

DIARIO DE SESIONES D S P A



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 429

XII LEGISLATURA

5 de diciembre de 2024

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 27, celebrada el jueves, 5 de diciembre de 2024

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-24/APC-003895. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de la estación de esquí de Sierra Nevada, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 12-23/APC-000786. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las políticas de desarrollo de la estación de esquí de Sierra Nevada, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-24/APC-003880. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la estrategia de movilidad desde los consorcios metropolitanos de transportes urbanos y el mapa de concesiones del servicio de transporte regular, presentada por el G.P. Socialista.

- 12-22/APC-000072. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los planes de la consejería con respecto a los consorcios metropolitanos en Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.
- 12-22/APC-000123. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los planes de la consejería con respecto a los consorcios metropolitanos de transporte en Andalucía, presentada por el G.P. Por Andalucía.
- 12-22/APC-000438. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los planes con respecto a los consorcios de transporte metropolitanos en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

12-24/POC-002959. Pregunta oral relativa a ronda Norte de Córdoba, formulada por D. Ricardo López Olea, D. Alejandro Hernández Valdés, Dña. Ana María Ruiz Vázquez y D. Javier Cortés Lucena, del G.P. Vox en Andalucía.

12-24/POC-002735. Pregunta oral relativa al acceso a la vivienda en Andalucía, formulada por D. Alejandro Hernández Valdés y D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

12-24/POC-002790. Pregunta oral relativa a las actuaciones por las humedades, tras las obras realizadas por la consejería en el paseo, en el Polígono del Valle, en Jaén, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. María de las Mercedes Gámez García, Dña. María de los Ángeles Férriz Gómez, D. Jacinto Jesús Viedma Quesada y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-24/POC-002895. Pregunta oral relativa al aumento de la capacidad de la VAU-10 plataforma reservada La Zubia en Granada, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Olga Manzano Pérez, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Mateo Javier Hernández Tristán y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-24/POC-002896. Pregunta oral relativa a la conexión entre la estación de ferrocarril de Villanueva de Córdoba en la localidad y el resto de municipios de la comarca de Los Pedroches (Córdoba), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Mateo Javier Hernández Tristán y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-24/POC-002914. Pregunta oral relativa a la mejora de los accesos a Málaga, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, D. José María Ayala García, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-002915. Pregunta oral relativa a la mejora del transporte público en la Bahía de Cádiz, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, D. José María Ayala García, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-002916. Pregunta oral relativa a la modernización del transporte público por carretera, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, D. José María Ayala García, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-002917. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en el Aljarafe, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, D. José María Ayala García, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-002918. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del espacio público urbano en Castro del Río, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, D. José María Ayala García, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000225. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de la línea ferroviaria de Guadix-Baza, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

12-24/PNLC-000235. Proposición no de ley relativa al impulso, transparencia y cumplimiento del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030), presentada por el G.P. Socialista.

12-24/PNLC-000237. Proposición no de ley relativa a la mejora de la red de Cercanías de Sevilla, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y cinco minutos del día cinco de diciembre de dos mil veinticuatro.

COMPARECENCIAS

12-24/APC-003895 y 12-23/APC-000786. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación y políticas de desarrollo de la estación de esquí de Sierra Nevada (pág. 8).

Intervienen:

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/APC-003880, 12-22/APC-000072, 12-22/APC-000123 y 12-22/APC-000438. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los planes de la consejería con respecto a los consorcios metropolitanos de transporte en Andalucía y el mapa de concesiones del servicio de transporte regular (pág. 21).

Intervienen:

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

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

Dña. María Isabel Ambrosio Palos, del G.P. Socialista.

Dña. Berta Sofía Centeno García, del G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

12-24/POC-002959. Pregunta oral relativa a la ronda Norte de Córdoba (pág. 34).

Intervienen:

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

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002735. Pregunta oral relativa al acceso a la vivienda en Andalucía (pág. 37).

Intervienen:

D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 429

XII LEGISLATURA

5 de diciembre de 2024

12-24/POC-002895. Pregunta oral relativa al aumento de la capacidad de la VAU-10 plataforma reservada La Zubia en Granada (pág. 40).

