguno, al principio de la pandemia, pues seguían trasladándonos a hospitales, seguían trasladándonos hacia donde necesitábamos ir. En cambio, en esos días, pues, desaparecieron los coches negros, los coches gris oscuro, desaparecieron aquellos que no están por el interés general, sino por el interés particular, por el negocio. Esto hace que, hoy más que nunca, no quepa duda de lo que significa el taxi en tanto en cuanto al servicio público con mayúsculas que representa, veladores del interés general. Y hace que en estos momentos tengamos que salvar la situación del sector mirando de manera paralela a dos circunstancias: los problemas coyunturales y los problemas estructurales del sector.

Sobre los problemas coyunturales..., es verdad que es un sector que vive de la movilidad y con medidas de restricción de la movilidad, pues, es un sector de los más afectados por esta pandemia, por lo cual necesita ayuda directa. Hasta ahora las ayudas que ha impulsado la Junta de Andalucía han sido insuficientes o muy insuficientes. Las famosas ayudas de los 1.000 euros por autónomo o pymes, en su práctica totalidad no se pudieron acoger los taxistas y las taxistas, porque eran incompatibles con haber estado en el CATA, en el cese de actividad, en el cual en algún momento, pues, la práctica totalidad de ellos han tenido que acogerse.

Esas ayudas de 3.000 euros, que iban a ser incompatibles con el CATA, han sido no sé cuántas veces anunciadas, pero todavía no están puestas en marcha. Y después, se han ido dejando fuera de decretos que sí han paliado, en parte, la pérdida económica a otros transportes públicos. Usted lo ha explicado y se ha escudado en que no podían ampliar a los taxistas como venían del Estado.

Pero es que ustedes sois comunidad autónoma, ustedes tenéis un Estatuto en la mano para poder legislar, para poder impulsar leyes. Y a ustedes os han sobrado 206 millones del ejercicio 2020 para poder haber hecho algo específico para el taxi, porque, a pesar de la crisis, específico para el taxi, de ayuda directa, este Gobierno no ha hecho nada. Repito, este Gobierno, a pesar de haberle sobrado 206 millones en el año 2020, a pesar de tener recursos para publicidad, para propaganda, para ayudas directas al sector del taxi, no ha hecho nada más allá de trasladar lo que le ha venido del Estado. Esperemos que hagan una enmienda a la totalidad y empiecen a ayudar al sector del taxi, a partir de las ayudas que vendrán del Estado.

Y, después tenemos los problemas estructurales, y los problemas estructurales vienen dados por una liberalización del sector, por una proliferación de las VTC, que hacen que el sector del taxi peligre..., directamente a los 9.000 taxistas, andaluzas y andaluces, pero también en general peligre ese concepto de servicio público que pone por delante el interés general.

Y, sobre ello, tras muchas movilizaciones se logró el que el Gobierno del Estado pusiera en marcha el Real Decreto 13/2018, conocido por el decreto Ávalos, que limita la actuación de las VTC al ámbito interurbano y que capacita, da capacidad a las distintas comunidades autónomas y a los ayuntamientos para regular la prestación del servicio en VTC. Desde el 2018 está este decreto en marcha —dos años y medio hace ya—, dos años y medio de una moratoria de cuatro años, en la cual el Gobierno de la Junta de Andalucía hasta ahora no ha dado ninguna certidumbre.

Es la única comunidad autónoma junto a Madrid, donde existe el problema de las VTC, que todavía no se ha pronunciado al respecto, dejando fuera comunidades autónomas en las cuales las VTC no son un problema, porque como no hay negocio, pues no hay VTC, no es porque no..., no es por otras causas. Pero sí han empezado a regular Galicia, Aragón, País Vasco, Cataluña, Valencia y Baleares. Madrid empezó a hacer algo, interrumpido por el adelanto electoral, que iba en el camino contrario a velar por el interés general, y era abrir las puertas a la liberalización pues prácticamente absoluta.

Entre las comunidades que han regulado, en todas ellas, se establece la precontratación como hecho obligatorio para todas las VTC; algunas comunidades, de 15 minutos, como Galicia, Cataluña o Valencia; o de 30 minutos, como el País Vasco o Baleares. Y todas ellas también tienen la prohibición de captar vehículos en la calle, cuestiones estas, que deberían ser *per se*, pero que siguen dándose en Andalucía por la falta de inspección. Y tienen que ser los propios taxistas los que hagan el papel de inspectores, realicen esas labores de inspección y eleven esas cuestiones, a las cuales todavía no sabemos las acciones que se han desarrollado.

Señora consejera —voy concluyendo—, es importante que hoy usted aquí dé certidumbre y diga qué va a hacer, si va a no hacer nada —que también es una opción—, limitando la actuación de la Junta de Andalucía a los límites, o lo que establece el Real Decreto 13/2018, si van a dejarlo, por lo cual, la regulación en esas cuestiones, que este decreto deja bastante claro; o si van a hacer como otras comunidades autónomas y van a poner cerco a las VTC, para limitar su negocio y que prevalezca el servicio público y proteger a nuestros taxistas y a nuestras taxistas. En caso de regular, ¿cómo lo va a hacer: en la senda de comunidades autónomas como Galicia, Baleares, Valencia, País Vasco, etcétera, etcétera, o lo va a hacer en la senda interrumpida de Madrid, de optar por la liberalización?

En conclusión, la Junta de Andalucía y usted, en particular, el Gobierno de la Junta de Andalucía y usted, en particular, tienen que elegir si defender a los nueve mil taxistas andaluces y andaluzas o claudicar ante los poderes económicos; si defiende al servicio público, si defiende el interés general; o defiende el interés particular de aquellos que solo ven y solo velan por su propio negocio; si defienden a aquel sector, mayoritariamente autónomo, generador de empleo estable, de calidad; o defienden a aquellos que explotan, que precarizan el empleo; si defiende a aquellos que tributan en Andalucía o defienden a aquellos que ni siquiera tributan en Andalucía.

En definitiva, usted, con esa herramienta, tiene la opción de ser salvaguarda de los nueve mil andaluces y andaluzas taxistas, de los doce mil trabajos que genera el sector, o ser verdugo del mismo. Es verdad que son palabras que quizás son muy fuertes, pero no es menos cierto que ahora ustedes ocupáis el Gobierno de la Junta de Andalucía, y ahora debéis actuar y decidir sobre cuál va a ser el futuro de Andalucía, también en algo fundamental como es el transporte público de todas y todos.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Nosotros no estamos agrupados, señoría, en...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Es que ha habido... Sí; cuando he visto el orden del día al llegar, después incluso de haberle trasladado, por parte de los servicios jurídicos...

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Debe ser un error.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Con buena intención de los servicios jurídicos, el letrado incorporó todo aquello que encontró que consideró que era agrupable. Pero, no obstante, yo no puedo obligar a ningún grupo que tenga una convocatoria agrupada, si no lo quiere incorporar, ¿no? Fue por tanto..., que quede constancia de la buena intención del letrado en su incorporación. Y en este momento, pues que quede, que conste en acta, que Vox retira, como grupo solicitante, dado que no ha solicitado...

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—No lo ha solicitado.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—... sino que se ha incorporado, repito, con las explicaciones que he dado con anterioridad. Y, por tanto, correspondería al Grupo Parlamentario Popular. Y su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señora consejera. Buenos días, señorías.

Bueno, como tantos sectores económicos que nos rodean, ¿no?, es pública y notoria la importancia del sector del taxi y, por supuesto, el servicio público que presta; un servicio público que —como muy bien ha dicho la consejera y todos sabemos, además— ha estado a la altura de las circunstancias durante los momentos más duros de la pandemia que hemos sufrido y que seguimos sufriendo. Creo que todos somos conscientes, todos somos conscientes de que han prestado un servicio público a la sociedad impagable y ejemplar, cuando más se le ha necesitado. Por ese compromiso y por ese trabajo, no podemos por menos, señorías, que tener palabras de agradecimiento hacia ellos, y vaya eso por delante.

Como tantos sectores económicos, ha sufrido de forma sustancial algo que ya, desgraciadamente, repetimos mucho en muchas intervenciones también en el Parlamento de Andalucía, que es sufrir esa otra pandemia, la pandemia económica, que ha supuesto que tantas empresas, tantos autónomos, tantos trabajadores andaluces hayan estado al límite, o estén algunos incluso al límite de sus posibilidades. El Gobierno andaluz —nos lo ha explicado la consejera en esa primera intervención— ha estado preocupado por el sector, y lo que es más importante, ha estado ocupado, para intentar solucionar, en la medida de lo posible, los problemas del sector. Y se ha ocupado —lo decía también muy bien— en la medida de sus posibilidades, en la medida de sus posibilidades y de sus competencias, las competencias del Gobierno autónomo. Y con esas posibilidades y con esas competencias, el Gobierno andaluz, —y, en este caso, la Consejería de Fomento y de Infraestructuras de Ordenación del Territorio—, ha trabajado y sigue trabajando, tanto para el sector del taxi como para otros tantos sectores, pero, en este caso, para el sector del taxi.

Y decía que el Gobierno andaluz se ha ocupado, y se ha ocupado con datos. Porque ocuparse es establecer esas líneas de ayuda directa, que se realizaron al principio de la pandemia, para sufragar las cuotas de autónomos —dos millones de euros—; se ha ocupado a través de esa línea de microcréditos, que supusieron trece millones de euros, para que pudieran acceder también todas las personas que pudieran, que estuvieran en las circunstancias que se establecían. Se ha preocupado también, con esa línea de..., no solamente directa, sino esta línea última que se aprobó en el mes de noviembre para todos los autónomos andaluces, en los que estaba incluido el taxi, de 88 millones de euros, que estuvieron de acuerdo los sindicatos mayoritarios, UGT y Comisiones Obreras. O se ha ocupado también a través de ayudas, como las últimas de las que hemos tenido conocimiento en el mes de febrero, referidas al mantenimiento del empleo y que se referían a los ERTE, tanto desde el punto de vista de los empleados —en el taxi, saben ustedes que hay muchos empleados— como desde el punto de vista empresarial, y para sufragar esos ERTE.

Eso es ayudar, ayudar al sector, de la misma forma que también se ayudaba desde la consejería en el funcionamiento diario del desarrollo de la actividad de los taxistas, facilitando sus funciones a lo largo de todo el tiempo que duró el año pasado la parte, como decía, más dura de la pandemia, o con medidas tales —como también ha explicado la señora consejera— referidas al taxi rural, ese taxi que vertebraba también nuestro territorio de una forma importante y por el que se ha apostado por este Gobierno, también en los momentos más difíciles.

También se ha ayudado, desde la consejería, reglamentando esa actividad, reglamentando esa necesaria actividad, y ofreciendo una regulación que realmente impulsara la actividad del taxi, proponiendo, regulando, y adoptando medidas modernas y competitivas, tan necesarias para el sector, un sector bastante olvidado durante demasiado tiempo. Eso se ha hecho con el decreto que recientemente se ha aprobado, y al que hemos tenido acceso.

Señorías, son medidas, algunas, que a algunos les pueden parecer..., o pueden tildarse de insuficientes, pero, como decía, se han hecho desde las posibilidades que tiene un Gobierno autónomo —en este caso, el Gobierno autónomo de Andalucía—. Y, sobre todo, se han hecho —permítanme la expresión— sin trampa ni cartón. ¿Y por qué insisto en que se han hecho sin trampa ni cartón y con esta claridad y con esta transparencia? Pues sus señorías se lo pueden imaginar, o lo pueden saber ya, igual que lo sabe el sector: porque es lo que se ha echado en falta en las medidas que tenía que tomar el Gobierno del señor Pedro Sánchez. Y eso es así. Y si no, hablen, si no lo han hecho ya, que seguro que lo han hecho, hablen con el sector.

Me estoy dando cuenta de que teníamos cinco minutos solamente, ¿no, señor presidente? Bueno, pues el resto de estas medidas no hechas por el Gobierno de España, a que iba a referirme ahora, las retrasaré para mi segunda intervención, porque me he dado cuenta de que se me ha ido el tiempo.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera, por sus explicaciones, necesarias en esta comparecencia, en este momento, por la situación que está atravesando el taxi. Y me alegro mucho que tanto la consejera como el resto de los grupos reconozcan la labor tan importante que ha hecho este sector en unos momentos tan difíciles como los que hemos vivido en fechas recientes y como los que seguimos viviendo, ¿no? Por eso, cuando ves las colas de las personas que esperan en un coche para vacunarse, vemos muchos taxis. Taxis que la mayoría o en todas las ocasiones solo cobran el desplazamiento y no cobran esa espera.

El taxi yo creo que todos estamos de acuerdo que es un servicio público fundamental para vertebrar el transporte público. Y tenemos un buen servicio de taxi. Siempre lo digo, lo destaco y lo quiero también destacar hoy. Cuando les preguntas a aquellas personas que nos visitan, que visitan Andalucía, le preguntas por los servicios que reciben, todos destacan como uno de los mejores servicios el servicio de taxi. Son personas que lo que hacen es comparar el servicio que tienen de la población de origen con el servicio que reciben cuando vienen aquí a Andalucía, sorprendente que en algunos casos lleguen a valorarlos hasta en un 9,9 sobre 10 en ciudades como Granada.

Por eso yo me hago una pregunta: si tenemos un buen servicio de taxis, ¿para qué cambiarlo? Si tenemos un servicio que funciona, ¿para qué cambiarlo? ¿Para qué darle ese papel que actualmente están teniendo las VTC? Parecería razonable si el servicio de taxi no funciona, pero cuando vemos que funciona parece que no tiene sentido ese apoyo que se le está dando a este servicio alternativo.

Como digo, tenemos un colectivo muy importante del que viven más de 10.000 familias en Andalucía, que lo están pasando mal con el COVID. Que están trabajando, en el mejor de los casos, 10 o 15 días al mes y que desgraciadamente vemos, pese a esa reducción de los taxis que hay en las calles, las paradas llenas. Y todos reconocemos su trabajo, todos reconocemos la labor que han hecho, pero las ayudas no llegan o cuando llegan son insuficientes. Ustedes quieren cargar —como es habitual y como nos tienen acostumbrados— las culpas sobre el Gobierno de España. Pero, señora consejera, son ustedes competentes y son ustedes quienes tienen que dar la solución a estos trabajadores, porque, vuelvo a repetir, no llega. Y cuando llega lo hacen de forma insuficiente, y así lo manifiestan todas las asociaciones del sector.

Y tienen que dar explicaciones, y yo sé que es difícil explicar que no hay dinero para ayudas pero sí hay dinero para publicidad o incluso para presentar un superávit. Es decir, que parece que a la Junta le sobra el dinero y no se lo gasta, cuando tantas necesidades tienen muchos andaluces y muchas andaluzas, y específicamente hoy los trabajadores y las trabajadoras del taxi.

Como nos preocupa su seguridad y la de los viajeros, lo decía usted, han aplicado múltiples medidas, y las vemos cuando cogemos un taxi, para garantizar la higiene y para garantizar la seguridad de los usuarios. Pero, al final, trabajan en un cubículo de dos metros cuadrados y las distancias son imposibles de mantener. Por eso, cuando vemos iniciativas como la del País Vasco, de vacunar a los taxistas, nos parece algo razonable, y le preguntamos si se plantean esta posibilidad en Andalucía.

Pero, sin lugar a dudas, si hay una preocupación que tiene y que comparten todos los taxistas es la competencia desleal de las VTC. ¿Por qué? Porque no respetan la precontratación, porque se ubican en

puntos clave para captar clientes, porque se han convertido en una competencia directa del taxi. Y para eso, sin lugar a dudas, lo que hay que hacer es que se cumpla la normativa y que las inspecciones con planes coordinados con la Guardia Civil y con Policía Local sean efectivas.

Mire, señora consejera, el 30 de abril de 2019, en una comparecencia como la que hoy tenemos, anunciaba que se iban a incrementar en un 50% las plazas de los funcionarios que tenían, que tienen como función realizar estas inspecciones dentro de la consejería, un incremento de un 50%, y la puesta en funcionamiento de una web para facilitar el control de las VTC y saber en todo momento si incumplen estas medidas. Han pasado dos años, ¿qué ha sido de esas medidas que usted nos anunciaba a bombo y platillo? ¿Han incrementado las plantillas de inspectores? ¿Han aplicado esta web?

Mire, parece poco razonable que cuando muchas de nuestras ciudades están eliminando licencias con gran esfuerzo de la Administración y también de los taxistas, veamos cada vez más VTC en la calle haciendo esta competencia.

Y, mire, los usuarios necesitan precios fijos regulados por la Administración competente. No se puede cobrar un día una cantidad, y otro día tres veces más porque llueve, porque hay más demanda o porque es un periodo de salida de vacaciones. Y eso es lo que las multinacionales de VTC pretenden: monopolizar el sector para poder imponer sus precios y sus condiciones. Y eso, sin lugar a dudas, estamos todos de acuerdo que no es lo mejor para los usuarios del transporte público.

Por eso le quiero hacer una pregunta muy concreta, una pregunta muy directa, una pregunta que deseo que nos conteste a continuación: ¿piensa regular la Junta de Andalucía el sector de la VTC? Así de sencillo. Y ya le digo que me gustaría que me contestara a esta cuestión.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Ahora sí corresponde un turno a los grupos no solicitantes.

En primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señoría, nosotros, en Vox, somos partidarios de la libertad de empresa, lo decimos muy claro. La propiedad privada, la libre iniciativa y el emprendimiento responsable son las premisas que permiten el verdadero progreso en el ámbito económico.

Por eso, en principio y en teoría, no tendríamos argumentos de peso para negar el que nuevas empresas, como son las de VTC, pudieran acceder al mercado de transporte de personas con el fin de proporcionar servicios más completos a los ciudadanos.

Ahora bien, las reglas de la perfecta competencia son de aplicación en un sistema de mercado libre. Y si hay un sector poco liberalizado ese ha sido y es el del taxi: una actividad que ha estado más bien

hiperregulada, con un reglamento minucioso que, como todos sabemos, ha sido recientemente reformado en 2021 con el fin de actualizarlo.

Desde siempre, el ámbito del taxi ha padecido la intensiva aplicación de una exhaustiva normativa autonómica y local relacionada con Fomento, con Industria, con Hacienda y, recientemente, incluso con Sanidad, aunque en este caso el intervencionismo estaría bastante más justificado. Al sector del taxi se le ha impedido la autorregulación y se le ha hecho depender de los ayuntamientos, lo que ha provocado agravios comparativos entre ciudades y distorsiones absurdas con decisiones basadas más en criterios políticos, que son totalmente ajenos a una visión profesional del servicio. Para colmo, resulta sangrante el que esa continua injerencia de la administración se prolongue a través de un organismo, titulado, para más inri, Agencia de Defensa de la Competencia, que se ha cebado con el taxi, aplicando a menudo sanciones desmesuradas por prácticas que, efectivamente, pueden ser discutibles pero que en ningún caso justifican este excesivo rigor disciplinario.

De modo que se trata de un sector al que se le ha echado en cara su anquilosamiento, su encorsetamiento y su falta de adecuación a las nuevas realidades, pero tenemos que decir que, si eso ha sido así, se ha debido a una normativa administrativa tremendamente meticulosa e impuesta desde arriba. Por tanto, es del todo injusto que ahora, en nombre de la libertad de mercado y de la libre concurrencia, se permita una competencia que en este caso es desleal por parte de empresas a las que ni de lejos se les exigen tantos requisitos como a los taxistas, y que perfectamente pueden ocupar nichos de servicio de los que el taxi no se ha ocupado tradicionalmente. Todo ello además en unas circunstancias como las actuales, que son excepcionales, las que estamos padeciendo.

Entendemos que hay que atenerse a lo que dice el Real Decreto Ley 13/2018, ratificado por los tribunales, que establece una autorización de VTC por cada 30 de taxi. Hay que tener presente lo que se ha expuesto hoy aquí. Se ha expuesto que el sector del taxi, efectivamente, pues tiene una exposición bastante grave a la pandemia, ha tenido un comportamiento ejemplar, y ha recibido ayudas que son totalmente insuficientes, puesto que son las genéricas que se les han dado a los autónomos. Por tanto, antes de ampliar el número de agentes en este mercado intervenido, hemos de evitar el colapso de un sector que da empleo en toda España a 100.000 familias y que es autónomo. Y que, en general, no es un sector pedigüño, sino lo que pide, sobre todo, es que se le deje trabajar con normas razonables de seguridad y que se le dé un poquito más de flexibilidad en su autorregulación, porque eso les permitiría adecuarse a las nuevas circunstancias.

Por tanto, ateniéndonos al viejo adagio ignaciano que recomienda que en tiempo de quebranto no hay que hacer mudanza, creemos que lo que hay que hacer es atenerse a lo que se establece en el ya mencionado Decreto Ley 13/2018.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde al Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Miren, estamos completamente de acuerdo en que el sector del taxi ha sufrido bastante, ha sufrido mucho, evidentemente, esta pandemia por las restricciones a la movilidad por las que todos nos hemos visto afectados. Pero sí que es cierto que también hay que reconocerle, como ha dicho la consejera, el trabajo que han hecho durante esta pandemia, con esos transportes gratuitos a los hospitales y demás, que han demostrado que son un servicio fundamental, un servicio básico en nuestra sociedad, y el gran trabajo que han realizado.

Pero sí que es cierto que hay que echarle en cara, un poco, al sector del taxi un pequeño tema que siempre que nos hemos reunido con ellos se lo hemos comentado, que es el tema de la modernización que tienen que llevar a cabo. Y gracias al trabajo que ha hecho esta consejería, este Gobierno, con ese decreto, ahora ya sí pueden modernizar sus servicios, y esa demanda que estaba pidiendo la sociedad, por eso estaban creciendo esas VTC, que es cierto que tienen que ser controladas e inspeccionadas, a ver si se ponen más medios, como bien ha dicho la consejera. Pero sí que es cierto que ahora, gracias al trabajo que está realizando este Gobierno, sí pueden modernizar ese servicio que demandaba la sociedad.

Desgraciadamente, el Gobierno del señor Sánchez no ha podido o no ha querido ayudar a este sector durante esta pandemia, con las ayudas que debía haber dado, pero sí lo ha hecho este Gobierno, este Gobierno sí que ha sacado muchas ayudas. Y de lo que se queja el sector es de las incompatibilidades para poder recibir las mismas, entre unas y otras. También se ha comentado aquí por parte de la consejera que se va a trabajar para poder eliminar esas incompatibilidades.

También he tenido que escuchar aquí..., incluso yo creo que se estaba refiriendo el portavoz de Adelante Andalucía, yo creo que hablaba de otro Gobierno. Yo creo que cuando ha dicho que una opción para este Gobierno era que podía no hacer nada..., yo creo que se estaba refiriendo al Gobierno de Susana Díaz, que era el que no hacía nada, que era el que tomaba como una opción el no hacer nada. Y lo han refrendado las palabras del portavoz del Partido Socialista, que ha dicho que como el sector del taxi estaba tan bien valorado era mejor no hacer nada y dejarlo como estaba, cuando, evidentemente, la sociedad sí que demandaba cambios y modernización en este sector.

Para acabar, pues comentar el trabajo que se está realizando por todos los convenios que se van a revisar en las ciudades de Málaga, Sevilla y Granada, con las VTC, las mayores medidas de inspección para este sector, y que esas competencias se lleven de la forma legal y cumpliendo todas las normas posibles.

Y, evidentemente, como digo, hay que modernizar este sector, hay que apoyarlo y, sobre todo, ahora en estos momentos de pandemia, que tan mal lo están pasando. Y repito, tan buen trabajo están haciendo, y que es un sector fundamental y clave en nuestra sociedad.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno a la señora consejera. Tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señorías, todos somos conscientes de la gravedad de la situación en la que se encuentra el taxi, y les decía que el Gobierno andaluz, el primero.

Pero yo vuelvo a insistir, por mucho que se empeñen, el que se ha olvidado de ellos ha sido el Gobierno del señor Sánchez, lo digo taxativamente. Señorías, les recuerdo que desde el Gobierno andaluz hemos pedido expresamente las conferencias sectoriales por carta, que se incluyera a este sector en el fondo de contingencia del transporte, expresamente creado para ayudar al transporte, a ese servicio que es público, para aliviar la pérdida de esos ingresos, derivada del descenso de usuarios. Y el Gobierno de España, lo tengo que repetir de nuevo, les guste o no, lo desestimó.