Intervienen:

Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002896. Pregunta oral relativa a la conexión entre la estación de ferrocarril de Villanueva de Córdoba en la localidad y el resto de municipios de la comarca de Los Pedroches (Córdoba) (pág. 44).

Intervienen:

Dña. María Isabel Ambrosio Palos, del G.P. Socialista.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002914. Pregunta oral relativa a la mejora de los accesos a Málaga (pág. 47).

Intervienen:

D. José María Ayala García, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002915. Pregunta oral relativa a la mejora del transporte público en la Bahía de Cádiz (pág. 50).

Intervienen:

D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002916. Pregunta oral relativa a la modernización del transporte público por carretera (pág. 53).

Intervienen:

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

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002917. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en el Aljarafe (pág.55).

Intervienen:

Dña. Ana Chocano Román, del G.P. Popular en Andalucía.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002918. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del espacio público urbano en Castro del Río (pág.57).

Intervienen:

D. Francisco Javier Vacas Pérez, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-002790. Pregunta oral relativa a las actuaciones por las humedades, tras las obras realizadas por la Consejería en el paseo, en el Polígono del Valle, en Jaén (pág.60).

Intervienen:

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

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000225. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de la línea ferroviaria de Guadix-Baza (pág. 63).

Intervienen:

D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

D. Manuel Guzmán de la Roza, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación de los puntos 1 y 2: aprobados por 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 3: aprobado por unanimidad.

12-24/PNLC-000235. Proposición no de ley relativa al impulso, transparencia y cumplimiento del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030) (pág.71).

Intervienen:

D. Mateo Javier Hernández Tristán, del G.P. Socialista.

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

D. Manuel Santiago Bonilla Hidalgo, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación: rechazada por 5 votos a favor, 12 votos en contra, ninguna abstención.

12-24/PNLC-000237. Proposición no de ley relativa a la mejora de la red de Cercanías de Sevilla (pág.79).

Intervienen:

Dña. Ana Chocano Román, del G.P. Popular en Andalucía

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

D. Rafael Alfonso Recio Fernández, del G.P. Socialista.

Votación de los puntos 1 al 3: aprobados por 10 votos a favor, 5 votos en contra, 2 abstenciones.

Votación del punto 4: aprobado por 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 5: aprobado por unanimidad.

Votación del punto 6: aprobado por 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las trece horas, treinta y dos minutos del día cinco de diciembre de dos mil veinticuatro.

12-24/APC-003895 y 12-23/APC-000786. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación y políticas de desarrollo de la estación de esquí de Sierra Nevada

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Bienvenidos a la celebración de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la última del año y la última de este periodo de sesiones. Espero que tengamos la oportunidad de debatir todos los temas del extenso orden del día en un buen ambiente constructivo, para sacar conclusiones que ayuden a mejorar la vida de todos los andaluces.

Les recuerdo que empezamos por las comparecencias. Las dos que hay previstas hoy son agrupadas, con lo cual tenemos la oportunidad de participar todos los grupos parlamentarios.

La primera de ellas es sobre la estación de esquí de Sierra Nevada. Les recuerdo que los tiempos de participación son quince minutos para la consejera, siete minutos para los grupos participantes y cinco minutos de cierre para la consejera.

Y, sin más, pues comenzamos con esta primera comparecencia. El turno primero sería para el Grupo Mixto y para Por Andalucía, que no...

[Intervención no registrada.]

Bueno, perdón, es verdad. Me iba a saltar a la consejera.

Pues nada, consejera. Suya es la palabra para comenzar.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, muy buenos días.

Muchísimas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señorías.

También saludo a parte de mi equipo, que hoy me acompaña, concretamente al consejero delegado de Cetursa Sierra Nevada y al director general de Movilidad de la consejería. Y, como digo, muy buenos días y gracias a todos.

Comparezco en esta comisión a fin de informar de la situación actual de la estación de Sierra Nevada, un emblema turístico y un motor económico de nuestra comunidad que ha experimentado en los últimos años una profunda transformación, gracias a la gestión operada por la nueva dirección de Cetursa, liderada por Jesús Ibáñez, que es la empresa pública encargada de la estación granadina.