Ante esta situación, el Gobierno andaluz, sí, en el marco de nuestras competencias, tuvo que salir a socorrer al gremio con las ayudas a autónomos. Y se lo vuelvo a repetir, en la primera tanda de estas ayudas se han destinado más de dos millones de euros, que han beneficiado a 2.549 taxistas. Estas son las únicas ayudas que han llegado al sector, las únicas, las del Gobierno de la Junta de Andalucía. Pero les decía que en este momento hay abierta una nueva convocatoria de ayudas, que también van dirigidas a autónomos y que puede beneficiarse el sector del taxi y la actividad que prestan y que representan.

Decirles que ese es el reciente acuerdo andaluz para la reactivación económica y social que firmamos con los agentes sociales, por cierto, fruto del consenso y del diálogo, porque les vuelvo a decir que este Gobierno busca consenso, colaboración, para la salida de esta crisis, y contempla ayudas de nuevo para los taxistas. La idea es que aquellos autónomos que ya hayan recibido ayudas también puedan recibirlas, aunque para ellos estamos, como saben —se lo repito—, a la espera de que el Gobierno de España también nos defina la normativa para determinar la compatibilidad.

También esperamos que las ayudas directas para empresarios y autónomos anunciadas por el Ejecutivo de Sánchez lleguen pronto, sin más dilación, y que ese reparto sea justo, porque la distribución anunciada no es justa con Andalucía de nuevo. Nos asignan 1.109 millones de euros, y por población nos corresponderían más de dos mil, representamos el 18%, señorías, de esa población. Ese dinero que se nos resta se resta a nuestros autónomos, a las pymes, y por supuesto también a nuestros taxistas, hay que decirlo así.

Junto a esas ayudas, el Decreto 84/2021, de 9 de febrero, de modernización del taxi, también da instrumentos al gremio para que afronten mejor esta crisis y la situación del sector. Señorías, apenas han hecho referencia a lo que supone modificar un reglamento que se encontraba antiguo, obsoleto, que el Gobierno andaluz anterior no había tocado ni una sola vez en una década, afrontando una flexibilización de esa norma —comparto con el portavoz de Vox—. Un sector castigado por esa norma antigua, que no le dejaba modificar, adecuar su actividad a una nueva necesidad para competir, para adaptarse también a lo que demanda el usuario en la actualidad. Y nos pusimos a trabajar, en esa mesa del sector del taxi, para proponer soluciones alternativas, que pasaban por la modificación del reglamento que regula su actividad.

Decisiones que tomamos de forma conjunta y en base al consenso, ha nacido también fruto de ese diálogo. Son las respuestas que nos reclamaba el sector tras una década de abandono por parte de los anteriores

gobiernos socialistas, porque no regularon en dos años las VTC los gobiernos socialistas anteriores, pero tampoco enfocaron la adaptación, la modernización de la norma autonómica que regula el sector del taxi. Era necesario actualizar su normativa.

El conflicto de las VTC, además, les digo, no es nuevo, los gobiernos anteriores no hicieron absolutamente nada. Saben que trabajamos y estamos intentando encontrar soluciones a un problema también con el mayor consenso posible.

Pero —lo he dicho en la primera intervención y quería hacer alguna referencia— nos encontramos en el mismo punto que hace dos años, con una inseguridad jurídica e incertidumbre para poder regular esta materia, desde el punto de vista autonómico, absoluta. La inseguridad jurídica y la incertidumbre que han provocado el decreto Ábalos y el Gobierno de España, transfiriendo esa responsabilidad a las comunidades autónomas.

Me decían que hay comunidades autónomas que han regulado las VTC. Pues bien, aquellas que las han regulado han sido objeto de reclamaciones patrimoniales millonarias, tal y como en esa comparecencia 2019 ya adelanté, adelantó el Gobierno de la Junta de Andalucía. País Vasco y área metropolitana de Barcelona, ambas, regularon a través de un reglamento que se encuentra cautelarmente suspendido por considerarse su regulación contraria a la libertad de empresa y discriminatoria. Por cierto, no solo las comunidades autónomas, Baleares también tiene impugnada su norma. Ante el Estado también se han interpuesto miles de reclamaciones patrimoniales millonarias por las empresas de las VTC. Están pendientes, todas, de resolverse en los juzgados. Por ello, el Estado ha creado un grupo, que he mencionado también, de trabajo específico para dar seguridad jurídica en esa regulación.

Toda la norma aprobada ha sido impugnada o está pendiente de sentencia, yo quiero volver a hacer referencia a este asunto, porque me parece fundamental que tengamos esas claves a la hora de pedir regulación. Y, desde luego, yo le vuelvo a decir, de mantener lo mismo: este Gobierno va a regular con seguridad jurídica, para evitar esas reclamaciones patrimoniales millonarias que, con la falta de responsabilidad importante, han provocado la regulación en otras comunidades autónomas. He reclamado seguridad jurídica para poder regular este asunto. Y, en tanto, seguimos trabajando, buscando soluciones, que lo hemos hecho desde el primer minuto, y lo hacemos con los taxistas también, porque participan del sector, participan de esa mesa, e incrementando las labores de inspección y los controles, porque nos parece que es esencial, que esa es una tarea que tenemos que realizar, intentando evitar ese intrusismo, evitar la captación ilegal de viajeros.

Decirles que dando pasos importantes, además, con otras Administraciones, porque en este asunto los ayuntamientos también tienen mucho que decir y, en el ámbito de sus competencias, que realizar.

Decirles que en esos controles también es necesaria la colaboración de la Policía local y por ello hemos avanzado —se lo decía en mi primer turno— para alcanzar convenios con los ayuntamientos, que van a incluir colaboración en la formación de sus agentes para mejorar la eficacia, la calidad de los controles a realizar, el suministro también de material informático.

Estamos tramitando, ultimando convenios de colaboración con los municipios de Málaga, Sevilla, Córdoba, Granada y Marbella.

Como verán, avanzamos, avanzamos y hemos atendido, dentro de las dificultades de un asunto que no es fácil, muchas de las peticiones que nos ha hecho llegar el sector. Y repito que lo hemos hecho en base al

diálogo, al consenso, siempre con esa premisa de cuidar un servicio público del que viven muchas familias y del que todos —lo hemos vuelto a demostrar esta mañana— nos sentimos muy orgullosos de la actividad que prestan.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Un segundo turno —el último turno— de los grupos solicitantes. El Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, recupero el hilo de mi intervención, con su permiso, y después de decirle, como le decía —y, además, lo ha explicado muy bien la consejera— todas las líneas de ayudas que ha puesto encima de la mesa el Gobierno de Andalucía y su consejería, y que, evidentemente, no tienen mucho debate, porque son así, no hay ningún problema. Estaba diciéndole que el Gobierno de España, las ayudas no es que hayan sido insuficientes, es que directamente no han existido, directamente no han existido; ese ha sido el problema. O, si han existido, les estaba diciendo en la primera intervención, que han existido con trampa, porque no se pueden proponer unas ayudas al sector de los autónomos —también incluido el del taxi—, y proponerles que tienen que estar el 75% de inactividad para poder acceder a ellas, y después que sea un auténtico calvario para los taxistas poder acceder a esas ayudas, hasta el punto de que muchos de ellos no pudieron ni siquiera acogerse. Eso se llama ayudas con trampa.

Como también son ayudas con trampa el hecho de que hicieran esa cantidad ingente de dinero para el transporte en toda España que se inventó el señor Ábalos... por cierto, en un «yo invito y tú pagas», porque, evidentemente, esas ayudas que puso encima de la mesa el ministerio tuvo que adelantarlas la consejería, tuvo que adelantarlas el Gobierno andaluz porque no pusieron el dinero, lo anunciaron —eso sí, que son magníficos anunciando—, pero no pusieron el dinero. Pero es que, además, en esa ayuda ingente para el transporte, del que hablaba el señor Ábalos, que no pagaba, si no que pagaba el Gobierno andaluz, se le olvidó el taxi, se le olvidó el taxi. O creíamos que se le había olvidado, porque, como bien ha dicho la consejera, llamó para recordárselo, llamó para recordarle que se le había olvidado el taxi y le dijeron que no, que no se le había olvidado, que es que el taxi directamente no estaban en esas ayudas.

Esas son las ayudas del Gobierno del señor Sánchez al sector del taxi durante la pandemia: absolutamente ninguna, absolutamente ninguna, que es a lo que yo me estaba refiriendo.

Y por terminar, y hablar de las VTC, que es verdad que tampoco he hablado en mi primera intervención, yo solamente, en el tema de las VTC —que, evidentemente, serán motivo de preocupación también por parte del Gobierno andaluz, como debe de ser, como tiene que ser normal, y su coordinación y su regulación con respecto también al sector del taxi—, decirle dos cosas: en el tema de las VTC, señorías, en los últimos años

ha habido dos hitos, por ponerles a ustedes en escenario: un hito, que lo marcó el señor Zapatero, que le dio el pistoletazo de salida a las VTC de una forma absolutamente farragosa y de una forma desastrosa, porque lo que hizo fue no regular nada, sino poner en valor la ley ómnibus de la Unión Europea y no hizo nada más, dejó el problema encima de la mesa; ese fue el primer hito del tema de las VTC. Y el segundo hito, el segundo hito lo protagonizó hace un par de veranos el señor Ábalos, en un acto de valentía política sin precedentes, diciendo que el problema no era suyo, que el problema era de las comunidades autónomas. Además, lo hizo para que no nos diéramos ni cuenta, señora consejera, lo hizo en agosto, y un poco de tapadillo; lo hizo en verano y un poco de tapadillo.

Eso es, esa es la memoria de gestión del Gobierno socialista con respecto a la VTC. Y ahora vienen los señores del PSOE a rasgarse las vestiduras con este asunto, cuando el problema, sin ninguna duda, o lo crearon ellos o no lo solucionaron ellos, porque no son capaces de solucionarlo y dijeron: «esto es un problema..., de mí nada». Con lo cual, seamos consecuentes con las cosas que hacemos y con las cosas que decimos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Socialista.

Señoría, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí, gracias, señor presidente.

Yo lamento, señora consejera, que no haya contestado, y que siga en su estrategia de que la culpa es del Gobierno de Pedro Sánchez, del Gobierno de España, de los Gobiernos de la Junta de Andalucía de hace dos años, tres años o cuatro años o hace veinte años, o que las VTC recurren la legislación que no les conviene. Pues claro, si son grandes multinacionales, si es Uber, si es Cabify, si son los que tienen el dinero, si son los que tienen los mejores abogados del mundo, porque pueden pagarlos, ¿cómo no van a recurrir? Todo lo que no les interese. Pero eso no es justificación para que la Administración de la Junta de Andalucía no defienda los intereses, no de los taxistas, de los ciudadanos que necesitan un servicio público, de calidad, eficiente y que les garantice siempre el precio que van a cobrarle por su transporte.

Por eso voy a ser muy concreto, le vuelvo a reiterar: ¿va a cumplir con las promesas que hizo hace dos años de incrementar en un 50% la plantilla de los funcionarios encargados de las inspecciones? ¿Va a poner en marcha la web que controle a las VTC, como prometió hace dos años? Pero, sobre todo —y lo están escuchando muchos taxistas que están preocupados y están siguiendo esta comparecencia—, muy claramente: ¿va a regular el sector de la VTC, sí o no? ¿Qué piensa hacer con el sector de la VTC? Simplemente eso.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, les he trasladado en esta comparecencia las medidas, las propuestas que hemos avanzado en estos meses, medidas y propuestas que hemos hecho escuchando al sector, —yo lo quiero eso destacar como prioritario—, recuperando el diálogo con el sector.

Miren, esta mesa de trabajo del taxi llevaba sin reunirse en Andalucía años. Y el Gobierno anterior, lo siento que les moleste, no escuchó al sector del taxi, de buena parte de todo ese tiempo, no afrontó la modernización del sector, su adaptación a las nuevas circunstancias que le reclaman esos usuarios, que parece que les preocupan, pero que antes no preocupaban tanto.

Decirles que vamos a seguir impulsando esas ayudas directas que reclama el sector, que han reclamado esta mañana ustedes en el Parlamento. Pero esas ayudas directas..., en esas ayudas debemos participar todas las Administraciones, todas, no solo la Junta de Andalucía, porque en un año tan duro como el que hemos pasado, todavía no ha llegado una sola ayuda directa para autónomos por parte del Gobierno de España, comprometidas, anunciadas, que rebaja, que reduce y que no se ajusta a ese criterio poblacional que necesita Andalucía. Por tanto, repito, restará recursos a esos taxistas, a los autónomos, a las pymes andaluzas.

En segundo lugar, tomando e impulsando medidas como las que les he trasladado esta mañana — que repito, ustedes tampoco reconocen—: apostar por el taxi rural, que entendemos que es otra forma de dinamizar el sector y de ayudar a prestar su actividad en un momento tan delicado como este, favoreciendo las áreas de prestación conjunta, que entendemos que es beneficioso para esa actividad que presta el taxi en este momento de máxima dificultad, pero también para los usuarios, para los ciudadanos, esos que les preocupaban y que les preocupan hoy. Pues en Granada, Juliana, Cenes de la Vega, Maracena, Peligros, llevaban una década esperando, sus ayuntamientos y los vecinos de estos municipios que aprobase la Junta de Andalucía esa área de declaración conjunta para poder mejorar el servicio que presta el sector del taxi y mejorar también la actividad que presta el taxi, pero sobre todo pensando en esos usuarios, en esos ciudadanos que durante más de diez años llevaban esperando que el Gobierno de la Junta de Andalucía aprobara esta área de prestación conjunta que, les digo, vamos a seguir incrementando, porque entendemos que es positivo para usuarios, para el sector del taxi, que en este momento de dificultad les va a ayudar también a seguir mejorando su actividad. Pero también desde el punto de vista normativo y con consenso. Y, ojo, con todos los informes jurídicos favorables, hasta el informe favorable del Consejo Consultivo, la última modificación del reglamento que hemos elaborado. Porque lo que queremos es seguridad jurídica, lo vuelvo a decir, en un asunto difícil, difícil de regular porque afecta a un mercado, a la competencia. Y tenemos la

referencia de lo que les ha ocurrido, repito, a otras comunidades autónomas, incluso al Estado, que optaron por regular con esa inseguridad jurídica que ya avaló el propio..., o sea, el propio sector, a la hora de regular este asunto.

Y seguimos trabajando, como también les decía, en ese subgrupo de trabajo específico de cooperación creado por parte del Estado con las comunidades autónomas, para avanzar en la regulación, en el control, precisamente, también de las VTC.

Por tanto, señorías, he sido clara esta mañana, les he ofrecido información, datos, y les he dicho también dos normas sobre las que estamos trabajando. Y lo estamos haciendo con el sector, en esa moratoria respecto al uso de los vehículos también del taxi, y en otros aspectos que, como saben, estamos también trabajando en base al diálogo, al acuerdo. Siempre pensando en fomentar, mejorar la actividad que prestan, pero también en los usuarios, en los consumidores, en definitiva en los andaluces, que confían en el sector del taxi y que contribuyen también a la prestación de la actividad que desarrollan.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí. Gracias, señora consejera.

11-21/POC-000097. Pregunta oral relativa a la situación de la ZAL (Zona de Actuación Logística) de Huelva

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día. El punto 2, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. Hay una solicitud de un grupo, dada la baja inesperada de la portavoz de Adelante Andalucía, Inmaculada Nieto, con un percance físico..., bueno, torcedura de tobillo, para que tengáis toda la información, y de rodilla. Y me piden pasar las tres preguntas al final. No creo que haya ningún inconveniente por parte de los distintos portavoces, ¿no? Lo digo por si tienen que reorganizarse en cualquier caso.

Repito, me ha solicitado el Grupo Adelante Andalucía que sus preguntas pasen al final, si no hay ningún inconveniente. No obstante, desde esta Presidencia, dada esa inesperada situación, vamos dando paso a las preguntas y si alguien no está presente la paso al final. Pero al final sí, si no está, decaerá. Pero no tengo ningún problema en la flexibilidad conforme a la presencia en sala de los compañeros que estéis. ¿De acuerdo? ¿Vale? Bien, muy bien. Vale.

Pues entonces continuamos. Correspondería a Vox la primera pregunta, relativa a la situación de la Zona de Actuación Logística de Huelva. Dejamos también que la consejera se organice, por estos cambios.

Y, sin más, pues su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, querríamos ponderar en primer lugar la prioridad que tienen las zonas logísticas como recoge el dictamen de Recuperación de Andalucía en su apartado 1.6.16.

Por otro lado, creemos innecesario insistir una vez más en la importancia de lo que significan los puertos para potenciar el desarrollo comercial e industrial de nuestra región.

E, igualmente, nos parece también que la opinión pública en general se ha hecho ahora más consciente de que lo que verdaderamente marca la diferencia en lo que respecta al desarrollo de las sociedades es la industria. Efectivamente, se está demostrando de forma empírica cómo una economía basada sustancialmente en el sector primario, por un lado, y en el terciario, por otro, ha resultado ser mucho más vulnerable, como ha sido la nuestra. Basta observar los datos macroeconómicos de países punteros para comprobar hasta qué punto la resistencia ante la crisis la están abanderando mejor los territorios en los que se ha consolidado un potente sector de elaboración y transformación de materias primas.

Pues bien, dentro del contexto de nuestra Andalucía, sabemos que en torno a Huelva históricamente ha existido siempre un significativo número de empresas industriales, sobre todo creadas alrededor de su sector químico, y luego de la minería, de la pesca y la industria agroalimentaria. Desgraciadamente, su envergadura no ha conseguido en ningún momento poner a esta provincia, como al resto de la región, en la senda definitiva del despegue económico. Pues bien, entendemos que una herramienta muy adecuada

para consolidar los sectores productivos, atraer nuevas inversiones, incentivar el comercio y dinamizar el sector primario es la construcción de la ZAL de Huelva, es decir, su zona de actividades logísticas del puerto, cuyo proyecto parece que está avanzado y esperamos que pueda ser una realidad muy pronto. Se trata de consolidar y diversificar las fuentes de riqueza, aprovechando la situación estratégica de Huelva, en la misma frontera de Europa junto al continente africano y en una de las zonas marítimas más frecuentadas del mundo.

Efectivamente, la ZAL ha de servir para estructurar una oferta verdaderamente potente en el ámbito de la competitividad empresarial. La conexión entre puerto, carretera y vías férreas, en una zona eminentemente industrial, debe servir de polo de atracción del emprendimiento, y como tal una magnífica plataforma para la creación de empleo de calidad. Por supuesto, hay que evitar que las 60 hectáreas que va a ocupar se conviertan en una isla. Dicha zona ha de estar bien conectada con el resto de Andalucía, pero también con Extremadura y con el Algarve portugués, a fin de superar esa sensación endémica y tradicional de la provincia onubense de ser un rincón de España mal comunicado por todos lados, excepto con la carretera A-49.

En definitiva, creemos que se trata de un proyecto prioritario, en el que por supuesto hay que evitar gastos innecesarios o suntuosos, pero sí apostar por instalaciones productivas que puedan servir de motor para el momento en que remita esta maldita crisis que nos aqueja.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor Valpuesta, la ZAL del puerto de Huelva, ubicada en terrenos de este puerto, que es de interés general del Estado, es un proyecto de la Autoridad Portuaria de Huelva, ente público que, como sabe, está adscrito al Ministerio de Transportes. No obstante, yo le voy a decir, a transmitir la información de que dispongo, de la propia Autoridad Portuaria onubense.

Como sabe, la Autoridad Portuaria de Huelva tiene previsto, dentro de su plan de inversiones, la reurbanización de una superficie de unas 60 hectáreas ubicada en la Punta del Sebo, para dotarla de instalaciones y de servicios idóneos para actividades logísticas. Se trata de una zona anteriormente ocupada por industrias que, poco a poco, se han ido reduciendo. El objetivo estratégico de esta inversión es facilitar la implantación de empresas que desarrollen actividades logísticas de valor añadido o industria transformadora limpia. Se pretende aprovechar el tráfico portuario para reactivar la actividad económica y también generar empleo, especialmente en materia logística.

Según los estudios realizados por la Autoridad Portuaria de Huelva, este proyecto podría generar 1.300 empleos, directos e indirectos; 86 millones de euros de valor agregado bruto, y 1,7 millones de toneladas de

movimiento de mercancías anuales. Necesitamos aprovechar al máximo, coincidimos, ese motor que son los puertos estatales en Andalucía, para hacerlos más atractivos, ganar en competitividad, ganar también en esa atracción para las empresas, convertirlos en centros logísticos de distribución de mercancías.

Como sabe, la consejería que dirijo está promoviendo la incorporación de los puertos estatales a la red logística de Andalucía. Ya se han incorporado los puertos de Huelva y Sevilla, y pronto lo harán los demás puertos que dependen del Estado, andaluces, estando ya incorporados, desde hace años, fue el primero, el puerto de Algeciras. El puerto de Huelva es el segundo puerto español que más creció en mercancía general, un 13,8%, el año pasado. Y tenemos que aprovechar esa sinergia, ese crecimiento entre la actividad portuaria y la actividad logística. De ahí, coordinarnos y trabajar de forma conjunta.

Termino, señoría, informándole que la Autoridad Portuaria de Huelva tiene prevista la inminente licitación del contrato para la redacción del proyecto de urbanización, con el objetivo de poder licitar las primeras obras a finales de 2022.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

11-21/POC-000729. Pregunta oral relativa al Parque Tecnológico de los Mondragones (Granada)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta —sería la 4—, relativa al Parque Tecnológico de los Mondragones, Granada. Proponente, Grupo Ciudadanos. Y su portavoz tiene la palabra.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.
Buenos días, señorías.

Señora consejera, ya sabe que de nuevo le voy a hablar de Granada. Pero antes quisiera, sabiendo que es una provincia que actualmente está siendo muy afectada por la COVID, una de las provincias andaluzas más afectadas, lanzar un mensaje de ánimo desde aquí, desde el Parlamento, a granadinos y granadinas, y por supuesto de precaución, de precaución porque es una situación muy complicada y muy difícil.

Bueno, señora consejera, el ámbito conocido como Cuartel de Mondragones, situado en la zona noroeste del casco urbano de Granada, tiene una superficie de más de ochenta mil metros, y el Ministerio de Defensa tuvo una gran instalación allí, compuesta por varios edificios.

Este suelo divide dos importantes barrios de mi ciudad, el de la Cruz y Plaza de Toros. Tras varias tentativas infructuosas, a lo largo de la última década y media, nuestra provincia siempre ha estado esperando con el Gobierno del PSOE a poder despegar. Granada ya está asistiendo al que va a ser la gran revolución urbanística de los últimos tiempos, gracias también al incansable trabajo que este nuevo Gobierno está realizando en Andalucía, y ya Granada no va a esperar más este proyecto.

En concreto, en la zona residencial de los Mondragones se van a construir 589 viviendas, de las que 389 serán protegidas, y 200, las restantes, de promoción libre. Además, la operación servirá para dar respuesta a una demanda histórica del barrio del Beiro, ya que se va a construir un vial para, por fin, conectar los barrios de la Cruz y de Doctores. Detrás de esta enorme operación está la Agencia de Viviendas y Rehabilitación de Andalucía —AVRA—, la empresa pública adscrita a su consejería, señora consejera.

Y hago un inciso. Sinceramente, señora Carazo, enhorabuena, enhorabuena por ese trabajo, por el interés que se está tomando por la provincia de Granada tan abandonado durante tantos años y, particularmente, por la ciudad de Granada. Una ciudad que es arqueológicamente una caja de sorpresas, en este caso, una caja de sorpresa romana y visigoda, porque esta intervención desde el año 2016 ha podido poner en valor que debajo hay una serie de material de restos arqueológicos de un gran valor.

Se va a acometer la que debe ser la última campaña de excavación arqueológica en la zona, y que afectará a una superficie de unos 15.000 metros cuadrados y que abarcará el espacio que no había sido excavado hasta ahora, con lo que quedará totalmente delimitada la zona de interés arqueológico que, cuando se desarrolle ese plan especial del Cuartel de Mondragones, se integrará dentro de ese gran espacio público proyectado.

Y nuestra pregunta es la siguiente: ¿Cuál es el proyecto que ha planificado su consejería a raíz de estos últimos hallazgos arqueológicos?

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la consejera la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, los primeros hallazgos de ese yacimiento arqueológico de Los Mondragones tuvieron lugar en 2016, cuando el Ayuntamiento de Granada acometió la primera fase de urbanización de ese sector, que lo hizo mediante un convenio con la Agencia AVRA, que es la promotora de la actuación en el suelo que ocupó el antiguo cuartel militar de Los Mondragones. La urbanización ejecutada en 2016 por parte del ayuntamiento, para que se pudieran construir equipamientos comerciales, deportivos y un parque, dejó al descubierto una villa romana del siglo I con una industria vinculada a una almazara de aceite, así como una importante edificación también de uso religioso.

Ante ese hallazgo, la Consejería de Fomento y AVRA han llevado numerosas campañas arqueológicas para conocer la situación del yacimiento encontrado. En 2018, se inició la primera campaña consistente en sondeos [...] arqueológicas, en una zona de 78.000 metros cuadrados pendientes de desarrollar. Esos sondeos determinaron que los suelos residenciales estaban libres de yacimientos arqueológicos de interés y que, sin embargo, la zona destinada a ese gran espacio público libre, en la parte central de Los Mondragones, que cuenta con una superficie también superior a 15.000 metros cuadrados, sí guardaban en su subsuelo importantes restos que se han ido encontrando en excavaciones posteriores.

Actualmente, señoría, se está llevando a cabo la última campaña arqueológica en este espacio central, donde se han encontrado edificaciones muy significativas colindantes a la calle central, que recorre todo el complejo arqueológico. Se ha descubierto, por ejemplo, un complejo edificado que se corresponde a las termas de la villa romana y que, posteriormente, en el siglo IV, ofreció una profunda transformación, conservándose en muy buen estado las distintas zonas como la sala fría, la sala templada, las saunas, dos hornos que calentaban el complejo y también la palestra. Estamos hablando del mayor yacimiento romano de la capital, esa caja de sorpresas que es Granada. Está previsto que las excavaciones finalicen en este mes de mayo.

Decirles que nuestra primera obligación es proteger, cuidar esos restos importantes que hemos encontrado a raíz de estas excavaciones. Y lo vamos hacer además contando con el plan Alhambra. El plan Alhambra nos ayudaría a cubrir, a proteger esos restos para que sea el resultado visitado por todos los granadinos y por todos aquellos que acceden a nuestra ciudad.

Decirles que como los trabajos de excavación solo afectan a ese espacio público central del sector que vamos a proteger, y que vamos a hacer visitable. Actualmente, el proyecto de urbanización del resto de los viales no afecto por las excavaciones arqueológicas, continúan su tramitación. Estamos trabajando Ayuntamiento de Granada y AVRA para poder licitar próximamente ese proyecto de urbanización, una vez que se apruebe la innovación del proyecto de reparcelación, que también se está tramitando en el Ayuntamiento de Granada.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

11-21/POC-000753. Pregunta oral relativa a la autovía A-381 (Cádiz)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta sería la seis, relativa a la autovía A-381 en la provincia de Cádiz, y proponente el Grupo Popular. Y su portavoz tiene la palabra.

La señora PINTOR ALONSO

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Consejera, me alegro mucho de saludarla.

Como saben, la borrasca *Filomena* afectó a nuestra comunidad autónoma de una forma bastante considerable y a mi comarca, que es la comarca del Campo de Gibraltar, de una forma especial. En la autovía A-381, a la altura del kilómetro 85, y a su paso por el municipio de Los Barrios, se despeñó un talud, provocando el miedo de los que circulaban por dicha carretera que da acceso al casco urbano de Los Barrios. Pero no solo a este municipio, sino a todo el Campo de Gibraltar, que vieron cómo estas lluvias torrenciales afectaban a esos ocho municipios que la componen. También se produjo una gran balsa de agua en la calzada a la altura de río Palmones, sin provocar daños materiales.

Y, señorías, tenemos que tener en cuenta además que nos encontramos en un acceso importante al principal puerto de España, al puerto de Algeciras, que además, también, pudo verse afectado por esas lluvias torrenciales.

Consejera, pero una vez más este Gobierno, Gobierno de la Junta de Andalucía que preside Juanma Moreno, se adelantó a las circunstancias, ya que por parte del Gobierno central no se han llevado a cabo esas inversiones tan esperadas y anunciadas por el señor Sánchez, que es ese plan integral para el Campo de Gibraltar que han quedado en papel mojado, quizás también consecuencia de *Filomena*.

Pero la consejería de la Junta de Andalucía, su consejería, consejera, el otro día yo tenía oportunidad de preguntarle por un proyecto importante para la comarca del Campo de Gibraltar. Yo sé que tienen puesta la atención y tienen proyectos que en su momento estaban guardados en el cajón, pero que ahora se están poniendo en marcha, que no solamente afectan a Los Barrios, sino al resto de municipios de mi comarca.

Por eso, consejera, le pregunto desde mi grupo parlamentario, ¿qué actuaciones tiene prevista realizar su consejería en la A-381, como consecuencia del desbordamiento del río Palmones por las pasadas lluvias torrenciales?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pintor, han sido los dos fenómenos meteorológicos a los que hacía referencia los que han afectado de manera muy importante al tránsito de la A-381, Jerez-Los Barrios, que es una vía de gran capacidad, compuesta por dos calzadas con dos carriles por sentido. Cuenta además con un tráfico muy importante, más de treinta y siete mil vehículos al día, y con un porcentaje de vehículos pesados de casi un 20%. Usted lo decía, el primer fenómeno que afectó a la vía, la borrasca *Filomena*, provocó daños de diversa consideración en esta autovía, dos deslizamientos de tierras que afectaron, sobre todo, al punto kilométrico 64, el descalce de varias pilas del puente sobre el río de Las Cañas, las inmediaciones del embalse del Charco Redondo, el hundimiento generalizado del ramal, glorieta y guía de servicio en el enlace en el punto kilométrico 85, apareciendo fisuras, grietas y una importante deformación también en la calzada. Y, posteriormente, cuando apenas habíamos hecho una valoración de los daños causados por la borrasca, sufrió más daños estas vías por motivo de esas lluvias torrenciales en el primer fin de semana de marzo, superior a 133 litros por metros cuadrados, que produjo la destrucción parcial del firme entre los puntos kilométricos 81 y 87, la inundación y ruinas del centro de transformación para el suministro eléctrico que abastece los cuatro túneles de la A-381.

Los daños generados por estas inclemencias climatológicas exigen una reparación esencial para la seguridad vial y para recuperar la normalidad de esta importante vía, que, además, es la de comunicación del puerto de Algeciras, que une con la A-7, con la AP-IV y también afecta a todo el Campo de Gibraltar.

Por todo lo expuesto, señoría, en estos momentos ya tenemos identificadas las soluciones a adoptar para la reparación y subsanación de los daños provocados; contamos con proyecto —agradezco ese trabajo técnico, que se ha realizado en poco tiempo—. Y le puedo decir que nuestro objetivo es recuperar esa operatividad al ciento por ciento de la A-381, hacerlo en el menor tiempo posible. De ello, le anuncio que hemos declarado la obra de emergencia para la reparación de los tramos afectados, la acabamos de adjudicar —fue ayer mismo— por un importe de dos millones y medio de euros. Y esas obras de emergencia comenzarán la próxima semana, contando con un plazo de ejecución de seis meses.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

11-21/POC-000754. Pregunta oral relativa al puente de la A-431 (Córdoba)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la pregunta número siete, relativa al puente de la A-431, de Córdoba. Proponente, el Grupo Popular. Su portavoz tiene la palabra.

El señor MOLINA RASCÓN

—Muchas gracias, presidente.
Y, señorías, consejera, muy buenos días.

Y, bueno, vengo yo a hablar de otra infraestructura que tiene daños y que también me gustaría preguntar a la consejería lo que tiene previsto para solventar los daños que ahora mismo..., y desperfectos, sufre un puente en la ciudad de Palma del Río: el Puente de Hierro, que así es como se conoce en la ciudad de Palma; un puente que une la A-453 sobre el Guadalquivir y que ha sido el principal acceso a Palma desde la A-431 hasta el año 2008. Y por aquí, por este puente histórico —que ahora me gustaría comentarles un poco en qué consiste—, pues se detectaron unos daños que ahora han hecho que se haya desviado el tráfico por este puente.

Aquí estamos hablando de un tema de seguridad vial y también de patrimonio. Estamos hablando de una magnífica obra de ingeniería civil, de finales del siglo XIX, de un puente que comenzó su construcción en 1884, que es cuando se... Anteriormente, se había hecho de puente de madera, porque es cuando se pone la vía férrea entre Córdoba y Sevilla, se hace un puente de madera, que inauguró Isabel II, y que, bueno, una subida del río se lo llevó. Y se hace este puente de hierro: 17.000 toneladas de hierro que llevan a Palma del Río para construir este puente sobre las dos márgenes del Guadalquivir, y que es para posibilitar el acceso, precisamente, a la estación de ferrocarril. Y ya les digo que lo inauguraron en 1885 por la..., en ese momento, ya la regente María Cristina.

Bueno, pues este puente tiene mucho significado para la ciudad de Palma. Por un lado, ese acceso a la estación de ferrocarril, que hoy todavía se usa y que es por donde, por ejemplo, los estudiantes palmeños que vienen a estudiar a Sevilla y cogen el tren, es el que usan. Es también el acceso a una urbanización, a la Cerro de Belén, por el que pasan los vecinos para acceder a sus casas. Es también por donde acceden los bomberos, porque está al otro lado el cuartel de los bomberos y tienen que acceder a Palma del Río. Pero, además, tiene creo que un aspecto importante y sentimental, que es por donde los palmeños acceden a la ermita de su patrona, a la Virgen de Belén; acceden por este puente de hierro que, como les digo, tiene un significado sentimental, patrimonial, histórico y también ahora mismo de un problema de seguridad vial, por los daños y desperfectos que sufre, y que yo hoy, consejera, le pregunto por las actuaciones que tiene previstas su consejería para posibilitar que vuelva ese tráfico de vehículos por este Puente de Hierro de Palma del Río.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, señor Molina, en efecto, la conservación de nuestras carreteras, pero también de nuestras estructuras, es fundamental para este Gobierno, para la consejería que dirijo. Velan por ese buen funcionamiento de las carreteras, los puentes, los túneles. Hoy hablamos de un puente también emblemático, antiguo, que pone de manifiesto, una vez más, la falta de conservación por parte de los Gobiernos anteriores, no solo en las carreteras, sino en esas más de tres mil estructuras que también estamos obligados a conservar y a mantener.

Decirle que estamos desarrollando desde la consejería un plan para revisar esas estructuras, auditarlas, y a partir de ahí, tomar decisiones específicas, concretas, para también mejorar, alargar la vida de esas estructuras. Fruto de esas inspecciones, señoría, hemos detectado el pésimo estado de salud del antiguo puente de la carretera A-453 sobre el río Guadalquivir, de Palma del Río. En efecto, data de 1885 y ha sido la vía de acceso a la localidad hasta 2008. Entre las patologías detectadas, encontramos el estado de bloqueo generalizado de los aparatos de apoyo del puente metálico; la rotura de la fábrica de sillería en los estribos; la aparición de baches de varios centímetros en las juntas de dilatación de la estructura; el avanzadísimo estado de corrosión de la estructura metálica y de los sistemas de protección del puente.

Como consecuencia de su falta de mantenimiento, de inversión, de conservación, nos hemos visto obligados incluso a cerrar el tráfico del puente al uso de ciudadanos y a desviar el tráfico del mismo, con el perjuicio que eso provoca —usted lo decía también— al acceso a la estación de ferrocarril o a la urbanización Cerro de Belén.

Por ello, señoría, hemos declarado las obras de emergencia, la obra para la reparación de este Puente de Hierro sobre el Guadalquivir de Palma del Río. Han sido adjudicadas —también en el día de ayer— por un importe de 1,3 millones de euros. Decirle que esas obras van a dar comienzo la próxima semana, que cuentan con un plazo de ejecución de cinco meses.

Y decirle que vamos a seguir apostando por esa seguridad vial de nuestras vías, por su conservación, no dejando..., evitar que nuestros puentes, que las estructuras envejezcan hasta el colapso, como es el caso al que hoy hemos hecho referencia.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-000755. Pregunta oral relativa a la Plaza de San Marcos e intercambiador de autobuses en Beas de Segura (Jaén)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la pregunta número ocho, relativa a la Plaza de San Marcos e intercambiador de autobuses en Beas de Segura, Jaén.

Proponente, el Grupo Popular. Su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, consejera, señorías.

Pensarán ustedes, señorías, que al Grupo Parlamentario Popular Andaluz se le ha ido un poco la pinza, elevando hoy a esta comisión dos cuestiones tan distintas y dispares como son la remodelación de la plaza de un pueblo, Beas de Segura, y la construcción de su estación, o intercambiador de autobuses. Para nada; quizás la pinza se le fue a quienes nos precedieron en el Gobierno de la Junta de Andalucía, una vez más en este caso, como en otros tantos, que provocaron con su actuación el caos, descontrol y bloqueo descomunal, que también, una vez más, esta nueva Consejería de Fomento consigue desenmarañar, desbloquear y poner en marcha.

Son dos proyectos distintos de los que hablamos hoy: uno, que arranca en 2014, la Plaza de San Marcos; y otro, el intercambiador de autobuses, en 2017. Desde el Ayuntamiento de Beas de Segura se propuso, allá por el año 2014, que, con cargo al programa de espacios La Ciudad Amable, se llevara a cabo la remodelación de la Plaza de San Marcos y su entorno. En noviembre de 2014, se firmó entre el convenio y la Junta el correspondiente convenio de colaboración. Y nada más se supo de esta actuación hasta que, tres años después, en 2017, se solicita por el Ayuntamiento de Beas de Segura la construcción de un intercambiador de autobuses.

Hasta aquí, todo parecía normal, todo fluía con normalidad. Hasta que, en fecha de 20 de diciembre de 2020 —curiosamente, ya celebradas las elecciones autonómicas, con la victoria y el pacto de Gobierno entre Partido Popular y Ciudadanos— apareció una mente brillante, la del señor López, consejero de Fomento en aquella época. Y, dado que estaba prevista la ubicación de este apeadero o intercambiador de autobuses en la misma plaza del pueblo de Beas de la que estamos hablando, la Plaza de San Marcos, se le ocurrió la brillante idea de tramitar ambos proyectos en uno solo. Por entonces, la inversión total prevista para ambas actuaciones era de algo más de quinientos setenta y ocho mil euros; de ellos, 328.000 dedicados a la mejora de la Plaza de San Marcos y 250.000 al intercambiador de autobuses.

Y, a mayor abundamiento, una vez más, el consejero, el señor López, salió raudo, presto y veloz, en fecha de 14 de enero de 2019 —o sea, un día antes de la toma de posesión de este nuevo Gobierno; no me lo invento, están aquí la hemeroteca y la prensa: 14 de enero de 2019— el señor consejero, Felipe López,

anuncia *bububú, bububú*, vendiendo humo un día antes de la toma de posesión de este nuevo Gobierno, algo que resultaba..., como he dicho antes, que se tramitaran esos dos expedientes con dos actuaciones completamente distintas, resultaba un expediente un tanto irregular, ya que ambas obras debían financiarse con cargo a aplicaciones presupuestarias distintas y a dos órganos gestores distintos.

Nos preguntamos si este pequeño detalle se le escapó al señor López, o no, un cargo público con tal trayectoria y dilatada experiencia política, con más de treinta y cuatro años dedicado a estos menesteres. Nos preguntamos el porqué de tanta prisa por parte del señor López, el porqué de una decisión tan anómala, extraña, rara, oscura; yo diría que hasta siniestra, pues se comete con nocturnidad y alevosía, apenas un día antes de la toma de posesión de este nuevo Gobierno, cuando ya él era personalmente consciente del resultado electoral y a sabiendas del nuevo pacto de gobierno.

¿No se preguntan ustedes por qué, señorías, lo mismo? ¿A qué obedecían tantas prisas para una decisión tan extraña? Sin duda, el esfuerzo de esta nueva Consejería de Fomento, liderada por la señora Carazo, para desbloquear este proyecto conjunto en su tramitación, ejecución y financiación, en dos proyectos totalmente independientes y distintos, ha sido ímprobo, pero finalmente ha logrado sus resultados.

Por ello, señora consejera, le preguntamos desde el Grupo Parlamentario Popular qué actuaciones tiene previstas desde su consejería para llevar a cabo estas dos infraestructuras tan básicas, necesarias y esenciales para un municipio de Jaén como es el de Beas de Segura.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el intercambiador de autobuses del municipio de Beas de Segura es otra demanda histórica que dormía en el cajón de los anteriores gobiernos socialistas.

El Ayuntamiento de Beas de Segura solicitó, por primera vez, a la Consejería de Fomento la construcción de la estación en noviembre de 2000, proponiendo ya la ubicación en la plaza de San Marcos, más de veinte años esperando la construcción de este intercambiador.

El nuevo intercambiador que la Consejería de Fomento impulsa es necesario para este municipio. Cualquier día laborable más de treinta expediciones de autobuses paran en la vieja marquesina que hoy existe en la plaza de San Marcos. Número que se ve incrementado en algunas rutas en determinadas épocas del año como el periodo estival, sin que se disponga de una instalación adecuada que sirva de punto de encuentro para las personas usuarias del transporte público.

Después de tantos años y la voluntad política del nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía, los vecinos de Beas de Segura verán satisfecha su legítima aspiración.

El año que viene estimamos que el municipio pueda ya contar con este nuevo intercambiador, un intercambiador del siglo XXI. Hacía falta voluntad política, no solo voluntad electoral, que es lo que puso el Partido Socialista de nuevo en este proyecto en la provincia de Jaén.

El pasado mes de diciembre de 2020 se adjudicó el contrato de redacción del proyecto y está pendiente de supervisión, por lo que estimamos licitar las obras en los próximos meses, adjudicarlas a finales de este año 2021 para que el año que viene el intercambiador sea ya, por fin, una realidad.

Decirle también que el ayuntamiento está plenamente informado, hemos acordado ese proyecto también con el ayuntamiento y los técnicos de la Dirección General de Movilidad.

El intercambiador va a contar con dos dársenas para parada de autobuses, la inversión total prevista es de 300.000 euros, si bien esa cantidad será concretada una vez se disponga del proyecto definitivo.

Pero no solo vamos a actuar en la plaza de San Marcos con esta actuación, en paralelo también, señorías, como decía, vamos a reordenar la plaza, su entorno, para recuperar el espacio para el peatón. Su incorporación a la red existente de espacios libres del Paseo de Rosa, mejorando su calidad ambiental y también paisajística. Esta actuación va a permitir suprimir el aparcamiento de vehículos privados de la plaza.

En estos momentos, estamos a punto de seleccionar el equipo redactor del proyecto básico y de ejecución para, una vez contemos con él, licitar y poder ejecutarlo.

Gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

11-21/POC-000814. Pregunta oral relativa a los accesos al chare de Lepe (Huelva)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, la pregunta número 9, relativa a accesos chare de Lepe, en Huelva. Proponente, el Grupo Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, contesté en el último Pleno, en el mismo sentido le respondo. El pasado 11 de marzo, en ese Pleno del Parlamento, reclamé al Gobierno de España que asumiera su compromiso y que ejecutara este acceso.

Además, he de decir, porque es competencia del Estado, también trasladé la urgencia, la necesidad, en una situación delicada de pandemia, donde es absolutamente necesario dar acceso al hospital, al chare de Lepe.

Le pedí al Gobierno de España que nos indique cuáles son sus plazos, pues se ha trasladado que se encuentra revisando el proyecto para poder dar acceso al hospital.

Y también, ante esa falta de respuesta, ofrecí colaboración, colaboración al ministerio con los recursos técnicos de los que dispone la consejería para poder completar ese proyecto, así lo dije en el Pleno, y para poder poner en servicio el acceso con urgencia, con la urgencia que merece la situación que estamos viviendo de pandemia.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora portavoz, tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Llama la atención, señora consejera, su respuesta, porque todo el mundo sabe en la provincia de Huelva que ustedes han utilizado este tema de los accesos al chare de Lepe para tapar la vergüenza de convertir el chare de Lepe en una infraestructura sanitaria menor en el caso de la Costa de Huelva.

Llama la atención, señora consejera, porque eso no es lo que ha dicho su compañero ni lo que dicen sus compañeros del Partido Popular en la provincia de Huelva, que es competencia del Gobierno de España y que lo que usted ha ofrecido son recursos técnicos. No, no, el consejero de Salud le ha dicho a los alcaldes y a las alcaldesas de la Costa de Huelva que, si hacía falta, la Junta de Andalucía hacía los accesos al chare de Lepe, y usted me dice sí con la cabeza. Pues eso es lo que le he preguntado, señora consejera. ¿Cuál es la partida? ¿Cuál es el presupuesto? ¿Están ustedes dispuestos a hacerlo? ¿Cuándo empiezan las obras? ¿Cuándo terminan las obras? Porque estamos hartos en la provincia de Huelva de que la derecha manosee y contamine la historia del chare de Lepe. Yo se las voy a contar de manera muy resumida.

Señorías, señora consejera, aquí hay un documento de fecha 28 de octubre de 2005, firmado entre el Ayuntamiento de Lepe y la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía. Un compromiso, por parte del Gobierno de Andalucía, de construir un chare en la Costa de Huelva y un compromiso por parte del Ayuntamiento de Lepe, firma del alcalde Manuel Andrés González Rivera, de construir los accesos y garantizar los accesos y el suministro al hospital. Año 2005, señora consejera, aquí tenemos, compromiso cumplido por parte del Partido Socialista de la Junta de Andalucía. Finalizan las obras del chare de Lepe. Aquí tienen ustedes una infraestructura sanitaria de primer nivel para la gente de la provincia de Huelva con el sello del Partido Socialista.

¿Qué pasa? Que el Ayuntamiento de Lepe no cumple el acuerdo firmado en 2005, no hace los accesos al chare de Lepe. Lo reiteramos en multitud de ocasiones, se lo pedimos al Gobierno de España, se lo pedimos al Ayuntamiento de Lepe y no hacen absolutamente nada.

Se vienen ustedes arriba en campaña electoral, que suele pasar, hemos visto a Moreno Bonilla prometiendo 600.000 puestos de trabajo en plena campaña electoral, ya hemos visto dos años después lo que ha pasado en esta tierra en materia de empleo.

El 30 de marzo de 2016, Ana Pastor, ministra de Fomento, firma el protocolo para la ejecución del acceso al nuevo centro hospitalario de Lepe. Firma el protocolo, señorías. Pasan los años, pasan los años y después de diez años de desencuentros es el Gobierno de España del Partido Socialista el que pone la primera máquina en los accesos del chare de Lepe, señora consejera.

Esta es la situación actual del chare de Lepe, un edificio construido con una inversión millonaria por parte de todos los andaluces y de todas las andaluzas que en este momento se está cayendo a trozos y que ustedes no están haciendo nada absolutamente para su conservación. Lo único que han hecho ha sido contarnos que lo que era una infraestructura sanitaria de primer nivel lo van a convertir en un ambulatorio, en palabras de su delegada del Gobierno provincial.

Pero es que, señora consejera, no solo eso, no solo eso, es que ustedes han firmado un concierto con un hospital privado teniendo uno público cerrado en la Costa de Huelva.

Señora consejera, mire, no manoseen más la historia del chare de Lepe, no utilicen ahora el tema de los accesos para tapar la vergüenza de no abrir un hospital público terminado que es compromiso de la Junta de Andalucía. Y si es verdad que ustedes tienen la intención de hacer los accesos, digan la verdad, den la cara, comprométanse, diga de qué partida lo va a sacar usted, usted sabe que todo tiene unos plazos, que tiene un trámite y que en estos momentos se está ejecutando el proyecto que se aprobó para los accesos del chare de Lepe y que lo está haciendo el Gobierno de España.

Si usted, consejera, es capaz de terminar los accesos, poner partida presupuestaria y poner los accesos antes del diseño que hay planteado ahora mismo, dígalos, pero dígame la verdad a la gente de Huelva, no nos mientan más, estamos hartos.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Sin manosear la historia, pero hay que recordar algunos asuntos, hay que recordar algunos asuntos. Fue en el año 2005 cuando el Gobierno socialista anunció la construcción de estas instalaciones hospitalarias, en el año 2005, señoría. Instalaciones que beneficiarían a 82.000 ciudadanos de los municipios de Lepe, de Ayamonte, de Cartaya, Isla Cristina, Sanlúcar de Guadiana, San Silvestre de Guzmán y Villablanca.