Las cifras económicas, los balances de afluencia de usuarios, temporada tras temporada, hablan por sí solos de la notable evolución y del salto de calidad experimentados en Sierra Nevada en estos casi seis años de gestión del Gobierno de Juanma Moreno.

Una etapa marcada por una histórica inversión para mejorar sus instalaciones y servicios que, sin lugar a dudas, ha fijado el inicio de un tiempo nuevo para la estación de esquí. Hasta no hace mucho tiempo, señorías, Sierra Nevada era un recurso natural de enorme potencial que, sin embargo, había caído en un proceso de considerable obsolescencia debido a una inadecuada gestión, lo que había situado a la estación granadina en una clara desventaja con respecto al resto de estaciones de esquí de España. Solo les tengo que recordar que, a nuestra llegada al Gobierno, tuvimos que sustituir a la anterior directora socialista de Cetursa, que estaba siendo investigada por la Cámara de Cuentas y la Fiscalía por inflar sueldos y sobresueldos, incluso en la época más dura de la crisis. Una investigación que concluyó con la condena de la exdirectora de Cetursa por menoscabo de fondos públicos. Así estaba Sierra Nevada. Esta fue la sierra que nos encontramos y tuvimos que hacer frente a un importante déficit de actualización en la estación de esquí debido a la ausencia de grandes inversiones.

Primero, de la mano de la Consejería de Hacienda, hay que recordarlo, y desde hace ya casi tres años, bajo el paraguas de la Consejería de Fomento, este Gobierno asumió con enorme ilusión la gestión de Cetursa con el objetivo de rescatarla de la deriva en la que se hallaba sumida y auparla de nuevo al estatus que, sin duda, merece, el de ser un referente internacional del turismo de nieve.

En los últimos seis años, desde 2019, el Gobierno de Juanma Moreno ha acometido la mayor transformación en Sierra Nevada desde los años noventa, con una inversión de más de cien millones de euros, una inyección inversora que ha supuesto doblar el activo total desde Cetursa y que se ha destinado a mejorar los remontes, las instalaciones, la digitalización de la estación, la nieve producida, las máquinas pisapistas y un largo etcétera. Este notable esfuerzo inversor ha permitido afrontar la modernización necesaria de las instalaciones de la estación para que Sierra Nevada pueda seguir siendo una estación de referencia para el conjunto de España y de Europa. Basta comparar las principales variables económicas de Cetursa, desde junio de este mismo año con diciembre de 2018, para comprobar que los números están respaldando nuestra gestión.

Sierra Nevada cerró la pasada temporada con una cifra de negocio de más de 46,1 millones de euros, lo que representa un incremento del 29% en comparación con la temporada 2017-2018. Y ello, además, teniendo en cuenta el impacto de la pandemia del covid durante dos temporadas, especialmente fuerte en la temporada 2021-2022.

Como consecuencia de las actuaciones realizadas desde el año 2019 para ordenar y hacer sostenible la estación, Sierra Nevada es ahora una estación con menos deuda, con empleo de más calidad y más atractiva para los practicantes del deporte del esquí. Cada vez estamos más cerca de lo que queremos que sea Sierra Nevada: la estación referente del sur de Europa y polo de sostenibilidad ambiental, económica y social para Granada y para Andalucía.

La senda ya la tenemos marcada, por lo que solo tenemos que seguir avanzando en la línea iniciada por este Gobierno en los últimos años. Para esta temporada 2024-2025, el Plan Estratégico y de Sostenibilidad 20-30 de Cetursa contempla una inversión de más de diez millones de euros, un flujo de inversión que se materializará en las principales líneas estratégicas que inspiran ese plan, como son los sistemas de nieve producida y la economía circular del agua, enfocados a la senda de reducción de la huella hídrica; el medioambiente y la biodiversidad. Destacan, en este sentido, las medidas que se han