Fueron sus gobiernos, los gobiernos socialistas, los que tardaron 11 años, ni más ni menos, 11 años, 11 años en construir este hospital de la Costa Occidental de Huelva. Pero, fíjense, 11 años para construir el hospital, para terminarlo, pero se olvidaron de los accesos. Un triste olvido, un descuido, ¿no?, en su quebradiza memoria, la memoria socialista, que se olvida del acceso. Ni el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía ni de la Diputación provincial de Huelva adoptaron ninguna medida para dotar de esos accesos necesarios, en ese momento, finalizada la construcción.

Fue el último Gobierno popular de España, el Gobierno de Mariano Rajoy, quien en marzo de 2016 firma un protocolo de colaboración con —esta es la historia— el Ayuntamiento de Lepe para la construcción de los accesos al hospital de la costa occidental de Huelva que el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía olvidó. Lamentablemente, el Gobierno cambió. Y el actual Ministerio de Transportes tampoco ha ejecutado ese acceso a dichas instalaciones, del que estamos hablando hoy, señoría. Apenas distan 1,5 kilómetros de la salida 117 de la autopista estatal de la A49. Eso es lo que falta por terminar. Ese es el proyecto que el Gobierno de España nos ha indicado que se encuentra actualizando. Ha tenido también ya años para actualizar, para finalizar.

El Gobierno de España es el que tienen que ser claro, señoría, pregúnteselo usted al Gobierno de España y a sus compañeros socialistas. ¿Cuándo va a tener actualizado el proyecto para concluir el acceso, señoría?

¿Cuándo va a licitar ese proyecto, en qué plazo, y en qué plazo se va a iniciar, señoría? Porque es competencia del Estado.

Como lo que estamos viendo es silencio por respuesta, alargar esa revisión que debería ya estar concluida en base a la situación tan importante de pandemia que estamos viviendo —yo ya lo he dicho y lo vuelvo a repetir—, el Gobierno de España si es incapaz, si no tiene voluntad de favorecer ese acceso al hospital de Lepe, que nos pase ese proyecto en el que yo también he ofrecido ayuda técnica del equipo de la consejería para favorecer su revisión y para poder ejecutarlo y ponerlo en marcha.

Señorías, si el Gobierno de España no tiene planes para ejecutar esa infraestructura, claro que el Gobierno de la Junta de Andalucía la va a afrontar y la va a ejecutar, que nos pase ese proyecto constructivo que se encuentra en revisión para poder ponerlo en marcha. Y me dice usted: la partida. Pues el presupuesto de 2021 que ha aprobado este Gobierno, de ese presupuesto de 2021 de la consejería, no se preocupe usted que tendrá dotación presupuestaria para poder dar luz y poder favorecer este acceso. Ese es el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía.

11-21/POC-000816. Pregunta oral relativa a la integración tarifaria del Cercanías (Renfe) y el Consorcio de Transportes

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, la número 10, relativa a la integración tarifaria del Cercanías Renfe y el Consorcio de Transportes.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, me pregunta por la valoración del nuevo acuerdo alcanzado con Renfe para la integración tarifaria. El Gobierno andaluz siempre va a estar al lado de los intereses de los ciudadanos. Y nuestro compromiso también es hacer las cosas más fáciles a los andaluces, fruto de la colaboración entre administraciones, tan necesario para avanzar en muchos proyectos.

El pasado 17 de marzo firmamos con Renfe un nuevo convenio. Este nuevo acuerdo supone la integración de los tres anteriores que coexistían hasta ahora y estará en vigor hasta marzo de 2023, con posibilidad de prórroga por periodos anuales hasta otros cuatro años más.

El objetivo principal de este nuevo convenio es la admisión de la tarjeta de transporte de la red de Consorcio de Transportes metropolitano de Andalucía en los servicios de transporte ferroviario, de cercanía y de media distancia regionales. La firma de este convenio supone un importante avance sobre la situación anterior de las políticas de impulso y el fomento del uso del transporte público colectivo, como ese elemento principal que da respuesta a la movilidad metropolitana.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz, tienen la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, nos alegramos de que este Gobierno de España, presidido por un socialista, haya aceptado lo que el Gobierno del señor Mariano punto Rajoy no hizo durante años.

Afortunadamente en Andalucía, desde hace años, hay un sistema de integración de los diferentes modos de transporte hecho por las distintas administraciones de Andalucía: diputaciones, ayuntamientos, Gobierno de Andalucía, que representaba integrar todos los modos de transporte. Es decir, con un mismo título se podían utilizar todos los modos diferentes, desde la bicicleta, al metro, al bus interurbano, al bus urbano, hasta el catamarán de la bahía de Cádiz. Claro, que ustedes vengan a hora sacando pecho de algo, no solo de lo que son ajenos, sino que su partido ha estado exactamente en contra de dar facilidades a los usuarios para que acaben utilizando el transporte público, hombre, no deja de tener gracia, ¿verdad?

Porque, desde la generación de las infraestructuras —dos iconos importantes en Andalucía: metro de Sevilla y metro de Málaga—, le recuerdo, por su fragilidad de memoria, que el señor Zoido, delegado del Gobierno; el señor Arenas, vicepresidente del Gobierno; el señor Aznar, presidente, se negaron a financiar el metro de Sevilla y el metro de Málaga.

Por tanto, el currículum que ustedes tienen en la generación de infraestructuras y en la integración de los diferentes modos de transporte es exactamente nulo. Por tanto, no resulta absolutamente creíble nada de lo que dicen, porque ciertamente lo único que tienen es publicidad, propaganda, publirreportajes pagados con dinero público, pero en lo sustantivo absolutamente nada.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, los consorcios de transportes metropolitanos andaluces y Renfe suscribieron —parece que a usted no le gusta, pero suscribieron hace más de diez años— suscribieron tres convenios para el uso, como medio de pago, de la tarjeta de los consorcios en los servicios de transporte ferroviarios, en los núcleos de cercanías de Cádiz, Málaga, Sevilla y media distancia de Sevilla-Cádiz; hace diez años, señoría.

Tras agotarse los periodos de prórroga, estos convenios finalizaron su vigencia en el periodo comprendido entre el 31 de diciembre de 2018 y el 8 de marzo de 2019. El convenio que hemos suscrito viene a sustituir a los anteriormente citados, regularizando esa situación que había vencido, sus plazos, pero también ampliando, mejorando sus objetivos, porque el Gobierno de la Junta de Andalucía, este Gobierno, ha trabajado y se ha entendido con el Gobierno de España. Ese es el currículum, el del currículum que tiene

este Gobierno, de acuerdo, de voluntad de consenso. Y lo demostramos con medidas y actuaciones como estas, entre otras.

Decirle que, como novedades en este convenio, incluimos la integración de aquellas relaciones de obligaciones de servicio público que con posterioridad puedan acordarse por la Comisión de seguimiento. En una segunda fase se permitirá el uso de la tarjeta como título válido de transporte en los servicios de cercanías del núcleo de Cádiz, coincidiendo también con la puesta en marcha del tranvía bahía de Cádiz, que usted dejó inacabado y sin poner en servicio, con la correspondiente también integración tarifal.

Tras la consolidación de la integración tarifaria en la bahía de Cádiz, Renfe y la consejería extenderán ese proceso de integración a los núcleos de cercanías de Málaga y de Sevilla. Se abre el convenio a la posibilidad de venta y recarga de la tarjeta de los consorcios a través de los sistemas comerciales de Renfe. Hasta ahora, la tarjeta del consorcio solo servía como tarjeta monedero para el pago en las taquillas de Renfe, con este convenio, además también, vamos a contar con título de viaje válido.

Se ha acordado, por último, la creación de una comisión de seguimiento mixta entre Renfe y red de Consorcio de Transportes metropolitano de Andalucía, con la finalidad de seguir planificando actuaciones que mejoren, que favorezcan la intermodalidad, la eficiencia del sistema del transporte en su conjunto y potenciar ambas administraciones el transporte público.

Gracias.

11-21/POC-000817. Pregunta oral relativa a la conexión de los polígonos de Alcalá la Real (Jaén)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta relativa a la conexión del polígono de Alcalá la Real, Jaén.
Proponente, Grupo Socialista. Su portavoz tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Doy por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, ya hemos dado los primeros pasos para que se convierta en realidad esta conexión de los polígonos industriales de Llanos, de Mazuelos y el Chaparral, con la ciudad de Alcalá la Real. Se ha incluido, en primer lugar, en el nuevo plan de infraestructuras PICMA 2021-2030, requisito —usted conoce— que es indispensable para una obra de trazado nuevo en la red autonómica de carretera.

En segundo lugar, se ha contratado y redactado el anteproyecto de mejora de acceso a Santa Ana desde la A-403- y la conexión de los polígonos industriales- que se encuentra en fase de supervisión.

En tercer lugar, se ha contratado la redacción del estudio de impacto ambiental del anteproyecto de mejora de accesos a Santa Ana, desde la A-403 y conexión con los polígonos, requisito preceptivo para la autorización ambiental unificada.

Señoría, una vez finalizada la información pública del anteproyecto y la tramitación preceptiva de la autorización ambiental unificada, está prevista la contratación, en este mismo año 2021, de la redacción del proyecto de los accesos a Santa Ana y conexión de los polígonos industriales. Inmediatamente después de la redacción, su supervisión y la aprobación del proyecto, licitaremos las obras que cuentan con un presupuesto estimado de cuatro millones de euros.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.
El señor portavoz tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, yo tengo aquí una copia del *Diario de Sesiones*, que lo puede usted ver —página 20, número 343—, donde dice usted: «pero no había ni un documento, ni un papel». Usted tiene ya acreditada su manera reiterada de mentir; no es la primera vez que lo hace: lo hacía con la autovía de Almazora, con el agujero del metro de Granada, con las ayudas de la vivienda... Bueno, si no le parece que esto es ningún papel, lea aquí lo que pone: «Consejería de Fomento, Memoria Valorada de los accesos a Santa Ana desde la carretera A-403 y la conexión con los polígonos industriales y el Navazuelo-El Chaparral». Mire el documento, tiene cincuenta y tantas páginas. Aquí hay un acuerdo de la diputación con el Ayuntamiento de Alcalá la Real, porque esto era un convenio de tres partes.

Van camino de las tres cuartas partes de la legislatura; han perdido dos años por su sectarismo, deliberadamente, por intentar aparecer que llegaban haciendo una cosa nueva. Había un proceso que no estaba concluido, ciertamente, pero si lo hubieran terminado y hubieran seguido la estela de lo que había —por cierto, pasándose, pasándose una proposición no de ley que aprobó este Parlamento, instando a que se continuara con lo establecido en el convenio marco—, estaría terminado. Dos años perjudicando a trabajadores, a empresas y a la seguridad vial de un municipio, o de un anejo de un municipio, que tiene 1.200 habitantes. Sectarismo en estado puro.

Y lo suyo, y a buena parte de su Gobierno, es mitomanía, que es un irrefrenable impulso para mentir, que está en el terreno de la psicopatología. Dedíquense a hacer cosas útiles, absolutamente.

Y además, vienen después a hacer una solución castrada, castrada...

[Intervención no registrada.]

Si me quiere dejar terminar la señora responsable del Partido Popular, le pido amparo señor presidente.

[Intervención no registrada.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No tiene la palabra.

Sigue usted en el uso de la palabra.

[Intervención no registrada.]

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Reitero: «mitomanía», irrefrenable impulso de mentir. «Ni un papel»; aquí están los papeles; el que tenga argumentos, que lo defienda.

Le estoy diciendo que, además, dos años perdidos, perjudicando a trabajadores, a empresarios y a la seguridad vial de un conjunto de ciudadanos que viven en ese anejo, con una solución castrada, porque van a tener que volver a hablar con la diputación, porque desde el polígono actual hasta el nuevo hay un tramo de carretera que es de la diputación y, por tanto, tendrá usted que entroncar allí. Y para entroncar con una

carretera que no es de su titularidad, tendrá que pedir permiso y hacer que la diputación asuma lo que tenía asumido en este convenio marco: una financiación de 800.000 euros.

Por tanto, su sectarismo, su falta de respeto a la verdad —y reitero lo de la mitomanía—, le lleva a perjudicar a trabajadores, a perjudicar a empresarios, y a perjudicar a ciudadanos con la seguridad vial.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Mire, señor López, la reclamación de esta conexión viene de antiguo, usted lo sabe; tan antiguo como los años que lleva usted ejerciendo la política en la provincia de Jaén. Lo va a recordar: al menos, desde su época de presidente de la diputación, ya se lo reclamaron a usted como presidente de la diputación —no como consejero, como presidente de la diputación—, desde el año 2010, cuando sus vecinos ya reclamaban esta conexión. Desde el año 2010; mire usted si ha tenido tiempo para afrontar y para favorecer ese acceso.

Desde el año 2011 hasta el año 2017, no hicieron absolutamente nada de nada, ni el Gobierno de la Junta de Andalucía, ni la Diputación de Jaén, ni tampoco el Ayuntamiento de la ciudad de Alcalá la Real. Nada de nada. Las tres instituciones, gobernadas por socialistas, fueron incapaces de dar un paso al frente para resolver esta situación. En ese momento, se olvidaron ustedes de esos empresarios que hoy le preocupan; qué poco le preocupaban desde hace tantos años.

En el año 2018, plantearon un convenio para acometer esa actuación planteada —el papelito que ha sacado usted hoy aquí—, con la firma de tres partes: Junta, diputación y ayuntamiento. Mire usted: papel mojado, no sirve de nada, el papel de la vergüenza; más vale que lo esconda usted, porque es un falso, es falso lo que usted nos ha mostrado: usted sabe que la firma de ese convenio fue paralizada en la consejería, en septiembre de 2018. Lo hizo su viceconsejera de Fomento, y lo hizo porque esa actuación no estaba incluida en la planificación de las infraestructuras del Plan PISTA-2020. Y sabe usted —que parece mentira, porque ha sido consejero de Fomento— que ese es un requisito indispensable para favorecer la construcción de esa vía. Usted no incluyó ese acceso en el documento de planificación y su viceconsejera paralizó esa firma, ese papelito mojado; que por eso digo que no tiene ni un papel, porque ese es un papel falso, que no sirvió de nada.

No he mentado, señoría; el que sigue mintiendo a sus vecinos y a Alcalá de la Real es usted, en esta mañana. No vuelva a engañar a su pueblo, señoría. No vuelva a engañar a su pueblo, porque son muchos años de engaños y de frustraciones, señoría.

En tanto, ¿qué está haciendo este Gobierno? Redactando ese proyecto para favorecer su construcción, incluyéndolo, en primer lugar —se lo vuelvo a repetir—, en el nuevo plan de infraestructuras —requisito

indispensable, que usted lo debería de conocer, en vez de tanto engañar—. No existía ningún proyecto constructivo, señoría; a eso también hice referencia en la otra ocasión. Y usted sabe que solo se necesita un proyecto constructivo para poderlo poner en marcha, ¿no, señoría? Pues no existía ese proyecto constructivo; el papelito mojado que no servía de nada y que paralizó en su consejería su viceconsejera.

Contaremos con proyecto constructivo, licitaremos el mismo, y daremos comienzo a la obra.

Señoría, gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-000818. Pregunta oral relativa a arreglo urgente en la A-495 (Huelva)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, número 12, relativo al arreglo urgente de la A-495 Huelva, proponente el Grupo Socialista. Su portavoz, tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Doy por formulada la pregunta.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Bueno, muchas gracias, señoría..., presidente.

El pasado 29 de marzo, la semana pasada, hemos adjudicado las obras de actuación de seguridad vial en la carretera A-495 entre Santa Bárbara de Casa y Cabezas Rubias, por la que tantas veces me han preguntado en esta misma comisión, por un importe de 755.000 euros. Como veníamos haciendo desde el primer minuto, nos estamos ocupando de resolver esos asuntos que los Gobiernos socialistas dejaron pendientes; este es otro de ellos. Esta carretera necesitaba una actuación de conservación muy importante, de envergadura, como el proyecto que hemos preparado, que hemos licitado, y que ya está adjudicada. Pero no recientemente, sino desde hace muchos años, se encontraba abandonada absolutamente por parte de los Gobiernos socialistas. Pero los socialistas pasaron en silencio; también los alcaldes, durante muchos años, a pesar de la necesidad tan importante que necesitaba de intervención esta vía.

Decirle que hemos licitado las obras, que están a punto de comenzar —lo harán en días—, tal y como me comprometí. Me comprometí a resolver esta situación, a encargar un proyecto constructivo suficiente para poder restablecer la seguridad vial en esta vía y dar comienzo a las obras.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señora portavoz.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Mire, señora consejera, yo no sé cuántas veces ya le he preguntado por esta pregunta; las mismas que usted me ha mentido, no solo a mí, sino a toda la gente de la provincia de Huelva; especialmente a los vecinos y a las vecinas de Santa Bárbara de Casas y Cabezas Rubias, que siguen con interés cada intervención y cada instancia que le hacemos a usted, señora consejera, aunque a lo largo de estos años hemos visto que ha servido francamente de poco.

Señora consejera, lo que usted hoy nos ha dicho es: «Hemos licitado las obras»; lo mismo que me ha dicho en las diez preguntas anteriores que les he hecho sobre este asunto. Lo mismo que ha dicho usted el 30 de julio del año 2020, sacó una nota de prensa y dijo: «La Junta de Andalucía saca a licitación la mejora de la carretera A-495»; lo mismo que ha dicho hoy. El lunes 21 de diciembre de 2020 dijo lo mismo que dijo en julio, en verano, lo mismo que ha dicho hoy: «La Junta de Andalucía licita las obras para reducir el número de accidentes en la A-495».

Señora consejera, lleva usted dos años diciéndonos lo mismo, a la gente de la provincia de Huelva, en titulares de prensa, en comparecencias en el Parlamento de Andalucía, pero no nos da una fecha cierta de cuándo va a mandar usted las máquinas a la A-495. «En breve», «falta poco», «el año que viene», «dentro de unos meses»... Señora consejera, lleva usted toreando a la gente de la provincia de Huelva y a la gente del Andévalo durante muchísimo tiempo. Dé una fecha cierta: qué día, qué mes, qué año. Necesitamos certidumbre, señora consejera.

Además —y ahora usted me lo confirma o no—, sabemos que el proyecto existe y que usted lo tiene en su consejería desde el año 2019, señora consejera; el proyecto finalizado, redactado —aquí está la fotografía—; porque ustedes se lo han contado a la gente de la provincia de Huelva y a los representantes de la provincia de Huelva. Si ustedes tienen el proyecto desde el año 2019, ¿por qué llevan engañándonos y mintiéndonos y dándonos largas desde el año 2019, desde finales del año 2019?

Mire, señora consejera, hay una plataforma..., ya no es los alcaldes, las alcaldesas de la zona, con quien usted parece que se está cebando..., que además, por cierto, ha denunciado la Junta de Andalucía a uno de estos ayuntamientos por poner una pancarta reivindicando el arreglo urgente de la carretera; que es muy fuerte, señora consejera, que la consejería haya denunciado a un ayuntamiento precisamente por eso.

Pero que es que no son los alcaldes y las alcaldesas de la zona, que son los vecinos y las vecinas, que hay una plataforma ciudadana, a la que usted no puede seguir faltándole el respeto, señora consejera.

Y deje de hablar ya del pasado, que se pone usted muy pesada hablando del pasado, señora consejera, que han pasado ya dos años, y que estamos hablando de 2019, de un proyecto que tenía usted encima de su mesa...

[*Rumores.*]

... y que estamos en el año 2021. Tendrá que darnos una respuesta cierta, y tendrá que decirnos cuándo van a empezar las obras, es lo único que queremos saber. Que no nos mienta más, señora consejera, fecha, día. ¿Cuándo va a mandar las máquinas?

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en el primer turno le he dado la explicación oportuna y pertinente. Ya está adjudicada la obra y le he dicho que en días. ¿Quiere usted el día? Pues el 12 de abril estarán las máquinas y comenzarán las obras. Le he dicho en días, pues el 12 de abril, lo que es el lunes que viene, ¿verdad?

Esto tiene sus trámites y sus procedimientos. Usted sabe que se licita la obra, se tiene que firmar el contrato, la empresa prepararse. Le he dicho en días, no le..., le he dicho en días. Bueno, pues el 12 de abril, el 12 de abril, y usted ya se queda tranquila.

[*Rumores.*]

Se queda tranquila hoy, porque qué tranquila estaba usted desde hace tantos años, ¿eh? Usted se encontraba muy tranquila desde hace años, no reclamó nunca que se elaborase un proyecto de estas características para adecuar, para mejorar esta vía. Y no lo podía hacer porque el presupuesto de conservación lo redujeron ustedes a la mitad y porque ustedes no prestaban atención a ese estado de nuestras carreteras.

Le digo que contamos con 1.800 kilómetros de carreteras como esta, en mal estado, fruto de la desidia, del abandono, de la no inversión, de la dejadez del Partido Socialista, jugando con la seguridad vial, la de esos vecinos que hoy a usted tanto le preocupan, pero qué poco le preocupaban a usted como diputada y qué poco le preocupaban a su partido desde hace tantos años.

Pues, mire, señoría, nos comprometimos a licitar, a redactar ese proyecto, a ponerlo en marcha y a ejecutarlo para favorecer la seguridad vial de esta importante vía, y ya es una realidad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-21/POC-000819. Pregunta oral relativa a garantizar el acceso a la ayuda a una vivienda de alquiler de familias vulnerables

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, número 13, relativa a garantizar acceso a ayuda a una vivienda de alquiler de familias vulnerables. Proponente el Grupo Socialista. Su portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

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

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, como sabe, en materia de ayudas al alquiler a personas que viven en situación de vulnerabilidad económica y social en Andalucía este Gobierno ha impulsado en dos años ayudas por valor de 99 millones de euros para aproximadamente 24.455 familias, en tres convocatorias distintas.

Hicimos un gran esfuerzo el año pasado al poner en marcha dos nuevos programas, dos nuevas convocatorias, que se sumaban a las ayudas al alquiler habitual, al Alquiler 18, que estaban tramitándose también para personas en vulnerabilidad económica. Me refiero a las ayudas extraordinarias por el COVID-2019 y las destinadas a las personas sin hogar o especialmente vulnerables. Con tal motivo de la crisis económica y social originada por la pandemia, impulsamos medidas para ayudar a los inquilinos más vulnerables también del parque público de viviendas, reduciendo al 50% su alquiler.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.
Señora portavoz.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Señora consejera, ¿sabe usted eso de maldita hemeroteca?

Mire, puede irse al 4 de mayo del año 2016, al *Diario de Sesiones* de este Parlamento. La señora Martínez Martín, en aquel momento portavoz de Vivienda del Partido Popular en este Parlamento, actualmente su compañera, la que dirige la política de vivienda en el Gobierno de Andalucía. Casualidades de la vida, ¿verdad, consejera? Pues, mire, el 4 de mayo de 2016 decía la señora Martínez en una comparecencia con el consejero socialista que «en materia de vivienda le digo, consejero...», la entrecomillo, ¿eh?, «... nunca hicieron nada por los desahucios, situación que llevó a muchas familias al borde del precipicio, a los desahucios. Ha dicho usted que próximamente se publicarán los resultados de la convocatoria de la Orden 3 de marzo de 2015. Yo en este momento quiero transmitirle directamente una petición de una persona que ha solicitado esta ayuda, y yo se la voy a leer tal cual, porque se la dirigió a la señora presidenta de la Junta de Andalucía para que se la hiciera llegar a usted, y como dudo realmente de que usted lo haya oído yo se lo digo hoy aquí. Este señor —lo cita—, Evaristo Luque, que además está viendo esta intervención, y espero que usted le responda, formula queja contra la delegación por las trabas y dilaciones burocráticas que sufre la tramitación de la subvención de la ayuda del alquiler. El 17 de marzo de 2015 solicitó la ayuda. En agosto, tras aviso, le comunicaron un código, y vuelta a tramitar la solicitud. Más adelante aportó documentación y en principio está en una lista, aunque no es la definitiva».

»Mire, señor consejero, además me dice que repara en noticias de este tipo, y es que la Junta de Andalucía paga un plus mensual de hasta 1.344,27 euros, más del doble del salario mínimo interprofesional, a 47 altos cargos para cubrir la factura del alquiler de sus viviendas, ya que viven lejos de sus puestos de trabajo. Usted sabe muy bien, señor consejero, de lo que le estoy hablando. Entre ellos, algunos consejeros que son de fuera de aquí pero que cobran puntualmente sus alquileres».

Señora consejera, casualidades del destino, esta señora, que criticaba lo que hacían los altos cargos del Partido Socialista, actualmente es un alto cargo del Partido Popular en el Gobierno de la Junta de Andalucía, que citaba el caso concreto, que le ponía nombre y apellidos, de una persona en riesgo de exclusión social que se había quedado sin la ayuda al alquiler porque tenía una situación de deuda con la Seguridad Social y ustedes nos lo proponían aquí como una nefasta gestión en materia de vivienda del Partido Socialista. Fue precisamente este mismo consejero socialista el que en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* sacó una orden en octubre de 2015 con una cláusula que decía que «sin embargo, atendiendo a las especiales circunstancias de las personas a las que va dirigida esta ayuda, se exceptiona de la prohibición de no hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias».

Señora consejera, cambiamos la normativa para que este tipo de personas tuvieran acceso, esa propuesta que usted nos hacía, que nos hacía su compañera de Vivienda, tuvieran acceso a las ayudas. Octubre de 2015, consejera. Lo cambiamos y esta persona, con la que yo he tenido la oportunidad de hablar, consiguió acceder a la ayuda.

¿Qué pasa cuando ustedes llegan al Gobierno de la Junta de Andalucía? Donde dije digo, digo Diego, señora consejera. Y ustedes sitúan a esta persona en la misma circunstancia que denunciaban aquí hace

unos años y que le reprochaban al compañero socialista, diciendo que era una vergüenza, que no habían hecho absolutamente nada y que no teníamos la sensibilidad con las familias vulnerables de Andalucía.

Esa es la historia, señora consejera, la hemeroteca de este Parlamento de Andalucía, en muchas situaciones y lamentablemente también en esta. Y espero que usted tenga una respuesta para esta persona que, igual que aquella vez, hoy también la está escuchando a usted con mucho interés, señora consejera.

Gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, usted me pregunta por esa convocatoria de ayudas para las personas en situación de vulnerabilidad social y económica, y le he respondido: 99 millones de euros en tres convocatorias, además de terminar de resolver esa convocatoria de Alquiler 2018 que ustedes dejaron empantanada y que contaba con un procedimiento muy complejo de cara a su resolución, como usted bien sabe.

De las tres convocatorias, decirle que son ya las convocatorias lanzadas por este Gobierno. Decirle que es la primera vez que Andalucía saca ayudas para personas vulnerables y que lo hace a través del tercer sector. Esto es muy positivo, es una iniciativa pionera. Nos hemos sentado con el tercer sector, hemos mantenido reuniones con muchas entidades que trabajan con los más vulnerables. El tercer sector valora muy positivamente estas ayudas para vulnerables, que hemos resuelto en un mes.

El importe total de los pagos abonados a 24 de febrero de 2021 es de 7,7 millones de euros sobre el total de las obligaciones de pago hasta la fecha actual. En total, vamos a ayudar a 5.278 familias en situación de vulnerabilidad en toda Andalucía.

Como sabe, sacamos dos líneas. El plazo de finalización de la línea uno concluyó el 30 de noviembre de 2020, y hemos abonado prácticamente la totalidad de los pagos a las personas beneficiarias durante el mes de diciembre de 2020. El plazo de solicitudes de la línea dos, la dirigida a administraciones públicas, empresas públicas, entidades también sin ánimo de lucro, para facilitar esa solución habitacional a personas de grupos de especial protección, continúa abierto, como también sabe, hasta noviembre de 2021.

Estamos, además, trabajando para dotar con siete millones de euros adicionales esa convocatoria de vulnerables. La política del Gobierno andaluz respecto al derecho a la vivienda de las personas vulnerables es ofrecer ayudas de alquiler, promocionar viviendas protegidas, fomentar las viviendas en alquiler a precio asequible, en lugar de los otros gobiernos, que la solución que plantean es limitar los alquileres o atentar contra la propiedad privada. Sí, esas son las propuestas del Gobierno de Pedro Sánchez con Podemos en el ministerio.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 357

XI LEGISLATURA

7 de abril de 2021

Vamos a seguir por el camino marcado, fomentando esa vivienda en régimen de alquiler a precio asequible, como estamos haciendo en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-20/POC-000135. Pregunta oral relativa a la red de carriles bici en Málaga

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Retomamos las tres preguntas pendientes del Grupo Adelante Andalucía, la primera de ellas, relativa a la red de carril bici en Málaga.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, presidente.

Señora consejera, como usted sabrá, el 14 de febrero, impulsado por el movimiento social en defensa de la movilidad ciclista, liderado por el colectivo de Ruedas redondas de Málaga, al cual saludamos desde aquí, movilizó a 8.000 malagueños y malagueñas, en todo cumplimiento de distanciamiento que actualmente se precisa, movilizado a favor de una red de carril bici en Málaga seguro, frente a la falta de voluntad y las restricciones que el equipo de Gobierno de Málaga está llevando a cabo y frente a los pasos atrás que tanto el ayuntamiento como la Junta de Andalucía están desarrollando en contra de la movilidad sostenible en Málaga.

Dos años de gobierno de la Junta de Andalucía en los cuales en Málaga no es que no se haya avanzado en pro a materializar los compromisos adquiridos de la red de carriles bici en Málaga, sino que se han dado pasos atrás, tanto con las decisiones del Gobierno local como en las actuaciones de la propia Junta de Andalucía, que acabaron con obras que desarrolla la Junta de Andalucía con tramos de carril bici como el tramo que se acabó con la obra del metro.

Falta de voluntad política por una movilidad sostenible que [...] la candidatura de Málaga para acoger la expo internacional de 2027 sobre ciudades sostenibles. Es incompatible con las actuaciones que se están haciendo actualmente, y no es esa candidatura, no puede taparse con una operación de márketing totalmente vacía de contenido.

El compromiso del Ayuntamiento de Málaga con los carriles bici de la ciudad es de 16.000 euros en el presupuesto del 2021. Queremos saber si es que esa ínfima cantidad que se recoge en los presupuestos del ayuntamiento es porque va a haber una apuesta decidida de la Junta de Andalucía por adquirir, por desarrollar los compromisos que tiene con la movilidad sostenible en Málaga, o va a seguir sin hacer nada o incluso va a dar pasos hacia atrás.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Usted sabe que, a comienzo de esta legislatura, nos encontramos con dos informes del Gabinete Jurídico de la Consejería sobre los convenios firmados con los Ayuntamientos de Málaga y de Sevilla con fecha de 3 de julio de 2018 por parte de la Junta de Andalucía. Dichos informes señalaban, coincidían en que la ejecución de las vías ciclistas urbanas eran competencia municipal, propia de los ayuntamientos. Yo le indiqué en ese momento que trabajábamos y que lo estábamos haciendo de acuerdo con los ayuntamientos para buscar soluciones para permitirnos dar respuesta a este informe, pero a la vez también avanzar en la construcción de carriles bici para favorecer esa movilidad sostenible que le preocupa y que también le preocupa a este Gobierno.

Para salvar esos escollos, para poder acometer infraestructuras de carriles bici optamos por dos soluciones: en primer lugar, dotar de carácter metropolitano a los carriles bici o ejecutar aquellos que tuvieran vinculación con el transporte público masivo de carácter intermetropolitano y, por tanto, que lo pudieran alimentar. Y, en segundo lugar, por priorizar las actuaciones que se desarrollan en dominio público viario autonómico interurbano, segregando el tráfico ciclista del tráfico de vehículos automóviles. De esta manera, se ha licitado, se ha contratado y está ejecutándose la obra del carril bici de conexión de la A-7052 y la A-7057 entre las barriadas de La Atalaya y Sierra Llana en Cártama, con un presupuesto de 445.000 euros. Y trabajamos con el ayuntamiento de la ciudad, con el Ayuntamiento de Málaga, en otros proyectos.

11-21/POC-000675. Pregunta oral relativa al aumento de paradas en la línea de tren C-1 en Lebrija (Sevilla)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al aumento de paradas de línea del tren C-1 en Lebrija, Sevilla. Su portavoz, Grupo Adelante Andalucía, su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, le traemos esta iniciativa parlamentaria para solicitarle su implicación y su compromiso a favor del tren convencional y de su carácter público y social. Y, concretamente, queríamos saber su opinión sobre la situación que atraviesa la población de Lebrija, a la que llega la línea de cercanías C-1 con una frecuencia semanal de solo cinco viajes de ida y cuatro de vuelta. Eso, entre semana, porque los fines de semana no hay ni una sola línea que llegue a esta localidad. Y vemos esto sorprendentemente cuando la misma línea, en una parada anterior, en la localidad de Utrera, tiene 39 viajes de ida cada día y 38 de vuelta entre semana, y 19 viajes los fines de semana.

El tren de cercanías es tomado diariamente por decenas, centenares de trabajadores, de estudiantes, que lo necesitan, como un medio de transporte sostenible, un medio de transporte económico para desplazarse a sus centros de estudio y de trabajo. Si hacemos la comparativa del precio del billete respecto al tren de media distancia, encontramos que el tren de cercanías cuesta la mitad, por lo que la mayoría social, la clase trabajadora, los estudiantes y las estudiantes de Lebrija necesitan este medio de transporte.

Y queríamos saber si existe su compromiso, si usted se implicará en conseguir que la línea C-1, que ya presta servicio hasta la localidad de Utrera, pueda prorrogar sus trenes hacia la vecina localidad de Lebrija, y así aumentar la frecuencia de transporte.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Señoría, creo que lo he indicado en varias ocasiones, tenemos la necesidad, la obligación de iniciar un debate tranquilo y sereno para hacer una revisión, una revisión que ha de ser profunda del mapa ferroviario

andaluz, donde, evidentemente, se favorezcan las conexiones con cercanías. Una revisión conjunta entre el Gobierno de España, el Gobierno andaluz, en el que optimicemos las infraestructuras, ya que existen en beneficio de la conexión por tren de los pueblos y ciudades. Hay que explorar todas las vías para analizar en conjunto la situación de las conexiones ferroviarias, donde se plasme esa apuesta por las medias distancias, por las cercanías. Pasa por la necesidad de mantener reuniones periódicas con el Ministerio de Transporte, apostar por poner en marcha un pacto andaluz por el ferrocarril, que hemos reclamado en numerosas ocasiones. Incluir a Andalucía también en el plan de cercanías que prepara el Ministerio de Transportes, y que solo ha incluido a cuatro comunidades autónomas: Asturias, Cantabria, Valencia y Madrid. Vamos a solicitarlo de nuevo, lo he solicitado en numerosas ocasiones. Andalucía tiene que formar parte de ese plan de cercanías que prepara el Ministerio de Transportes.

Le recuerdo que el Gobierno andaluz ya aprobó una declaración institucional en defensa de la mejora de la red ferroviaria de Andalucía, después de las decisiones del Gobierno central, muchas decisiones que han perjudicado la vertebración, la conexión de nuestro territorio. Una declaración que aboga por el mantenimiento de los trenes que llevaban servicio a Andalucía, pese a la puesta en funcionamiento de los Avant. Este pacto es clave, es clave también para el reto demográfico que se ha marcado el Gobierno andaluz. El ferrocarril es fundamental para asentar población y también es el sistema de transporte más limpio de todos ellos. Esperamos contar con ese apoyo, con el apoyo del Gobierno de España en esa revisión general de los servicios que presta el Estado en nuestra comunidad autónoma, incluyendo a Andalucía, como vamos a solicitar en ese plan de cercanías para fortalecer esas conexiones y para resolver situaciones como la que usted ha indicado en el municipio de Lebrija.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor portavoz.

Damos por concluido, por tanto, el segundo punto de preguntas con respuesta oral en comisión.

Tras un breve receso, vamos a...

11-21/POC-000736. Pregunta oral relativa al estudio de viabilidad del servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón, la de Almería, correcto. Sí, sí, con esto de lo que hemos tenido, sí, relativa al arreglo de...

La tengo yo aquí, efectivamente, sí, que era relativa al estudio de viabilidad del servicio ferroviario de cercanías de Almería, el Bajo Andarax.

Tiene la palabra el señor portavoz.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, señor presidente. Y gracias también por haber ordenado las preguntas para poder realizarlas.

Existe un estudio de viabilidad sobre el cercanías Almería-Bajo Andarax, un estudio fundamental sobre una red ferroviaria que sería trascendental para el cambio del modelo productivo que necesita Andalucía, para luchar frente a una situación de emergencia climática y para garantizar también, pues, luchar frente a la despoblación. Estamos hablando, igual que antes lo hacíamos con el taxi, igual que lo hemos hecho con la bicicleta, estamos hablando de movilidad, estamos hablando de un servicio público esencial. Queremos saber qué actuaciones tiene pensado desarrollar esta consejería en base a ese estudio que muestra la viabilidad de ese cercanías, necesario para la provincia de Almería.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Su grupo me solicitó el estudio que redactó el Gobierno anterior y que abandonó, que guardó en un cajón. Facilité ese estudio a su grupo y también me comprometí a hacérselo llegar y a proponérselo al ministerio, que —como usted sabe— es el competente.

Ese estudio, redactado por los técnicos de la consejería para dotar de servicios ferroviarios de cercanías entre Almería y Santa Fe de Mondújar, destaca como alternativa más viable la que daría servicio a Huércal de Almería, Pechina, Benahadux, Rioja, Gádor y Santa Fe de Mondújar, que sirve a una población de 235.000 habitantes. Como usted conoce, esa competencia es estatal.

Lo primero que hicimos, tal y como me comprometí con su grupo, fue informar —repito— al Gobierno de España, de los resultados del estudio. Desde la consejería, les dimos traslado del estudio —y no una vez; ante la ausencia de respuesta, hasta en dos ocasiones— al Ministerio de Transporte —la última, el pasado 3 de agosto de 2020—, para que se pronuncie sobre el estudio y nos indique si va a realizar esa inversión, que es necesaria, para implantar las cercanías entre Almería y el Bajo Andarax.

Indicarles, señorías, que a la fecha, el ministerio no se ha pronunciado al respecto. Volveremos a insistir, como Gobierno de la Junta de Andalucía, respecto al resultado de ese estudio, a la intención, a la voluntad del Gobierno por ponerlo en marcha. Y, asimismo, insistir —como le he dicho a su compañero en la pregunta anterior— que tenemos que debatir seriamente sobre la situación del mapa ferroviario andaluz en su conjunto, analizando, provincia a provincia, cada una de sus conexiones, para mantener los servicios actuales, pero, a la vez, para favorecer otros servicios que entendemos que son fundamentales para garantizar esa movilidad en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor portavoz.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí.

Señora consejera, que la Junta de Andalucía no sea competente directo no le exime de poder actuar. De hecho, hay otros cercanías en los cuales, o bien por convenio o bien directamente, se ha actuado a lo largo de la historia. Pero es que, además, ya que usted alude a esa estrategia global de transporte, decir que, en una moción —de obligado cumplimiento— a raíz de una serie de negociaciones de todos los grupos, aprobamos en el Parlamento de Andalucía que la Junta de Andalucía debería trabajar, junto a otras Administraciones, para el desarrollo de una estrategia global de transporte en Andalucía, que vertebrase el territorio y consiga el cambio del modelo productivo de un sistema, de un modo sostenible, priorizando las inversiones y posibilitando la colaboración entre Administraciones en este contenido.

De esto no se ha hecho nada, ni a través de la Consejería de Economía, ni a través de la Consejería de Fomento. Y eso hubiese sido trascendental para ponerlo encima de la mesa, para esos fondos europeos, tan necesarios para Andalucía, donde Andalucía únicamente ha elevado propuestas de entes privados, sirviendo únicamente de ventanilla única, sin una estrategia encima de la mesa, centrando el debate en el para qué necesita Andalucía de esos fondos europeos, la participación de esos fondos europeos; más cuando este Gobierno de la Junta de Andalucía ha depositado toda la esperanza de futuro de Andalucía en esos fondos europeos.

Y decirle también que, de esos fondos europeos, hay una parte muy importante que va a gestionar directamente la Junta de Andalucía y que no sabemos cuál va a ser su destino. Y son 1.881 millones de euros, una cantidad muy importante, que debe ser tratada desde la planificación y la transparencia, para que

Andalucía aproveche hasta el último céntimo en lo que debe ser salvar los problemas estructurales y mirar hacia el futuro. Y el transporte debe estar en primera línea. Le pedimos —tiene herramientas para hacerlo— que se dote de planificación para que las palabras y las exigencias de este Gobierno tengan más valor a la hora de ponerlas en marcha por parte de otras Administraciones.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias.

Muy breve.

Esa estrategia que marca la moción es la estrategia de esta consejería; de ahí el solicitar ese pacto por el ferrocarril; y también el mantener ese debate de análisis de completa red de ferrocarril, el mapa de ferrocarril en el conjunto de Andalucía, afectando —como le decía— a todas las provincias. En el Año Europeo del Ferrocarril, desde luego, el Gobierno de España, en el marco de sus competencias, tiene la oportunidad única, histórica, de invertir en ferrocarril en el conjunto de España y en Andalucía utilizando esos fondos, los fondos europeos, los fondos Next Generation que usted hacía referencia. Es objetivo prioritario de la Unión Europea invertir en ferrocarril, precisamente para favorecer ese transporte limpio, sacar coches de nuestras carreteras, mercancías de nuestras carreteras también.

De ahí, fundamental la apuesta que tiene que hacer el Gobierno de España por el ferrocarril, utilizando esos fondos europeos —los más importantes que nunca va a recibir un Gobierno— para poder poner a punto la red actual, estatal, en nuestra comunidad autónoma, para mejorar las prestaciones de los servicios que ya ofrece, pero también para concluir importantes infraestructuras en materia de ferrocarril que aún están pendientes: la llegada de la alta velocidad en la provincia almeriense, la terminación, finalización de los dos corredores —mediterráneo y central-atlántico— a su paso por Andalucía, entre otras; también para ayudar a ese despegue económico y la reactivación económica en Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Ahora sí damos por concluido el punto dos. Y antes del pequeño receso que vamos a tener, para continuar con el punto tres, anunciaros, para vuestra organización, que la votación de las tres proposiciones no de ley se harán al final del debate de las tres iniciativas, y que el orden del debate de las mismas vamos a cambiarlo,

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 357

XI LEGISLATURA

7 de abril de 2021

de acuerdo con el acuerdo producido entre los distintos portavoces, empezando por la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vox, ¿de acuerdo?

Unos minutos y continuamos.

[Receso.]

11-21/PNLC-000081. Proposición no de ley relativa a la urbanización de la barriada de Tarazona

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Continuamos con los trabajos de la comisión. Como habíamos comentado, iniciamos la primera proposición no de ley, relativa a ejecución de la remodelación de la..., perdón, habíamos dicho la de Vox, proposición no de ley relativa a la urbanización de la barriada Tarazona.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Gracias, señor presidente.

Señorías, como es sabido existen en toda Andalucía un indeterminado número de barriadas construidas en suelo rústico de forma irregular o en zonas urbanizables no consolidadas. Al tratarse de construcciones que presentan problemas legales, no existen unas estadísticas claras o, por lo menos, yo no las he encontrado. Pero la que fuera consejera de Urbanismo de la Junta de Andalucía, doña Josefina Cruz Villalón, estimó en 2010 que eran varios miles en toda la región.

Evidentemente, no podemos tratar aquí las razones de este general incumplimiento de la ley que, como es natural, causa problemas de todo tipo: jurídicos, medioambientales y casi humanitarios, como es este caso. Creo que es deber de todos analizar las causas de este fenómeno y trabajar para que en lo sucesivo haya una mayor concordancia entre lo que dice la ley y lo que efectivamente se cumple, porque en eso consiste un Estado de derecho, en que las leyes se cumplen. Y nosotros tenemos..., creo que todas las autoridades tenemos el deber de regularizar en lo posible con normas racionales y justas estas situaciones.

Un ejemplo de este tipo de urbanización construida al margen de las normas de edificación es la de Tarazona, situada en el término municipal de La Rinconada, en Sevilla, donde existe una población de derecho de casi ochocientas personas, de hecho son bastantes más por lo visto. Pues bien, en dicha urbanización, y como se expone detalladamente en la PNL, no existe alcantarillado ni recogida de aguas residuales, por lo que dichas viviendas se sirven de pozos ciegos contruidos sin control, en los que las viviendas particulares vierten los desechos domésticos.

El vertido de aguas negras de tantas viviendas, con independencia de los problemas sanitarios que puede ocasionar a los moradores, supone incluso un ataque sistemático al sistema de aguas subterráneas del lugar, con el consiguiente perjuicio de los acuíferos y la contaminación de amplias zonas rurales y urbanas.

La situación es ya casi de desesperación por parte de los habitantes que tiene censados. La circulación por la barriada es un verdadero deporte de riesgo, para peatones y vehículos, por los baches que proliferan por sus calles, por no referirnos a las caídas del suministro eléctrico y otras alarmantes deficiencias de servicios básicos en el transporte y recogida de basuras. En estos momentos, la situación de habitabilidad es escandalosa, con riesgo para la salud pública.

Señorías, lo que nosotros pretendemos con esta PNL es darle continuidad a un proceso de regularización que está actualmente paralizado por la inacción del Ayuntamiento de La Rinconada. Recordemos que la

comunidad de vecinos de Tarazona y el Ayuntamiento de La Rinconada firmaron en 1999 un convenio para urbanizar Tarazona definitivamente, regularizando así su situación. Para ello se creó una Junta de Compensación con participación de los vecinos que debía proceder a las obras de acondicionamiento en el espacio de seis meses desde la firma de dicho convenio. A falta de dicha actuación, el artículo 4 de dicho convenio estipulaba que la urbanización sería efectuada por el ayuntamiento, por supuesto con cargo a los propietarios. Sin embargo, el ayuntamiento no ha hecho nada de eso y se ha limitado a cobrar a los habitantes unos impuestos locales íntegros como si los servicios municipales fueran completos. Todo ello ha provocado la falta de comunicación entre la corporación municipal y la mayoría de los habitantes de esta localidad que se sienten abandonados, hasta el punto de que se produjo una denuncia judicial fruto de la cual el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 1 de Sevilla, en el procedimiento ordinario número 115/19, dictó la sentencia número 164/2020, en la que se les daba la razón a los vecinos de Tarazona y obligaba al ayuntamiento a cumplir lo establecido en el convenio. Sin embargo, el municipio ha recurrido dicha sentencia, entendiendo que, al tratarse de una urbanización privada, son los habitantes de Tarazona los que deben asumir la gestión del mantenimiento de la misma.

Sin embargo, debe quedar claro que la pretensión de los habitantes de la urbanización es asumir los costes de las obras, por medio de contribuciones especiales u otros medios legales, pero siendo el ayuntamiento, como es natural, el que asuma la dirección técnica y la iniciativa de dichas obras, ya que cuenta con la infraestructura técnica y legal y tiene las competencias en materia de urbanismo.

Esta PNL, por supuesto, tiene un sentido totalmente constructivo, y no pretende ahondar en la cuestión de la responsabilidad por este malentendido que se prolonga durante años. Entendemos que esa materia deberá ser dilucidada por los tribunales. Lo que entendemos es que lo ajustado a derecho es otorgar amparo a unos ciudadanos que pagan sus impuestos y tienen derecho a una regularización que no solo es administrativa, sino que es material, y casi diríamos humanitaria, ya que están viviendo en situaciones infrahumanas.

Los habitantes de Tarazona no entenderían otra solución que la de proceder inmediatamente a iniciar estas obras de urbanización, por supuesto, a cargo de contribuciones especiales y en un diálogo leal con las autoridades municipales.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Damos un turno para el posicionamiento de los diferentes grupos.

Adelante Andalucía, su portavoz, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ CASTILLO

—Gracias, señor presidente.

Miren, en Tarazona tenemos una realidad, viven entre 800 y 1.000 vecinos de forma permanente. Y eso es algo que no podemos obviar. Vecinos que llevan más de veinte años pagando impuestos municipales,

pero que, por el contrario, no están recibiendo unos servicios básicos por parte de las administraciones públicas.

No hay luz, no hay alcantarillado. No se depuran las aguas residuales, por lo que se imposibilita realizar el ciclo integral del agua. Se vierte de forma descontrolada este tipo de aguas residuales, con los riesgos que ello conlleva para el medio ambiente, pero también para la salud de las personas, y también la peligrosidad que esto supone de foco de infección. Hay 14 kilómetros de calle sin asfaltar, y esto es una realidad que no podemos obviar.