puesto en marcha para proteger especies endémicas y el hábitat natural que las rodea, así como la protección del suelo y la vegetación, mediante la restauración de la vegetación autóctona y la regulación de acceso de visitantes a ciertas áreas sensibles. El plan de descarbonización, desde 2019 ya se ha conseguido reducir un 72% la huella de carbono de la actividad que depende directamente de Cetursa. El plan de movilidad urbana, con la planificación de una nueva inversión para sustituir en los próximos años el telesilla parador. La mejora del dominio esquiable, optimizando flujos de movilidad en la zona de principiantes, en Borreguiles, y uso de remontes y mejora del área de actividades en la zona de Mirlo. La mejora de los servicios de restauración, con el proyecto del restaurante Nevasol, actuación ya licitada y adjudicada, con ejecución en el año 2025. La mejora de los servicios turísticos, con las tareas previas para la próxima remodelación de hoteles y las nuevas oficinas de Cetursa, y el plan de digitalización y ciberseguridad. En esta temporada ponemos al servicio de los clientes un sistema innovador en el mundo de la nieve que permite a los esquiadores llevar el *forfait* en su teléfono móvil y activarlo desde la app de la estación, gracias a la tecnología BLE. Los usuarios podrán acceder a pistas del mismo modo que con un *forfait* convencional y sin necesidad de sacar el móvil ni manipularlo.

Una de las novedades más relevantes que presenta la estación invernal en esta temporada es el estreno de las nuevas cabinas del telecabina Borreguiles, una vez sometidas a la renovación integral de asientos, cristales de policarbonato, tornillería y elementos de seguridad. Durante el verano, las ochentas cabinas han sido desmontadas en su totalidad en la factoría de Sigma, en Francia, de la multinacional de transporte por cable Leitner. Y excepto la estructura de los vehículos, todos sus componentes han sido renovados, con un importe de ejecución de dos millones de euros. Las cabinas, que estos días están siendo instaladas en el cable del remonte, tienen capacidad para ocho personas sentadas y presentan una estética similar a la del nuevo telecabina Al Ándalus, que funciona en paralelo entre la urbanización de Pradollano y el área de pistas de Borreguiles. Una vez instaladas las nuevas cabinas, el telecabina se somete a prueba de carga y, tras ser revisado por la autoridad administrativa, queda listo para su entrada en funcionamiento. Simultáneamente, se ha renovado la galería que desde Pradollano da acceso al telecabina Borreguiles, con un nuevo revestimiento y unificación estética de la cartelería comercial.

Otra de las novedades de esta temporada en el parque de remonte es la nueva alfombra de embarque del telesilla Borreguiles 1, en el área de principiantes, una instalación muy demandada por las escuelas de esquí para facilitar el acceso a los esquiadores más noveles. Con el nuevo embarque no es solo más fácil, ágil y cómodo subirse a las sillas de Borreguiles 1, sino que se prevé un aumento del 20% de su capacidad de transporte para apoyar al telesilla Emile Allais en los días de más demanda.

Se ha ejecutado la renovación de la estructura envolvente del telesilla Stadium, unificando la estética del remonte con el resto de los medios mecánicos de la estación, con la instalación de muros cortina para conseguir la máxima luz en el interior del remonte. Está recubierto con piedra de Sierra Nevada.

Sierra Nevada incorpora también esta temporada veinte cañones de nieve producida, de alta y baja presión, buena parte de los cuales —ocho— van instalados en la pista superverde que arranca en la superior de Borreguiles 1 y que, tras descender por el lateral izquierdo del área de principiantes, acaba en la inferior de dicho remonte. Ello va a permitir facilitar en inicio de temporada, con pocas nevadas, la apertura del área de principiantes con una mayor oferta esquiable que hasta ahora. Sin duda, estos vein-

te nuevos cañones van a suponer un nuevo salto en las mejoras en los sistemas de producción de nieve que Sierra Nevada lleva desarrollando en los últimos años.

Pero hay más novedades, como son la instalación en la planta menos tres del *parking* de la Plaza de Andalucía de 43 puntos de recarga para vehículos eléctricos. Dicha planta ha sido reasfaltada por completo, así como el anillo viario de la planta menos dos.