Miren, sabemos que a veces debe primar la humanidad sobre determinados aspectos políticos, y eso es lo que solicitamos a la Junta de Andalucía. Y nos parece que esta PNL pues va también en ese espíritu, una cuestión de humanidad. Y queremos que el Ayuntamiento de La Rinconada ponga la sensibilidad necesaria, pero también que se implique la Junta de Andalucía, que se implique en esto de forma urgente, porque las familias que viven allí, desgraciadamente, ya no pueden más. Y esto no es algo que pedimos nosotros, no es algo que pida mi grupo parlamentario, es algo que pidió la presidenta del Partido Popular de Sevilla, Virginia Pérez, antes de entrar al Gobierno..., que su partido entrara al Gobierno. Y leo textualmente: «La presidenta del PP de Sevilla, Virginia Pérez, ha mostrado su apoyo a los habitantes de la urbanización de Tarazona, en La Rinconada, y ha pedido a la Junta de Andalucía que se implique para que este tipo de viviendas...», tal y tal.

Bueno, pues esa misma petición que realizó el Partido Popular estando en la oposición, esperemos que el Gobierno andaluz se implique, y de la mano del Ayuntamiento de La Rinconada no se busque, no se cree en Tarazona un elemento de confrontación política, sino lo contrario, haga..., se establezca una mesa de diálogo entre los vecinos, Gobierno andaluz y Ayuntamiento de La Rinconada para buscar las vías que sean necesarias, y se garantice que estos vecinos y vecinas de la provincia de Sevilla tengan los servicios básicos por los que ya pagan.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Continuamos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Su portavoz tiene la palabra.

La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, presidente.

Bueno, que hoy en pleno siglo XXI, con todos los avances, o a pesar de estos avances, el sistema de desagüe y alcantarillado de Tarazona, en la población de La Rinconada, en la provincia de Sevilla, sea más precario que el que trajeron los romanos hace más de veinte siglos, eso no es una sorpresa porque, sencillamente, es que no existe.

Setecientas cincuenta parcelas urbanizadas no tienen, a día de hoy, sistema de alcantarillado, ni de recogida de basuras, ni transporte público, ni red eléctrica eficiente, ni calles asfaltadas, ni telefonía con

cobertura. Parece mentira o que no ha pasado el tiempo y nos hemos quedado anquilosados en el siglo XIX. Para sus vecinos sí es verdad que esto es una película de miedo, pero esa es la realidad, ese es el reflejo de la gestión del Partido Socialista desde hace más de veinte años.

Es un escándalo que los vecinos tengan que desaguar en pozos ciegos y aguantar a un alcalde que se ha desentendido de los problemas. Y hay que denunciarlo, por supuesto. Pero, señorías de Vox, la proposición que ustedes traen hoy aquí es pura demagogia, populismo fácil para quedar bien con los vecinos. Saben que el asunto está actualmente en los tribunales, y que hasta que no existe una sentencia firme, ni esta comisión ni el Parlamento de Andalucía pueden hacer nada, pero aun así, prefieren llevar el problema por la vía de la propaganda. Será que también están ya en campaña, que tiene un camino más corto, pero que conduce a ninguna parte.

Están dándoles a los vecinos falsas esperanzas. Si nos preguntan si estamos de acuerdo con lo que denuncia, les decimos que sí. ¿Quién no puede estar de acuerdo en que los contribuyentes que pagan sus impuestos no puedan tener los servicios más básicos en su domicilio? ¿Quién no apoya a unos vecinos que parece que viven en el salvaje oeste y que su salud se ve comprometida por la falta de salubridad? Supongo que nadie, ni siquiera los diputados del Grupo Socialista.

Lo que ocurre es que esas 750 parcelas en La Rinconada infectadas de ratas, cucarachas y culebras, es más propio de un suburbio tercermundista que de un municipio de la provincia de Sevilla en el 2021. Pero esa es la realidad.

Pero, lamentablemente, no es el único punto negro. Tenemos en Dos Hermanas, gobernada por el señor Toscano, otro alcalde socialista durante 38 años, y tenemos la urbanización de Echeguy, 900 parcelas en las mismas condiciones. Tenemos también en Almensilla, el sector F, con vecinos que han sufrido hasta desfalcos, sentencias, y han visto a un concejal socialista condenado por estafar a sus vecinos, desviando el dinero que habían puesto para urbanizar la zona.

Solo podíamos hacer una cosa: mediar entre los ayuntamientos y los vecinos, apelar al entendimiento político, manifestar nuestro apoyo a los vecinos es lo único que podemos hacer desde este Parlamento, señorías de Vox. Lo saben y traen esta PNL sabiendo que de aquí no puede salir nada más que un asentimiento. Pero eso les da igual. Fíjense qué paradoja, al final, su proposición consigue lo mismo que la gestión socialista, nada.

El alcalde de La Rinconada tiene encima una sentencia que le obliga a urbanizar la zona, pero está recurrida, no es firme, y tiene que seguir su curso judicial. Hasta entonces este Parlamento no debería pronunciarse, por eso nos abstendremos. Seguiremos visitando la zona, reclamando con los vecinos una solución judicial o extrajudicial que dignifique su vida. La política, la buena política es la que trae soluciones. Y muchas veces la mayoría, las soluciones vienen por el consenso, no por la crítica destructiva.

Los romanos nos dejaron mucho más que un sistema de alcantarillado, pusieron la semilla de la separación del Poder Legislativo y los jueces. Señorías, dejemos que la justicia siga su curso, acatemos su libre decisión cuando llegue, sea cual sea. Yo les propongo que trabajemos aquí en un entendimiento mutuo que ponga final al infierno que viven decenas de familias en Tarazona sin populismos ni propagandas. Quizás el resultado no llegue tan rápido, pero para todas esas personas, seguro que será más satisfactorio.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Continuamos con el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz tiene la palabra.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias, señor presidente.

Yo creo que hay quien puede desconocer la realidad de estos vecinos. Me parece acertada la proposición que trae hoy Vox. Me parece acertada y, además, me parece conveniente. Y es más, creo que es muy, muy sencillo entender cuál es la realidad que trasciende.

Miren ustedes, aquí hay un convenio que firma un ayuntamiento en 1999, y que tiene un artículo clarísimo que dice que si en seis meses no se ha producido una urbanización, el ayuntamiento tiene la obligación de urbanizar una zona, que, como bien han dicho los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, cuenta con más de setecientas parcelas, y después repercutirle el precio de esa urbanización a los vecinos. Eso pasa en el año 1999. Estamos en 2021 y no hemos sido capaces o no se ha sido capaz, en La Rinconada, de que se produzca esa urbanización, pese a que los vecinos se hayan gastado, probablemente, más de dos y tres veces el importe del coste de la organización, precisamente en procesos judiciales interminables para llegar a algún sitio, y siguen sin estar en ninguna parte.

Si hay algún ejemplo de que hay voluntad política y la voluntad política y los políticos sirven para algo, es este. Aquí no hay problemas, como en el Sector F o como en otras urbanizaciones distintas en el resto de Andalucía, o en la misma provincia de Sevilla. Aquí existe una planificación y existe un PER, que se aprobó en el año 2006; existe el beneplácito también por parte de la Delegación Territorial de Fomento, de Urbanismo, de la Junta de Andalucía, en el 2013, y tienen todo el planeamiento aprobado. Aquí, lo único que falta es una dirección de obras y una ejecución de unas obras.

¿Y quién tiene que hacerla? Y existe, como digo, un convenio del año 1999, clarísimo, al que, en primera instancia, ya le ha dado la razón una sentencia a los vecinos, y dice: la obligación es de usted, ayuntamiento. Y la obligación es del ayuntamiento por una cuestión, además, que vamos a entender lógicamente todos: miren, si hay más de 700 viviendas en ese núcleo de población, en Tarazona, en el término municipal de La Rinconada, nos podemos hacer una idea de las dimensiones que existen. Que haya mil personas censadas no quiere decir que sean mil personas las que están viviendo allí; eso lo sabemos todos; sus señorías conocen perfectamente cuál es la realidad de los pueblos y de las zonas de Andalucía. Una urbanización, un núcleo de población que se encuentra en medio de la nada, más cerca del término de Sevilla que, incluso, del mismo núcleo urbano de la Rinconada, pues, evidentemente hace que hay personas que viven habitualmente allí, que no estén censadas. Eso no quiere decir que no necesiten que se presten los servicios que, evidentemente, no tienen.

Y yo les quiero hacerles una reflexión. Miren ustedes, he cogido dos municipios de la provincia de Sevilla: El Madroño tiene cinco núcleos de población; tiene 287 habitantes; tiene 170 viviendas. El Garrobo tiene 782 habitantes; tiene 297 viviendas familiares. Estos núcleos de población, que son localidades, que son

términos municipales, tienen sus propios ayuntamientos y, por tanto, tienen su propia forma de organización, y ninguno vive en las condiciones tan absolutamente lamentables, y propias de siglos anteriores, en las que se vive en el término de Tarazona, en el núcleo de Tarazona, en La Rinconada. Solo hay que hacer una cosa: ejecutar unas obras, urbanizar y repercutir las obras en los recibos de los vecinos, no hay más. Es una cuestión muy sencilla, de un ayuntamiento que es solvente económicamente, que tiene absolutamente todos los instrumentos y las herramientas para hacerlo, y que solo le falta voluntad política. Y ahí, el Partido Socialista tiene un problema; y tiene un problema ideológico y tiene algún tipo de problema de sectarismo importante con estos vecinos, que creo deberían de corregir.

Y, en ese sentido, nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley de Vox. Y además, haciendo alusión a una cuestión: yo entiendo —y lo he dicho con anterioridad— que, efectivamente, se tienen que implicar todas las Administraciones, porque a mí me parece, efectivamente, que la Junta de Andalucía tendría también que valorar cuál es la gestión que se está haciendo, por parte del ayuntamiento, de los residuos en esa zona. Porque yo entiendo que implican lesiones contra el medioambiente —sí señor, lo he dicho yo, señor Sánchez; claro que lo he dicho yo—. Es que entiendo que la gestión del Ayuntamiento de La Rinconada es tan nefasta y tan lesiva contra el medio ambiente, que tendrían que entrar otras Administraciones, desde luego, a ver qué es lo que está pasando. No es una cuestión de unos vecinos que están en una postura opuesta a un ayuntamiento, es una sentencia que terminará siendo firme y, desde luego, una obra que se tendrá que ejecutar, espero que más pronto que tarde.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor RAMÍREZ DE ARELLANO LÓPEZ

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Debo empezar por manifestar la sorpresa de nuestro grupo por esta iniciativa; sorpresa porque se pida que este Parlamento se posicione y tome partido en una determinada disputa urbanística en un determinado municipio andaluz. Podríamos llegar a entender —aunque no compartir— que el grupo proponente pidiese que todos los ayuntamientos de Andalucía —muchos de ellos, gobernados por el Partido Popular, que acaba de intervenir—, se hiciesen cargo de obras como las que se piden en esta iniciativa. Entenderíamos —y compartiríamos, en este caso— que se propusiera exigir al Gobierno de Andalucía que, desde sus competencias, impulsase cambios normativos para simplificar y flexibilizar el proceso de regulación de las urbanizaciones que proliferan, como se ha dicho, por toda la comunidad autónoma, asumiendo la consejería competente un papel más proactivo. Seríamos favorables a que el Gobierno andaluz activase convocatorias de ayudas públicas para este fin. Pero no; en esta iniciativa solo les preocupa la urbanización Tarazona, en La Rinconada. Y ¿por qué no las decenas de urbanizaciones dispersas, por ejemplo, en el municipio limítrofe de Carmona —por mencionar un caso cercano—? O los cientos de ejemplos que pueden encontrar

en municipios de la Costa del Sol gobernados por el Partido Popular, que les pueden dar en esto bastantes explicaciones de qué es lo que sucede.

Permítanme, en todo caso, que les haga algunas precisiones pertinentes sobre Tarazona. El Ayuntamiento de La Rinconada siempre ha defendido esta barriada, a pesar de ser todos conscientes de lo irregular de su origen. La defendió, por ejemplo, ante la afección del cercano Aeropuerto de San Pablo, que podía haber resultado en la demolición íntegra de la urbanización. La defendió en el Plan General de Ordenación Urbanística del año 2000, al reconocer la zona como urbanizable, para poder impulsar su completa legalización. La defendió al dotarla, a pesar de todas las deficiencias legales, de la recogida de basuras y del abastecimiento de agua. Y la ha defendido al atenderla de manera permanente, asistiendo a cuantas reuniones y asambleas ha sido pertinente, para ir avanzando en las cuestiones pendientes.

Todo ello no exime a los vecinos de Tarazona del cumplimiento de sus obligaciones, fijadas en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y la legislación básica del Estado, como el resto de los ciudadanos, que les recuerdo estas obligaciones: se debe ceder el porcentaje de aprovechamiento urbanístico para destino al patrimonio público; se debe ceder suelo para equipamiento y dotaciones para los sistemas generales; se deben redistribuir los beneficios y cargas urbanísticas, conforme a un proyecto de reparcelación, y deben los propietarios asumir el coste de la urbanización completa, incluyendo hacerse cargo del proyecto y los informes sectoriales favorables, que son preceptivos; obligaciones estas que son totalmente ineludibles y que no pueden derivarse —como en algún caso se está pretendiendo— al resto de vecinos de La Rinconada, como de hecho ha recordado el reciente pronunciamiento judicial sobre la cuestión. Las obras, en efecto, las debe hacer el ayuntamiento, de acuerdo a lo acordado, pero las tienen que pagar los propietarios. Y eso es lo que estamos, en este momento, esperando.

En 2018, para acelerar las actuaciones, el consistorio ofreció asumir la presidencia de la Junta de Compensación, y crear un consejo rector, representativo de los propietarios, corriendo además, el ayuntamiento, con los costes de una gerencia profesional para el control económico en una barriada que, como se ha dicho aquí, es sustancialmente grande. Ofreció además, el ayuntamiento, facilidades financieras sin intereses, 3-4 años, para poder fasear el proyecto de urbanización, etcétera.

Miren ustedes, señorías de Vox, ya para cerrar: el Grupo Socialista está a favor de un urbanismo ordenado y al servicio del interés general, y no de la anarquía urbanística al servicio de unos pocos, que son los que ustedes vienen hoy aquí a representar.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra el portavoz de Vox.

El señor VALPUESTA BERMÚDEZ

—Sí, muy brevemente, para insistir en el sentido constructivo y humanitario que tiene esta PNL.

Si, a juzgar por las intervenciones de algunos de los presentes, si no hay sensibilidad hacia los habitantes de la barriada, por lo menos, creo que podían pensar un poco en el daño que se le está haciendo a la naturaleza y a las aguas subterráneas. Y esto, porque hay que verlo como un problema de salud pública; como lo hizo el mismo Defensor del Pueblo.

Señorías, Tarazona está a 23 kilómetros de La Rinconada, y a 11 del Parque Alcosa, de Sevilla. Esto hace que los servicios municipales, en muchos casos, casi la gente más depende de Sevilla que del municipio al que pertenece, lo que hace que los habitantes de la urbanización eviten censarse en la localidad. Por tanto, la población, de hecho, es bastante mayor.

La Rinconada tiene experiencia en atender otros núcleos de población como San José de la Rinconada, que sabemos que tiene más habitantes que el mismo núcleo principal y además, tiene el parque aeroespacial de Aeorópolis. Por lo tanto, es un municipio que tiene la infraestructura financiera y logística, de sobra, para proceder a una urbanización razonable en diálogo con la asociación de vecinos. Para más inri, La Rinconada, junto con Valencia y Bilbao, ha recibido incluso premios urbanísticos, Premio de Ciudades que Caminan 2020. Suponemos que el premio es totalmente merecido, nosotros lo felicitamos. Está muy bien todo eso, pero creemos que es de justicia ocuparse de los servicios básicos de una localidad que está en situación extrema.

Los habitantes de Tarazona no piden polideportivos, ni parques, ni infraestructuras costosas. El perfil de la persona que se va a vivir a una urbanización como esta se supone que es alguien que quiere un poco de paz, al lado de la ciudad, una paz casi rústica. Pero lo que sí piden son unos servicios mínimos: un suministro eléctrico regular, una pavimentación decente, una canalización de aguas lógica, acerado, iluminación nocturna razonable, señalización viaria, recogida de basuras, y que el autobús entre a la barriada con normalidad.

En definitiva, agradecemos las intervenciones de Adelante Andalucía y del Partido Popular, y nos ha sorprendido un poco la destemplada intervención de Ciudadanos, del Grupo Ciudadanos.

Efectivamente, existe un proceso abierto, pero este proceso no ata de pies y manos al ayuntamiento. Y volvemos a insistir en que estamos hablando de una situación de emergencia.

Por tanto, con todo esto lo que pedimos es una solución para esta barriada, y que se haga de la manera más lógica y más flexible y con las herramientas que tiene el ayuntamiento en su mano.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-21/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la ejecución de la remodelación de la glorieta norte y sus ramales de enlace de conexión de la autovía del Olivar (A-316) con la autovía Linares-Albacete (A-32) en Baeza (Jaén)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente proposición no de ley, relativa a la ejecución de remodelación de la glorieta norte y sus ramales de enlace y conexión de la autovía del Olivar A-316, con la autovía Linares-Albacete A-32, en Baeza, Jaén.

Proponente el Grupo Popular, y su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Bien, Gracias, señor presidente.

La demandada autovía del Olivar es una infraestructura viaria de titularidad autonómica andaluza que contempla la unión entre dos ciudades: la de Úbeda en Jaén y la de Estepa en Sevilla. Los tramos que en la actualidad se encuentran en servicio son los situados entre Úbeda y Martos. El resto están en fase de proyecto o de licitación, en especial los tramos correspondientes y que discurren por las provincias de Córdoba y Sevilla.

Este gran eje tendrá una longitud final de 190 kilómetros, y atraviesa un total de 15 municipios a lo largo y ancho de esas tres provincias andaluzas, Jaén, Córdoba y Sevilla. Y las ventajas que reportará son lógicamente innumerables, entre otras su influencia altamente positiva en el desarrollo social y económico de la llamada Andalucía del interior, así como el gran bienestar que va a proporcionar y las comodidades y facilidades en sus desplazamientos para los vecinos de los más de 90 municipios que de forma directa o indirecta se verán beneficiados por esta gran infraestructura.

La apuesta de este nuevo Gobierno andaluz por la autovía del Olivar es clara, firme y decidida. Y así lo está demostrando ya con la ejecución de las obras de finalización de la conexión de la A-316, la autovía del Olivar, con la A-32, autovía Linares-Albacete, a la altura de Baeza. Y además, la licitación final, el pasado año 2020, del tramo Martos-Alcaudete de la A-316.

Para finalizar los tramos de la autovía del Olivar que discurren por la provincia de Jaén nos faltan apenas veinte kilómetros, los correspondientes al tramo que antes he hecho referencia de Martos-Alcaudete. Pero para hacer las cosas bien, consideramos que desde el Grupo Parlamentario Popular andaluz, como nos gusta que se hagan las cosas bien, es necesario rematar la faena en esa conexión A-32 con A-316 a la altura de Baeza. Y con ello nos referimos a esta actuación que reivindicamos mediante la presente proposición y que es competencia exclusiva del Estado.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario Popular Andaluz, presentamos esta PNL para exigir del Gobierno de España que asuma sus competencias y ponga ya en marcha, de una vez por todas, el proyecto de finalización del enlace A-32 con A-316, a través de la remodelación de la glorieta norte y sus ramales de

enlace a la altura de Baeza, de forma que se permitirían así los accesos directos a Baeza desde la A-32, que en la actualidad se encuentran incompletos.

Consideramos esta actuación absolutamente necesaria, a la vista del buen ritmo de las obras que en estos momentos se están ejecutando por parte de la Consejería de Fomento en estos tramos, en la obra de conexión de la autovía del Olivar con la A-32. Y es que de finalizar, si pudiéramos conseguirlo, ambas actuaciones por parte de las dos administraciones, autonómica y estatal, nos permitiría seguir avanzando con mayor facilidad en esa gran infraestructura que es la autovía del Olivar, y permitiría que en especial la ciudad de Baeza y sus vecinos pudieran disfrutar de esa mejor conexión.

Por ello, pedimos el apoyo y el respaldo unánime de esta Cámara a esta iniciativa, cuya única pretensión es la de mejorar, como acabo de decir, la vida y el bienestar de los andaluces y su seguridad e integridad en las carreteras que discurren por esta tierra.

No olvidemos que hablamos de seguridad vial, que jugamos con la vida e integridad de millones de conductores que circulan a diario por nuestras carreteras, y que nuestra obligación como Administración pública es la de velar y garantizar su seguridad en carretera.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los diferentes grupos. En primer lugar el Grupo Adelante Andalucía y su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, señor presidente.

Vaya por delante nuestro apoyo a esta PNL, no sin incorporar algunas cuestiones que nos parecen fundamentales. Yo creo que el Partido Popular, Ciudadanos, Vox también, como parte principal, bueno, sustentadora del gobierno, tienen que ponerse el chip de que son gobierno. Y digo ponerse el chip de que son gobierno, y para nada voy a decir que los grupos parlamentarios que sustentan al gobierno no pueden presentar proposiciones no de ley, pero que sepan que son gobierno. Digo esto porque..., no solo porque la PNL habla de que la parte de las competencias en la carretera del Olivar de la Junta de Andalucía pues no dejan de ser promesas, más promesas de un gobierno que creo que debe darse cuenta ya de que lleva dos años gobernando, y que solo hacen mirar por el espejo retrovisor y apenas dar certidumbre real de cambio, sino que también son gobierno para exigirle al Gobierno de España.

Hablando en serio, ahora que nadie nos escucha, que aprobemos esto hoy no significa que mañana o que pasado pueda estar hecho. Ahora bien, el Gobierno andaluz, ante la oportunidad de los fondos europeos, y lo repetiré después, ha mandado a Madrid 151 proyectos valorados en 35.000 millones de euros. Todos esos proyectos son proyectos privados, a la luz de que hemos pedido la información y nos han dicho en reiteradas ocasiones que no pueden ofrecérsela porque son proyectos privados, que, claro, incurrirían en problemas

por las cuestiones de transparencia. Si tan importantes son estas conexiones —y nosotros creemos que son importantes y vamos a votar a favor—, en esos 35.000 millones de euros, en esas expectativas que ha creado el Gobierno de la Junta de Andalucía con los fondos europeos, ¿no se ha puesto encima de la mesa una propuesta seria del Gobierno andaluz para participar en los fondos europeos? Digo esto, pero podemos hablar de otras cuestiones, me reitero en lo que dije anteriormente y después lo repetiré, es que el Gobierno de la Junta de Andalucía, por unanimidad en una moción de obligado cumplimiento, estaba obligado —valga la redundancia— a preparar una estrategia global de transporte en Andalucía que viera cuáles eran los déficits en materia de transporte, independientemente de la competencia, y pusiera encima de la mesa una hoja de ruta a seguir. En ese punto, que fue acordado por unanimidad, el Gobierno de la Junta de Andalucía no ha hecho nada. Y, sin embargo, cuando viene aquí el cumplimiento de la moción, pues Vox, Ciudadanos y el Partido Popular pues le dan una palmadita al Gobierno pues por no hacer nada.

Yo creo que la PNL está bien, la vamos a votar favorablemente. Pero creo que hay que recordarle al Gobierno de la Junta de Andalucía que son gobierno para asumir sus competencias y para exigirle al Gobierno central, en lugar de estar todo el día con la confrontación, para exigirle y ponerle encima de la mesa proyectos que sean mejores o vayan encaminados a mejorar la calidad de vida de los andaluces y andaluzas. Este es uno de ellos. Esperemos que el Gobierno andaluz reaccione, tenga proyectos y estrategia propia de cara a los fondos europeos, tanto los que va a gestionar el Estado como los 1.881 millones de euros que tiene la responsabilidad de gestionar directamente, y que todavía no sabemos prácticamente nada de qué va a hacer Andalucía con esos fondos tan importantes para el futuro de nuestra tierra.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y corresponde el turno al Grupo Vox, y su portavoz tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Gracias, señor presidente.

A ver, por alusiones, señor Ahumada, le recuerdo que nuestro grupo parlamentario no está en el gobierno, simplemente sustenta puntualmente aquellas cuestiones que benefician a los andaluces. Y creo que sería interesante que usted lo recordara en sus intervenciones, porque no para de ir siempre hacia la misma dirección, lo cual, es falso. Y verá, usted lo único que quiere es echar balones fuera y no decir con claridad que la autovía del Olivar representa una de las muchas obras de la nefasta gestión que, durante demasiados años, tuvo al frente al Partido Socialista, en el Gobierno de la región. Y le recuerdo que su grupo parlamentario en esos años también sostuvo aquel Gobierno nefasto del Partido Socialista.

Jaén es una provincia vapuleada por decisiones erróneas y de gobiernos incompetentes, que lo único que consiguieron fue trasladar a esta bella provincia al subdesarrollo y a la falta de oportunidad para sus habitantes. Una vez más, volvemos a tener un Gobierno socialista que no sabe estar a la altura, pero en este

caso el de Pedro Sánchez, que parece que, como ya hicieron los gobiernos anteriores de la región, cuando se trata de Jaén, miran hacia otro lado sin ninguna prisa en resolver sus problemas.

La provincia de Jaén no puede perder ni un solo minuto, ya no caben excusas para hacer realidad cualquier mejora que aporte posibilidades de desarrollo, como en el caso que nos ocupa.

El Gobierno de la nación tiene que ser sensible y trabajar al unísono con el Gobierno de la Junta para que cualquier avance en infraestructuras jienenses no vuelva a sufrir los atrasos de sus obras fundamentales que ralenticen su desarrollo económico y social.

El PSOE de Andalucía tiene una magnífica oportunidad hoy de desmarcarse de los agravios del pasado y ayudar a los jienenses a ser dueños de su futuro, en igualdad de condiciones que otras provincias de España.

Vox en Andalucía apuesta y apostará por Jaén. Cualquier iniciativa que vaya en la mejora y el desarrollo del futuro de Jaén encontrarán a Vox, venga de donde venga.

Solo cabe decir que, por supuesto, vamos a apoyar esta proposición no de ley. Y aprovechar, para exponer alto y claro, que el grupo que no vote a favor de esta iniciativa será cómplice de los errores del pasado, del retraso y el maltrato histórico que ha venido sufriendo la propia provincia de Jaén.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y corresponde el turno al Grupo Parlamentario Ciudadanos, y su portavoz tienen la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Muchísimas gracias, señor presidente.

Bueno, pues, yo creo que esta proposición no de ley está bien traída a esta comisión, somos grupos parlamentarios que estamos trabajando. Y creo que, además de bien traída, creo que es absolutamente necesaria para la infraestructura de Andalucía, por un lado, hablar de la autovía del Olivar, de la importancia que tienen para muchos municipios en Andalucía, para ochocientos mil habitantes y, sobre todo, la necesidad de conectarla con otra autovía que nos conecta con otra parte de España, creo que es absolutamente fundamental.

Yo creo que el señor Ahumada se ha ido por los cerros de Úbeda, y no tiene mucho sentido lo que acaba de decir. Yo creo que es que realmente no se ha leído la proposición no de ley, porque en esta proposición no de ley lo que se hace es decir lo que está haciendo el Ejecutivo andaluz, lo que está haciendo en esta autovía tan importante para los andaluces. Está diciendo también lo que no se ha hecho durante muchos años, por lo que sea, por falta de presupuesto, porque vino una crisis; por lo que sea no se llevó a cabo una serie de obras que se tenían que haber llevado en la autovía del Olivar. Se está diciendo que ahora mismo ya se han puesto en marcha diversos proyectos de la autovía del Olivar, algunos con unas cantidades presupuestarias importantes, sobre todo, en lo que es la conexión con esta —espérese, que se me ha olvidado el nombre— con la A-32, la conexión con la A-32 con la parte de Baeza. Y se está diciendo lo que se va a hacer y lo

que se está haciendo por parte de la Junta de Andalucía. En concreto, se habla de que ya se ha adjudicado para estas conexiones una cantidad de 1.087.431 euros, cosa que usted no se ha leído cuando ha hecho su exposición. No viene aquí a cuento el tema de las conexiones, lo que hace esta proposición no de ley es exigir, mientras que el Gobierno andaluz cumple con su cometido, exigir al Gobierno de la nación que cumpla con su parte en esa conexión en la que no tiene competencia el Gobierno andaluz.

Por tanto, es que creo que no se le puede poner ni una pega. Y no pensaba yo que hoy los grupos políticos le iban a poner algún tipo de pega a esta proposición no de ley.

Decir que la Junta de Andalucía ahora sí está trabajando, ahora sí está trabajando. Ya a mediados de 2020 la Consejería de Fomento sacó a licitación la redacción del proyecto de construcción de la A-316 en el tramo entre Martos y la intersección con la 6051, que concurría con Alcaudete. Y esto significó el inicio y avance en esta obra. También se le ha olvidado al señor Ahumada, pues, que esto entra dentro de un plan, un plan de infraestructuras de transportes y movilidad de Andalucía, el PITMA 2021-2027. O sea, que eso a lo que usted aludía, ese plan, ya existe, un plan conjunto de infraestructura para intentar que Andalucía esté lo mejor conectada posible. Con lo cual, nosotros vamos a dar un apoyo absoluto a esta proposición no de ley.

Creo que el Gobierno de Andalucía, por fin, se ha puesto para dar finalización a este proyecto y también para su conexión con la A-32, que creemos que es fundamental también para Andalucía la conexión con la autovía de Linares-Albacete.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados de los grupos intervinientes, a excepción del señor Ahumada, que ha hecho una intervención que no está en sintonía con el trío de la Plaza de Colón, le voy a decir algo por si ustedes tienen interés en conocer la verdad.

Si lo que quieren es seguir con la propaganda, pueden seguir leyendo los sumarios que les mandan en sus respectivos partidos. El señor portavoz de Vox habla del drama de Jaén. Le voy a dar algún dato para que usted se ilustre, porque conviene hablar con un mínimo sentido del conocimiento y de la verdad. Ustedes están acostumbrados a la manipulación y a la mentira de forma reiterada. Se lo he dicho a la consejera antes, que su irrefrenable deseo de mentir, que en psicopatología se llama «mitomanía», le lleva a tergiversar permanentemente la verdad.

Miren ustedes, independientemente del apartado propositivo, que no vamos a votar en contra para no darle gusto, lógicamente, a lo que desearía la derecha, ustedes tienen un sentido del oportunismo absolutamente patológico. El proyecto está terminado por el Gobierno de España, por este Gobierno, no por el Gobierno del

señor M. Rajoy, ¿verdad?, por este Gobierno. Y hay un compromiso de licitación de la obra para este verano. Y la autovía del Olivar, en relación con Jaén, le voy a decir lo que representa.

Mire, los socialistas, entre las cosas que hemos hecho después de 37 años de gobierno, en el apartado de las infraestructuras de comunicación por carretera —tome nota, que le vendrá bien—, una de ellas es la autovía A-92, la más importante que articula Andalucía, hecha, obviamente, con Gobierno socialista.

La siguiente en longitud es la autovía del Olivar —ahora le explicaré el de Jaén— y la Jerez-Los Barrios. En total hay casi 1.000 kilómetros, casi 1.000 kilómetros de autovía hechas durante el Gobierno socialista en Andalucía, que no tiene parangón con ninguna otra comunidad de España, ninguna, ¿verdad? Y a un ritmo de ejecución de 26 kilómetros al año.

Lo que quiero que me diga es, usted, la señora portavoz del Partido Popular y la de Ciudadanos, cuántos kilómetros de autovía van a poner en servicio cuando acabe esta legislatura. Desde luego en Jaén —ya se lo voy a decir yo—, cero, cero. Y le voy a contar más.

Mire usted, la autovía del Olivar, que tiene 170 kilómetros de recorrido, en Jaén hay 95 kilómetros, Jaén, 95 kilómetros. ¿Sabe usted cuántos hay ejecutados y en servicio? 76,5. Es decir, el 80% del total del recorrido, el 80% del total del recorrido, y solo diez en las provincias de Córdoba y Sevilla. Por tanto, claro el maltrato a Jaén es evidente, y el que le habla tuvo el honor de poner en servicio 33 kilómetros de esa autovía. Por tanto, hablen desde un mínimo conocimiento, no desde la ignorancia más supina, que es lo que caracteriza sus intervenciones. Esto es lo que hay.

Y hay dos cosas más, los proyectos que quedan, quedan dos proyectos en total. Le he dicho que hay 76,5 kilómetros en servicio y quedan 8,5 de un tramo, y 10 de otro, es decir, quedan 18 kilómetros en la provincia de Jaén por ejecutar, del total de 95.

Y ahora viene aquí la señora portavoz del Partido Popular a hablar de su compromiso, de lo que están haciendo, ¿pero no les da vergüenza manipular de la forma que lo hacen?, ¿no les da vergüenza? Es que seguramente, en términos políticos, no se lo tomen a mal, es que no tienen. Y por eso, por eso dicen las cosas que dicen, para intentar embaucar a la gente que no sabe de esto. Los números están aquí, los datos están aquí, y el compromiso del Gobierno socialista de España, ahora igual que cuando hablábamos antes de Renfe y de la integración de los sistemas tarifarios, es el que es. Y el Gobierno del señor M punto Rajoy acaba teniendo el comportamiento que ha tenido, y este tema que ustedes proponen aquí tiene el proyecto terminado, está para licitarse. Y por tanto, no hay causa.

Y claro, la señora portavoz del Partido Popular habla de pecho henchido..., es que la Junta de Andalucía..., no, la Junta de Andalucía lo que ha hecho ha sido continuar la tramitación de un proyecto que era el enlace, efectivamente, de Baeza, en relación con la autovía del Olivar, que aquí tienen el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* —hablen con papeles ¿eh?— del año 2017, proyecto adjudicado, que tenía una tramitación administrativa, una tramitación administrativa que no se acabó de concluir en esta legislatura, porque acabó siendo necesario que el Consejo Consultivo se pronunciara sobre una obra que había estado adjudicada con antelación por la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía, y que había que deshacer el contrato, porque esta adjudicación era posterior, lógicamente, hecha desde la propia Dirección General de Carreteras. Por tanto, su reiteración, en vía de manipulación... Mire, la mitomanía es un mecanismo que les lleva...

[Risas.]

Sí, sí, ríanse, ríanse.

... es un mecanismo de defensa; un mecanismo de defensa que está perfectamente caracterizado en psicopatología...

[*Rumores.*]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a permitir que termine el portavoz.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—... que se trata de buscar una vía para intentar desviar la atención. Se acaban creyendo sus propias mentiras, ciertamente. ¿Por qué? Porque las cosas que presentaba aquí el señor Bueno, en forma de PNL, en forma de mociones, las cosas que escribían en su programa electoral, no han hecho nada, no tienen nada que llevarse a la boca y tiene que construir una realidad paralela. Este es el problema que tienen. Y por tanto seguir mintiendo, seguir manipulando, seguir tergiversando, que en eso son catedráticos.

Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

[*Rumores.*]

Continuamos para el cierre de...

[*Rumores.*]

Yo no sé. No le voy a reír la gracia.

No sé si media hora, usted tiene, mire, le voy a decir más: este presidente tendrá montones de fallos, defectos —como todos, o más incluso que todos vosotros—, pero los tiempo los controlo. En esta comisión, la persona que más tiempo ha usado por encima del tiempo establecido es de su grupo político.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo suelo decirle al señor López dos cosas, dos cositas:

La primera, que a palabras necias, oídos sordos. Ya estamos un poco hartos, a estas alturas de la película, de recibir ese tipo de..., a través de ese tono, de esa acritud que muestra comisión tras comisión, ese trato verbal por parte del señor López; por tanto, a palabras necias, oídos sordos.

Y también recordarle, en segundo lugar, que, efectivamente, yo he hablado de esos kilómetros que, tan solo en la provincia de Jaén, faltan veinte por ejecutar de la autovía del Olivar. Pero le recuerdo cuántos

kilómetros faltan —que eso usted no lo dice— de la provincia de Córdoba y de la provincia de Sevilla, sobre la autovía del Olivar. Eso usted no lo ha dicho. Y yo tampoco, porque venía en un tono dialogante y de consenso, como se ha demostrado en mi primera intervención, y por parte del resto de las fuerzas políticas. Pero por eso —y termino ya con su intervención, con su respuesta—, que le recuerdo que usted no solo era consejero de Fomento de la provincia de Jaén; usted era consejero de Fomento de Jaén, de Córdoba, de Sevilla y del resto de la comunidad autónoma de Andalucía. Por eso, no se puede usted jactar ni vanagloriar de que hizo esos kilómetros x de la provincia de Jaén.

Bueno, desde el Grupo Parlamentario Popular andaluz, como no puede ser de otra manera, agradecemos el apoyo recibido por unanimidad de todos los grupos políticos. Y agradecemos igualmente el tono empleado en sus intervenciones, excepto, por lo que acabo de decir, una vez más, por parte del señor F. López. El señor F. López, siempre muestra sacar los pies del tiesto [*Rumores.*], muestra su nota discordante, una nota que vocifera, que alardea de sus hazañas, y que pretende echar tierra a este Gobierno andaluz. Pero que no lo va a conseguir, señor López; una vez más se va usted de esta comisión sin conseguir su objetivo. No nos pone nerviosos; todo lo contrario, nos anima a seguir trabajando por el camino que estamos llevando. Estamos plenamente convencidos que, en materia de seguridad vial, ha de imperar la cordura y la sensatez, porque, como dije en mi primera intervención, nos jugamos mucho, nos jugamos la vida, la salud y la integridad de miles de usuarios —de andaluces, en especial— que circulan por nuestras carreteras. Y hemos de poner todo nuestro empeño, esfuerzo y trabajo, en lograr esos acuerdos que posibiliten *a posteriori* la estrecha colaboración entre las distintas Administraciones.

Y hablando de trabajo, precisamente, señor López, desde el Grupo Popular, queremos resaltar y agradecer, el esfuerzo ímprobo de esta Consejería de Fomento, que en un tiempo récord ha conseguido desbloquear un proyecto enquistado y bloqueado por la nefasta gestión de anteriores consejeros socialistas de Fomento.

Este proyecto, que la Junta está ya finalizando en la provincia de Jaén, fue licitado por primera vez en 2010, pero quedó sin ejecutarse por falta de disponibilidad presupuestaria. Se licitó nuevamente siete años después, en 2017, pero nuevamente quedó paralizado, porque las obras que en él se contemplaban coincidían con el objeto de otros dos documentos de obra pendientes de ejecución. Los socialistas fueron, por enésima vez, incapaces de acabar con el gran lío que ellos mismos provocaron, y ha tenido que llegar este Gobierno andaluz, para, como en otros tantos casos, desbloquear un proyecto y ejecutarlo en apenas dos años. Por ello, se hace absolutamente necesario que el Gobierno de Sánchez asuma, de una vez por todas, sus obligaciones, acometiendo sin mayor dilación las obras de finalización que hoy, a través de esta PNL, reivindicamos.

Esperamos y deseamos que el Gobierno de España respete la voluntad del pueblo andaluz, manifestado hoy aquí en esta comisión, aprobando por unanimidad esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

11-21/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la estación de tren Villanueva de Córdoba-Los Pedroches

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente proposición no de ley, relativa al tren de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches. Proponente, el Grupo Ciudadanos, y su portavoz tiene la palabra.

El señor POZUELO CEREZO

—Muchas gracias, presidente.

Muy buenas tardes, señorías.

Esta mañana vengo a hablarles sobre la estación del tren en Los Pedroches, un tema que, para los que lleváis tiempo en este Parlamento, no les será nuevo, porque durante más de veinte años la comarca de Los Pedroches ha estado peleando para conseguir lo que por justicia le correspondía, y este Parlamento no ha sido ajeno a toda esa lucha.

Cuando se lleva a cabo una obra de la envergadura tan colosal como era traer el AVE a Andalucía, no suele estar exenta de daños colaterales, normalmente asumibles en pro de un bien mayor para la comunidad. La llegada del AVE a Andalucía supuso para la comarca de Los Pedroches el mayor impacto medioambiental del trazado de la vía de alta velocidad: la tala de cientos de miles de encinas, la desaparición de cerca de un millar de hectáreas de dehesas a lo largo de los 65 kilómetros de recorrido por la comarca, el impacto sobre la flora y la fauna y, sobre todo y especialmente, sobre la producción ganadera en extensivo, que es fundamental en lo económico en la comarca; daños colaterales que, por otro lado, desde la comarca se asumió como parte de un bien mayor, desde un punto de vista general, por lo que suponía para nuestro país y para Andalucía, pero también, en un ámbito particular, puesto que nuestra comarca, desde el año 1987, había diseñado y presupuestado una estación en esa vía en Los Pedroches. Pero una cosa fueron, o eran las palabras y las promesas en su día, y otra cosa, los hechos. Y, finalmente, esa estación diseñada se llevó a cabo en otras tierras. Y el AVE empezó a cruzar por Los Pedroches en 1992, que fue cuando se puso en marcha el AVE a Andalucía.

Los habitantes de Los Pedroches, lejos de resignarse, se unieron y se organizaron en torno a una plataforma —la plataforma Que Pare el Tren en Los Pedroches—, y tras más de veinte años de reivindicaciones, en 2014, se consiguió que parara el tren en Los Pedroches, en la estación de Villanueva de Córdoba. La alegría de esos primeros meses, —incluso del primer año, diría yo— se fue transformando, poco a poco, en frustración, porque con el tiempo pudimos ser conscientes de la espiral perversa en la que estaba inmersa la estación, y que, a día de hoy, sigue estando, y que mucho nos tememos que, si no resolvemos pronto, de nuevo, en nuestra comarca el tren dejará de parar.

¿Cuál es el truco o cuál es la espiral perversa de la que os hablo? Pues que la estación termine muriendo sola. Desde el principio, nos pusieron tres paradas; seis trenes paraban en la estación: tres de ida y tres de vuelta. Pero, al principio lo vimos con naturalidad, entendiéndolo que, con el paso del tiempo, ADIF vería que,

con la utilización de la estación por parte de los habitantes de la comarca, pues se nos darían más. Después, comprobamos que en esas seis paradas que había en la comarca los billetes estaban bloqueados, y que no se podían comprar los billetes que quisiéramos, aunque hubiera asientos vacíos. Y bloqueaban, y a lo mejor para cada parada pues solo había abiertos ocho o diez billetes.

Ahora, con la llegada de la pandemia, se pueden ustedes imaginar: si antes de la pandemia, la situación que estábamos..., pues en un principio, supuso el cierre total —algo lógico, como en todos sitios—. Y después, cuando se volvió abrir la movilidad, de las seis paradas que había, nos dejaron solamente dos: un trayecto de ida y otro trayecto de vuelta. Y encima, no hace mucho, incorporaron otras dos paradas más, otra de ida y otra de vuelta. De los seis trenes que paraban anteriormente, a día de hoy paran cuatro, con la diferencia o salvedad de que son horarios bastante peores: había un tren que salía de Los Pedroches a las ocho, con dirección Córdoba-Sevilla, que podían utilizar muchos trabajadores y que ya han cambiado —ese tren sale ahora a las diez de la mañana—, etcétera, etcétera. O el que va hacia Madrid, que si vas a Madrid, te tenías que quedar a dormir allí, porque luego no puedes volver aquí.

En definitiva, señorías, ¿qué es lo que yo pretendo, o qué pretendemos, desde mi grupo, con esta proposición no de ley que traigo hoy aquí? Por no extenderme mucho:

En primer lugar, volver a alzar la voz, en nombre de la comarca de Los Pedroches, para pedir que no podemos ser siempre los que paguemos los platos rotos de la mala situación.

En segundo lugar, que la vertebración del territorio a través del tren no puede estar marcada solo y exclusivamente por criterios económicos. Estamos todo el día que se nos llena la boca de hablar de economía circular, verde o limpia, y el tren, que puede ser una herramienta muy útil en ese proceso en una comarca tan ecológica como la nuestra, debe de tener facilidades para ello.

Y, en tercer lugar, que si de verdad vamos a pedir la rentabilidad económica de ello, lo único que pedimos desde nuestra comarca es que se nos trate en igualdad de condiciones que a otros ciudadanos. En la provincia de Córdoba existe otra actuación que puede ser similar a la nuestra, como es la de Puente Genil, en la cual paraban 29 trenes al día; de los 29, los dejaron en 19, más cuatro lanzaderas del Ave que va de Sevilla a Granada que paran a diario allí. Yo no quiero que se le quite absolutamente nada a nadie, al contrario, cuanto más paradas tengan entiendo que debe ser algo muy positivo en la situación que tenemos para todo el mundo. Pero lo que sí pido es lo que por justicia nos corresponde a nuestra comarca.

Por eso en esta proposición de ley pedimos tres cosas. Por un lado, que se incremente el número de paradas en la comarca. En segundo lugar, que se estudie la viabilidad de que pueda haber lanzaderas, igual que existen en otros sitios. Y, en tercer lugar, que en función de esas paradas y de esos horarios que haya, pues, la red de transporte público para poder llevar a los habitantes de los diferentes municipios de la comarca a la estación pues se adecue a los mismos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Adelante Andalucía y su portavoz tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Gracias, señor presidente.

Y aunque a algunos no les gusten los argumentos que ponga encima de la mesa, lo siento, son los que tengo. Y es que yo no voy a gastar —y perdonadme que lo diga— pues cuatro minutos para decir lo mismo, cuando estoy de acuerdo, que lo que dice la moción. No voy a gastar... Y voy a volver a plantear, me llamen que me vaya por los cerros de Úbeda o porque baje a los valles del Pedroche, Voy a intentar analizar ir más allá de lo se pide en Ciudadanos. Porque vengo de una formación política que me enseñaron que las cosas no suceden porque sí, y que cuando hay que buscar salvar los problemas pues hay que poner propuestas encima de la mesa y ver las capacidades que tenemos para esas propuestas.

Volvemos a tener una PNL sobre movilidad, algo que nos parece importantísimo, que la trae uno de los grupos que sustenta el gobierno, que es totalmente legítimo, de un gobierno que sustenta Vox, un gobierno que es gobierno gracias a Vox, por los apoyos puntuales. Pero no solo puntuales. Son los puntuales, a las y cinco, a las y diez, a las y media, a las y pico, a las menos algo. Siempre, salvo algún que otro cabreo y manotazo a un micrófono.

[*Rumores.*]

Pero siempre está apoyado, porque es un gobierno que se sustenta en ellos.

Tenemos una PNL que exige al Gobierno una serie de cuestiones y pide al Parlamento de Andalucía que estudie otras. El Gobierno central que haga, el Gobierno de la Junta de Andalucía que estudie. Creo que se podría utilizar la misma vara de medir. Pero es que vuelvo a utilizar el argumento anterior, y el anterior a una pregunta. Es que hubo una moción, y perdonadme que sea tan reiterativo, porque es que podría englobar todas estas mociones..., todas estas PNL, perdón, todas estas PNL, que era que la Junta de Andalucía, el PP y Ciudadanos, y puntualmente apoyados por Vox, el Gobierno hubiese hecho sus deberes de hacer una estrategia global que uniera todos estos déficits de transporte que tenemos en Andalucía.

El proponente, cuando ha hecho la exposición, ha dicho que este mismo problema ocurre en otras zonas, con lo cual se podía haber englobado todo y haber aprovechado este momento histórico de los fondos europeos para haber puesto encima de la mesa esa estrategia andaluza del transporte.

Perdónenme que sea tan pesado, pero es que Andalucía ha puesto encima de la mesa 151 proyectos, 30.000 millones de euros, para participar en esos fondos europeos, y desconocemos qué ha presentado. Porque es que para nosotros hubiese sido fundamental que hubiese puesto encima de la mesa eso.

¿Y por qué decimos esto? Y no me voy por los cerros de Úbeda, ni bajo al Valle de los Pedroches, no. Es que el movimiento se demuestra andando. Yo vengo de una formación política que nunca, quizá nunca hemos estado en ebullición, pero tampoco somos Ciudadanos, que es como la leche cocida, que lo mismo está arriba que abajo. Y está claro que tenemos una experiencia, sobre todo en el ámbito municipal, que sabemos lo que es gobernar algo más que una maceta, que es lo que a lo mejor ha podido gobernar Ciudadanos de forma directa. Y es que en un ayuntamiento también se presentan mociones que son igual que las PNL. Y vamos a poner un ejemplo: moción en un ayuntamiento exigiendo que se adecue un colegio público, que se mejore, que se amplíe, que se haga un colegio público. A los dos días está el alcalde o la alcaldesa, antes de esa moción, poniendo encima de la mesa en la Junta de Andalucía: aquí tienen la parcela, aquí

tienen el proyecto si es necesario, háganlo, y si hace falta colaborar aquí tengo yo mi dinero. Entonces con todas estas cuestiones, veo bien que se hagan PNL, pero no estaría de más que el Gobierno de la Junta de Andalucía ejerciera de gobierno y defendiera los intereses de los andaluces y andaluzas como gobierno, y no aproveche, entre otras cuestiones, pues todos los martes para hacer oposición del Gobierno central.