También los usuarios podrán hacer uso de trescientas nuevas taquillas guardaesquíes automatizadas, para atender la gran demanda de este servicio en los últimos años. La mayor parte de estas taquillas —que se podrán alquilar por temporada completa o bien por día— van instaladas en la estación superior del telecable Al Ándalus.

Se han instalado también nuevas pantallas informativas para mejorar la comunicación al cliente, una vez está en la estación de esquí. Así, a la veintena de pantallas ya existentes en Pradollano como en las distintas áreas esquiables, se incorporan nuevas pantallas en los accesos al *parking* en Pradollano y en Borreguiles. Destacan las seis pantallas con tiempos de control de acceso a remontes en los telecabinas Borreguiles y Al Ándalus y en el telesilla Jara, Monachil y Stadium.

La estación implementa esta temporada un sistema basado en inteligencia artificial, que controlará colas y tiempos de espera en sus remontes y zonas de acceso. La innovación del sistema radica en su capacidad para procesar imágenes captadas por cámara y emitir datos en tiempo real. La inteligencia artificial analizará los flujos de personas y generará informes de ocupación en las diferentes áreas de la estación. Como pueden apreciar, señorías, continuamos la inversión en innovación y modernización desplegada en estos últimos años y que ha permitido situar a la estación en un referente a nivel nacional en infraestructuras, por esa transformación digital que ha experimentado.

Como consejera de Fomento, y también presidenta de Cetursa, me gustaría destacar el enorme esfuerzo que, año tras año, hace y afronta el equipo de esta empresa pública para seguir incorporando mejoras y para transformar la estación. Y me gustaría agradecer muy especialmente a Jesús Ibáñez, su consejero delegado, que ha sido el artífice de esta gran transformación.

Pero esta consejería, señoría, seguimos siendo ambiciosos. Y el objetivo que nos hemos impuesto es exprimir al máximo el potencial que tiene Sierra Nevada y, al mismo tiempo, seguir optimizando su gestión, para mejorar los resultados de Cetursa y ser la estación que merece ser.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pues a continuación, el debate de los grupos parlamentarios. Veo que siguen sin estar —no les habrá dado tiempo a llegar—, al Grupo Mixto, Por Andalucía; por lo tanto, el siguiente turno es para el grupo Vox.

Y, para la defensa de su posicionamiento, tiene la palabra el señor López Olea.

Cuando usted quiera, señor López Olea.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Pues sí, consejera, es Cetursa, Sierra Nevada. Y para un granadino pues es siempre motivo de orgullo.

Fue el gran escritor de la generación del 98, Ángel Ganivet, el que, en sus *Cartas finlandesas*, ya nos adelantaba el potencial que podía tener ese paraje natural, que es orgullo de todos los granadinos, Sierra Nevada. Yo he nacido y he vivido siempre en la cara norte de Sierra Nevada, al otro lado, donde se produce, en este caso, esa estación de esquí, tan singular, de la que estamos hablando aquí esta mañana. Y sí, fue Ángel Ganivet, siendo cónsul en Helsinki, el que en sus *Cartas finlandesas* ya adelantaba que aquello podía ser la Finlandia, en este caso, de Andalucía, de España y de Europa.

Tenemos una estación de esquí, que es la que más al sur está de Europa, con una situación singular, a una hora de distancia de la playa. La estación se llamó Sol y Nieve en su momento. Era así como se le denominaba, porque puedes tomar el sol cuando subes allí y también hacer unos kilómetros de esquí. La estación ha pasado desde el siglo XIX hasta hoy, con aquellos diez amigos que convirtieron Sierra Nevada en el tercer club más antiguo de España y pionero de Andalucía, ya en 1912. Y si seguimos la historia, hasta 1964, que es cuando creo, que se crea esta sociedad que es Cetursa. Cetursa se convirtió en una empresa modelo de gestión turística para la zona, que generó durante décadas lo que hoy tenemos, hasta llegar a la década de los ochenta, donde la estación pasó a pertenecer a la Junta de Andalucía por ser socio mayoritario; accionista, creo que también. Tienen acciones el mismo Ayuntamiento de Granada y el Ayuntamiento de Monachil. ¿Es de esa forma, señora consejera?