Porque la oposición del Gobierno central se hace en el Congreso. Aquí se está para defender, no los intereses de Casado, no los intereses de Arrimadas, sino se está para defender los intereses de Andalucía. Es que si no, al final, va a demostrar cada día, cada día, cada día, que ustedes, además de ser gobierno gracias a Vox, ustedes sois gobierno porque os habéis encontrado ser gobierno, no porque habéis accedido al gobierno teniendo un proyecto claro para Andalucía.

Vaya por delante que vamos a votar a favor de la PNL y la intentaremos defender allá donde nosotros somos fuertes.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Vox.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Gracias, señor presidente.

Desde la mitomanía y esa realidad paralela a la que, bueno, nos han acusado el anterior portavoz del Partido Socialista, el señor Reyes...

[*Rumores.*]

López, perdón. Señor López.

Nos gustaría expresar lo siguiente respecto a la PNL que estamos debatiendo. No obstante, sí quisiera recordarle a la anterior portavoz de Ciudadanos, cuando hemos estado debatiendo la PNL sobre Tarazona, que nosotros somos propositivos, y entendemos que cuando se puede mejorar el bienestar general, en este caso de los vecinos de Tarazona, tenemos la obligación moral de ir para adelante con todas las consecuencias. Y lamentamos que su postura haya sido tan crítica en un problema que desde nuestro punto de vista se está eternizando y que, desde luego, Ciudadanos debería ser más sensible.

Y respecto a la PNL en la que estamos, pues solamente puedo decir que el año 2021, el presente, es el Año Europeo del Ferrocarril, y nada de esto es casual. El tren vertebra los territorios y ayuda a reducir la despoblación en el mundo rural. La proposición de ley que nos trae hoy a esta comisión el Grupo Ciudadanos se ajusta a los criterios que desde las Administraciones públicas debemos de promocionar, y, como en el caso del tren, hay que incentivar y desarrollar en su máxima expresión. Para nuestro grupo parlamentario nos parece una incongruencia, que puede causar un grave perjuicio a toda la comarca, que, cuando desde todas las Administraciones se habla de una respuesta para luchar contra la despoblación, una de las comarcas más afectadas, como es la zona de los Pedroches, vea cómo no se recupera al 100%

la actividad ferroviaria en la parada de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches. Y acabar con la situación, con la actual situación que pone en riesgo el futuro y la permanencia de la parada y la estación. Para ello es fundamental recuperar ya las tres paradas habilitadas en la estación de Villanueva y ampliar su número para la demanda de usuarios que existe actualmente. Desde el Grupo Parlamentario Vox en Andalucía nos hacemos eco de la demanda de esta comarca cordobesa. Así lo ha expresado en diferentes ocasiones en nuestro partido en la provincia de Córdoba, a través de nuestro portavoz en la diputación provincial.

Y, por tanto, apoyaremos sin ninguna duda esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidente.

Yo quiero decir, en primer lugar, que desde mi grupo nos parece absolutamente acertado traer hoy aquí a debate una cuestión que suscita muchísimo interés a los vecinos de la comarca del Valle de los Pedroches en torno a esta estación. Aprovecho para invitar a todos, cuando se pueda, a visitar este rincón mágico y maravilloso de Andalucía de la provincia de Córdoba, que además contaba y cuenta con estas infraestructuras, con esta parada de tren en los Pedroches, en concreto en el municipio de Villanueva de Córdoba, y que era y es una magnífica herramienta para vertebrar el territorio y para dar la necesidad de ese impulso económico y social a esta tierra. Como digo, consideramos muy acertado traer aquí a debate esta cuestión porque hay una situación que nos preocupa.

Decía el portavoz de Adelante Andalucía que no podemos venir aquí a atacar al Gobierno central. Yo discrepo de esa afirmación, porque aquí tenemos que venir a defender los intereses de nuestros vecinos, en este caso, los intereses del Valle de los Pedroches, los intereses de la provincia de Córdoba. Y para defender los intereses, tenemos que exigirles a las administraciones competentes que hagan lo que les corresponde.

Con lo cual, creo que este es el espacio, el Parlamento de Andalucía, la Comisión de Fomento, para hablar y debatir cuáles son las necesidades de las inversiones y de las apuestas para que, en este caso, en la provincia de Córdoba y el Valle de los Pedroches recupere, recupere. Y vamos a hablar, en concreto, de qué es lo que tiene que recuperar. Lo que tiene que recuperar son directamente las seis paradas que tenía antes.

¿Por qué digo esto? Esta necesidad de apostar por la parada en el tren del Valle de los Pedroches, pedida y reclamada por todos sus vecinos, con una magnífica plataforma que ha hecho un trabajo fundamental en la petición de estas infraestructuras durante muchos años, se llevó a cabo con el impulso definitivo del Gobierno del Partido Popular, que se puso en marcha, y cuando dejamos al Gobierno había seis paradas, tres en cada una de las direcciones, y que, además, en el Gobierno de la Diputación de Córdoba, cuando estaba el Partido Popular, lo hizo posible por la inversión en las carreteras de conexión.

Nuestro compromiso con la parada de tren de Los Pedroches no es solo de palabra, sino que ha sido una realidad. Y ahora vamos a seguir, desde el Partido Popular, con lo que hemos hecho. Cuando dejamos el Gobierno teníamos en estudio el que hubiera más paradas en esa estación, y desde que dejamos el Gobierno y está el Partido Socialista no se ha hecho absolutamente nada, no ha habido ninguna mejora.

Cuando llegó esta crisis sanitaria, como todo el transporte ferroviario, quedó restringido con el Real Decreto 463/2020, lógico. Pero, poco después, el 9 de junio, con ese Decreto Ley 21/2020, de vuelta a lo que se llamaba la transición a la nueva normalidad, se establecía en el artículo 17 que: «Los operadores del servicio ferroviario de competencia estatal deberán ajustar los niveles de oferta a la evaluación en la recuperación de la demanda». ¿Qué queremos decir aquí? Que es muy complicado, que es imposible que pidamos que se adecúe la normalidad de las paradas en la estación de Los Pedroches, según la demanda, cuando no se oferta esa posibilidad de las paradas. ¿Qué hay ahora mismo en Los Pedroches? Cuatro paradas.

El Partido Socialista nos plantea una enmienda en esta moción, en la que dice que mostremos nuestro parecer favorable al incremento del Gobierno de España que ha realizado recientemente con la parada de dos trenes diarios. No podemos pronunciarnos favorablemente a que vuelvan solo dos paradas porque queremos las seis paradas que dejó el Gobierno del Partido Popular. Es más, nosotros no solo queremos las seis paradas, sino que se siga avanzando. Y aquí también vemos una cuestión, en torno al Gobierno de España, Administración competente, que nos resulta destacable, porque hay servicios ferroviarios que se están recuperando con normalidad, los que son rentables, pero los que no sean rentables no se están recuperando. El 40% de las conexiones ferroviarias en España se han perdido o no han vuelto a la normalidad a pesar de esta transición a la nueva normalidad. No queremos entender que el señor Ábalos, que el Gobierno de España está usando la crisis sanitaria para que sea una excusa para eliminar esos servicios elementales o menguar esas paradas que tienen en puntos fundamentales, como es en el Valle de los Pedroches.

Con lo cual, nos parece, desde el Grupo Popular, muy acertado traer este debate, porque es un debate irreal y que preocupa, que estamos hablando de una merma en los servicios, en las ofertas que existían con anterioridad y que ahora se han perdido.

Desde el Partido Popular diremos que sí a esta proposición, con la salvedad, en la medida de lo posible, de presentar una enmienda *in voce* al punto segundo para que lo que solicite al Gobierno de Andalucía se solicite al Gobierno de España porque, desde el punto de vista jurídico, es el órgano competente, es el órgano, en cualquier caso, es la Administración competente. Lo único que estamos diciendo es que estamos de acuerdo con esta iniciativa, porque ya lo hemos hecho cuando hemos gobernado, nuestro compromiso con el Valle de los Pedroches y con la estación en Villanueva de Córdoba, desde el Partido Popular, es un hecho y contarán con nuestro respaldo, no solo en esta proposición, sino en todas las medidas, como hemos demostrado en los últimos 15 años, que el Partido Popular será el que defienda los intereses de esta comarca.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vale, gracias, señoría.

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

La señora PÉREZ RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, presidente.

La verdad es que estos son debates interesantísimos, y hay que tener un poco de memoria para acometerlo. La memoria pasa por decir una obviedad, el Ave llegó a Andalucía, por primera vez en España, gracias a un Gobierno socialista, un hecho histórico.

Es verdad que de la historia no se puede vivir, pero tampoco se puede ocultar. El que tuviéramos por primera vez en España y fuera Andalucía, y fuera Sevilla y fuera Córdoba donde se hizo una estación de Ave y una parada inmejorable en nuestra provincia, fue un revulsivo para la provincia de Córdoba. Y como cordobesa, me tengo que sentir muy orgullosa. En aquel primer momento no se paró en Los Pedroches, es verdad, se paraba en Puertollano. Pero es verdad que el Gobierno socialista en aquellos años se reunió muchísimas veces con la plataforma «Que pare el tren en Los Pedroches». Alcaldes socialistas de Los Pedroches y la Diputación de Córdoba, gobernada por los socialistas, hablábamos y discutíamos con nuestros compañeros socialistas de Madrid para que hubiera una para de tren en Los Pedroches. Y la estación de Los Pedroches la hizo un Gobierno socialista gobernando en Madrid. Y fueron alcaldes y la plataforma, y alcaldes y alcaldesas socialistas los que lo consiguieron, junto con esta plataforma ciudadana. Pero he aquí que en el año 2011 ya no gobierna el Partido Socialista, y esa estación cerrada, cerrada sin uso, estuvo sin uso hasta el año 2014, que, por fin, se le consiguió arrancar al Partido Popular que hubiera una parada real y efectiva del tren en Los Pedroches. Por lo tanto, menos medallas para el Partido Popular, al que hubo que arrancar esas seis paradas.

Cuando hoy hablan de seis paradas se les olvida que esas seis paradas se refieren única y exclusivamente a Madrid. Y cuando el 1 de marzo... Sí, sí, sí, única y exclusivamente a Madrid. El 1 de marzo, Renfe y el Gobierno de España, después de que hayamos sufrido una pandemia, porque aquí hay pandemia cuando gobierna el PP y la derecha, pero cuando gobiernan los socialistas no hay pandemia. Todo se puede hacer. Podemos circular libremente a Madrid, a Sevilla, a Cádiz, a todas las provincias andaluzas, como si Moreno Bonilla no tuviera cerrada Andalucía a cal y canto, y entre las provincias, que lo acabamos de vivir en esta Semana Santa con Andalucía cerrada, cada uno en nuestra propia provincia.

Pero más allá de valoraciones, de si esa es una decisión acertada o no, lo cierto y verdad es que en plena pandemia con Andalucía cerrada, con las provincias cerradas, se decide ampliar un servicio que, obviamente, se había reducido como todos los de Andalucía y los de España, como todos. Les recuerdo que había pandemia, les recuerdo que no había movilidad, les recuerdo que se había quedado en un servicio diario que paraba en Los Pedroches.

Pero, hete aquí que, desde el 1 de marzo, esto no lo dice la proposición no de ley, de esto se olvida, ya no son tres, son seis, porque además ahora no solamente conectamos con Madrid, conectamos con Sevilla y conectamos con Cádiz, dos provincias andaluzas que además nos abren una vía importante de conexión también a su bahía, a Jerez, al Puerto de Santa María y a San Fernando, dando más oportunidades, precisamente más viabilidad a esta parada de Los Pedroches, en Villanueva de Córdoba.

Pero la miopía de las derechas es tal que, efectivamente, en el punto 1 reivindican que todo se haga, pero en el punto 2, cuando ya les toca a ellos, se ponen a estudiar, algo muy normal en este Gobierno de las derechas. Están siempre estudiando, lo que no sabemos es si van a aprobar alguna vez, ni siquiera sabemos

si se van a presentar a las oposiciones o a los exámenes. El día que se presenten ustedes a los exámenes, ya veremos si tantas medallas y tanto autobombo han dado su fruto o no, o la ciudadanía andaluza resulta ser mucho más lista de lo que ustedes se creen. Por lo tanto, cuando se presenten a los exámenes ya veremos. Mientras tanto, ustedes estudian, estudian, estudian.

Hombre, ya, y la enmienda *in voce* que acaba de pronunciar el Partido Popular, que espero que el proponente no acepte, ya es de traca. Ya es decir que las lanzaderas ya no tienen nada que ver con el Gobierno andaluz, esto ya es para el Gobierno de España, el Gobierno andaluz ya ni siquiera aquí ni que estudien, que no hagan nada, absolutamente nada. Les recuerdo que es una alcaldesa del Partido Popular la que gobierna en Villanueva de Córdoba. No sé lo que pensará la alcaldesa de tanto estudio, por lo pronto, está callada. Por lo pronto, está callada.

Y nos parece también llamativo que no se haga ninguna alusión a las conexiones por autobús. Nos parece muy llamativo. Se están quitando líneas de autobús todos los días en el Valle de los Pedroches. Todos los días se están cerrando líneas de autobús y, sin embargo ustedes no dicen nada, porque como esto corresponde al Gobierno de la Junta, que tiene que negociar con las empresas de autobuses, esto ustedes no tienen nada que decir; callados. Esto también..., esto ni siquiera lo están estudiando, es que esto ni siquiera lo contemplan. Por lo tanto, el Grupo Socialista ha presentado dos enmiendas:

Una, para, efectivamente, reconocer, igual que ustedes reconocen —cuando les interesa— los grandes triunfos del Gobierno que estudia, nosotros reconocemos también los grandes triunfos del Gobierno que aprueba, cuando se presenta a las elecciones. Y este Gobierno que aprueba, ha puesto ha puesto estas cuatro líneas, ha ampliado la línea de Villanueva a Los Pedroches, desde el 1 de marzo; ya lo tienen ustedes y lo pueden adquirir estos billetes. Si quiere ahora les digo hasta los horarios, no solamente con Madrid, sino con Sevilla y con Cádiz. Por lo tanto, lógicamente, esto habrá que reconocerlo. ¿O no? ¿O no reconocemos lo que se hace? Solamente intentamos, con un dedo tapar, la luna, y que no se vea que estamos en una pandemia y que el Gobierno central está trabajando.

Y, por supuesto, que también hemos presentado otra enmienda, para que también el Gobierno andaluz tome nota, alcance un acuerdo con las empresas prestadoras de servicio de transporte —que, además, están bastante asfixiadas en este momento de la pandemia— y se mejoren las conexiones de la estación del tren de Villanueva y Los Pedroches, se mejoren los itinerarios, los horarios y se mejore la atención a las personas usuarias, para que hagan sus labores y sus atenciones.

¿Esto significa, con lo que he dicho, que nos vamos a poner de lado, o de perfil, en esta proposición no de ley? Todo lo contrario, vamos a votar que sí, porque los socialistas siempre hemos estado de la mano de la plataforma para que parara el tren de Los Pedroches, no solamente estuvimos a su lado, lo conseguimos. Conseguimos que se hiciera. Nos pareció insuficiente, por cierto, lo que ustedes denominan hoy insuficiente es lo que ustedes hicieron, que lo hizo el Partido Popular. Ustedes hoy están diciendo que lo que hizo el Partido Popular es insuficiente, pero que quieren que el Partido Socialista haga mucho más. Desde luego...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que finalizar, señoría.

La señora PÉREZ RODRÍGUEZ

—... desde luego, la ciudadanía sabe que el Partido Socialista lo hará, y lo seguirá haciendo, como lo ha hecho desde el 1 de marzo, en la estación de Villanueva de Córdoba y Los Pedroches.

Por lo tanto, seguiremos apoyando, como siempre, a nuestra provincia, la provincia de Córdoba. Seguiremos apoyando, como siempre, a Los Pedroches, también con autobús, no solamente con tren, que se les olvida a ustedes lo que no traen. Y le retamos, le retamos a una nueva proposición no de ley, para que se comprometa el Gobierno andaluz con un transporte de autobús en toda la comarca de Los Pedroches. Que mejore, porque, ¿saben ustedes que en Los Pedroches hay pueblos que tienen que llamar 24 horas antes para conseguir que el autobús pare en su pueblo a determinadas horas? ¿Eso lo saben sus señorías? ¿Saben que, si no llaman 24 horas antes, el autobús no para ese día en su municipio? Eso está ocurriendo en Los Pedroches, y eso no lo podemos permitir. Así que los socialistas, siempre, siempre, siempre —y alguna foto creo que hay de recuerdo, que cuando quieran sus señorías las traemos—, conseguimos que parara el tren en Los Pedroches, y se lo arrebatamos a un Gobierno del Partido Popular, de M. Rajoy.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

Señoría, tiene la palabra.

El señor POZUELO CEREZO

—Gracias, señor presidente.

Voy a intentar, de una forma rápida, dar respuestas a las intervenciones de los diferentes grupos políticos.

En primer lugar, al señor Guzmán de Adelante Andalucía, de Izquierda Unida. Me ha sorprendido mucho su intervención, porque su grupo ha sido uno de los más comprometidos siempre en la comarca de Los Pedroches con esto. Y que usted venga, en esta iniciativa, a frivolar de esa forma, hablando de Arrimadas, de Casado, de Vox, de los *Next Generation*, de que si, en los ayuntamientos, los alcaldes van con una actitud propositiva, poniendo encima de la mesa soluciones y no lo que nosotros estamos haciendo aquí... Yo vengo del ámbito local, yo he sido alcalde de Pozoblanco, una de las ciudades capital de comarca de lo que estamos hablando. Y si yo pido aquí hoy que la Junta de Andalucía haga un estudio con el tema de las lanzaderas, es precisamente por tener una actitud propositiva, para, cuando llegue la hora de exigirle a quien tiene las competencias, que no es la Junta de Andalucía, que es el Gobierno central, a través de RENFE y ADIF, que una de las cosas que exige el Gobierno central, RENFE o ADIF es que haya unos estudios de viabilidad y que la Junta de Andalucía pueda participar, de alguna forma, en esos servicios de lanzadera, podamos llevar..., podamos darle a esos ayuntamientos, a esa asociación, a esa comarca, las herramientas suficientes para, desde una base sólida, hacer esas peticiones. Eso, por un lado.

En segundo lugar, me acaban de recordar sus señorías con el debate, lo que hemos sufrido en la comarca durante veinte años. Es decir, cuando gobernaba el PSOE, el PP le pedía que lo hicieran ya; cuando gobernaba el PP, el PSOE le exigía que gobernaran ya. Cuando uno se lo pedía a la Diputación, el otro al Gobierno central; cuando no, el otro a la Junta... Así hemos estado veinte años, hasta que ya el pueblo se hartó, se tiró a la calle, y ha sido la presión popular de una comarca la que ha conseguido esto. Unas veces, estando un Gobierno del Partido Socialista, hizo unas cosas; y luego, la parada se hizo cuando estuvo el Partido Popular. Pero esto lo consiguió la comarca de Los Pedroches, tirándose a la calle, y protestando en todos los sitios durante más de quince años. Por eso, mis palabras hoy aquí son en nombre de una comarca que vuelve a pedir que no tiene necesidad ni ganas de volverse a tirar a la calle, que lo único que pide es justicia, que se les trate con el respeto y justicia que se trata a unos territorios; que cuando se habla aquí de que hay zonas que están maltratadas, me río de cómo están las infraestructuras en la comarca de Los Pedroches. Os invito a todos a que vayáis allí, que tenéis vuestra casa, que vais a ver un entorno mágico, maravilloso, pero que tiene unas infraestructuras deficientes.

Y es lo único que nosotros planteamos con esta propuesta: que nos ayudéis, que el Parlamento andaluz no puede ser ajeno a eso. Y es lo único que pretendemos desde Ciudadanos. A partir de ahí, daros las gracias a todos los grupos por vuestros votos favorables. No puedo aceptar las enmiendas, porque entiendo que no le vamos a dar las gracias al Gobierno, cuando todavía estamos donde estamos. Y la segunda, con el tema de las líneas de autobús, estoy totalmente de acuerdo con que hace falta unas conexiones en autobús de toda la comarca de Los Pedroches con nuestra capital, que lo presente el Partido Socialista cuando lo considere, que nosotros estaremos totalmente de acuerdo con ello, pero cada debate en su momento. Y ahora toca hablar de la parada del tren en Los Pedroches.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Entiendo que las dos enmiendas tramitadas no se aceptan... Señoría, señor portavoz, entiendo que las dos enmiendas tramitadas no se aceptan, e *in voce* tampoco, ¿no?

[Intervención no registrada.]

¿Perdón?

De todas formas tendría que someterla previamente al acuerdo de la unanimidad de todos los grupos para su tramitación; se lo digo por facilitar el trabajo. ¿Lo someto o no lo someto a la consideración de los grupos?

[Intervención no registrada.]

Sí, pues bien, entonces les hago la consulta a todos los grupos. Necesita la unanimidad para su tramitación, al haber sido... Tengo dos grupos que me manifiestan que no están de acuerdo en su tramitación; por tanto, no procede.

Partimos entonces, vamos a pasar a la votación en el mismo orden que hemos debatido las proposiciones no de ley: en primer lugar, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vox, relativa a la urbanización de la barriada Tarazona.

Quiero decir que existen tres delegaciones de voto en la portavoz socialista. Por tanto, solamente podrán votar dos personas, usted y yo mismo. Y existe una delegación de voto por el Grupo Adelante, que serían los tres que conforman parte de la comisión, los dos presentes, más un voto delegado.

[Intervención no registrada.]

Sí, sí, hay una delegación en usted, señor Ahumada. Usted tiene un voto delegado, más los dos que conformáis aquí presentes, serían los tres que corresponden a la comisión.

[Intervención no registrada.]

Yo..., a mí no me han dado.

¿Cómo es, señor letrado?

A mí no me han dado instrucciones...

[Intervención no registrada.]

Entonces no sé por qué... como tengo la delegación de voto. Yo les digo la información, la que tengo; yo no tengo otra. Como presidente de la Mesa, no he recibido ninguna instrucción de cambio de número de participantes en la comisión.

Bien, vale, de acuerdo. Solventado.

Vota el señor Ahumada, con el voto delegado y el suyo mismo. De acuerdo.

Por parte del Socialista, son dos. Por parte del Partido Popular, un, dos, tres, cuatro; los cuatro; de los cinco, cuatro podéis votar, del Grupo de Ciudadanos. Pues yo creo que ya entonces está claro que podemos proceder a la votación. La primera proposición no de ley...

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Sí, señor presidente.

¿Podríamos la proposición no de ley de Ciudadanos votarla punto por punto?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Proposición no de ley, votarla...

[Intervención no registrada.]

Sí claro. Pero estamos hablando... he empezado por la suya...

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Sí, me refiero ahora, cuando vayamos a proceder a las votaciones, cuando llegue la de Ciudadanos, que se vote punto por punto.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ah, bien. Pero estamos en la primera que es vuestra, la del Grupo Parlamentario Vox.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Vale. De acuerdo.

El señor CORNEJO LÓPEZ

—Seguimos la votación.

Primera proposición no de ley, Grupo Parlamentario Vox, comisión relativa a la urbanización de la barriada de Tarazona.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 6 votos a favor, 5 en contra, 6 abstenciones.

Siguiente proposición no de ley, relativa a la ejecución de la remodelación de la glorieta norte y sus ramales en el enlace de conexión de la autovía del Olivar, A-316, con la autovía Linares-Albacete, A-32, Baeza.

Se inicia la votación.

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

Y, por tanto, pasamos a la tercera, que sí la vamos a votar de acuerdo con los tres puntos expuestos en dicha proposición no de ley.

Pasamos a votar, en el primer caso, el primer punto de la proposición no de ley.

Se inicia la votación.

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

Segundo punto: el Parlamento insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a realizar un estudio para implantar la lanzadera.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 15 votos a favor, ningún voto en contra, 2 abstenciones.

Y tercer punto.

Se inicia la votación.

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

Muchas gracias, señorías, buen viaje y que tengan un buen retorno.