Y, bueno, la sierra ha tenido vicisitudes distintas. La señora consejera nos ha descrito aquí los lamentables sucesos que tuvimos que soportar con algunas direcciones anteriores, en este caso, pues las direcciones que se impusieron por el Partido Socialista. Estamos en lo mismo. Para vergüenza de los granadinos. No vamos a recordar aquello, porque es un tema que ha pasado y estamos ahora mismo en otra cosa.

Pero, bien, la gestión, nosotros desde nuestro grupo, tenemos que decir que se está realizando una buena gestión de la sierra, vamos a decirlo así. Pero ¿existen carencias? Pues, claro, que existen carencias. Creemos que todo es mejorable y, en este caso, hay muchas cosas mejorables. Mire usted, señora consejera, el año pasado, por ejemplo, en nuestro grupo recibimos muchas críticas por parte de personas de la sierra, comerciantes, empresarios, etcétera, por ejemplo, con el tema de los *forfaits*. Pues, se seguía cobrando el precio del *forfait* al mismo precio cuando hay diez kilómetros esquiables que cuando hay cien kilómetros esquiables. Con lo cual, llevaba a críticas abundantes de los turistas que aparecían por allí.

Y tenemos que ser competitivos, porque, sobre todo, la gente que viene a esquiar a Sierra Nevada conoce otras estaciones de esquí. Y debemos tratarlos bien para que vuelvan otra vez a Granada, con comodidad. Por lo tanto, le insto a que revisen esto. Es decir, cobrar el *forfait* al mismo precio, cuando solo tenemos diez kilómetros, quince o veinte kilómetros esquiables, pues, no es normal. Porque, al final, la gente que viene a hacer esquí no obtiene el producto que quiere y no se siente bien tratada.

Hay otras cuestiones, por aquí me han pasado también, con el tema de lo que son los trabajadores de la casa. Que, por ejemplo, me dicen aquí, el tema de las condiciones extremas en las que trabajan

estos trabajadores. Se quejan también de la vestimenta, o sea, del material que tienen que utilizar de su vestido diario, que, en este caso, según ellos, viene empeorando en los últimos años. Esto quizás se deba, pues, a las contrataciones que ustedes hagan, que saquen a la licitación. Deberían tener mucho más cuidado con eso.

También los trabajadores nos instan al tema de pasar ya a ser trabajadores fijos. Parece ser que hay muchos trabajadores en una situación de temporalidad, posiblemente sean algunos de ellos fijos discontinuos; pero muchos trabajadores de la casa llevan muchísimos años trabajando ahí, sin haber adquirido, en este caso, la situación de fijos.

Y también nos advierten respecto a las jubilaciones. Tenemos que ver que estos trabajadores, como he dicho antes, trabajan en unas condiciones algunas veces extremas. Tenemos trabajadores en la casa que tienen ya edades avanzadas, con lo cual se debería buscar una solución para su jubilación anticipada y permitir que trabajadores de cierta edad no trabajen ya bajo las condiciones extremas en las que se está desarrollando, en este caso, su vida laboral.

La sierra es fundamental para Granada, supone el 2,2% creó del producto interior bruto de la provincia y da trabajo a siete mil y pico personas, tanto de puestos de trabajo directos como indirectos. Con lo cual, debemos cuidar, en este caso, nuestra Sierra Nevada.

Consejera, hay una cosa que le quiero decir a usted. El Partido Popular ha llevado en todos sus programas electorales la *granadidad*, en este caso, de Cetursa y de Sierra Nevada. Es lo mismo que hacía con la Alhambra. Juanma Moreno siempre decía: «Tenemos que conseguir la *granadidad*». Pero seguimos centralizando, en este caso, tanto Sierra Nevada, como la Alhambra, desde Sevilla...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor López Olea, vaya concluyendo, por favor.

El señor LÓPEZ OLEA

—... desde el Gobierno andaluz. Yo le insto a que cumplan también con sus promesas electorales. Por ejemplo, con la Alhambra. Bueno, yo entiendo como granadino que no es suficiente el Plan Alhambra, que se debería hacer un esfuerzo más. Y quizás con Sierra Nevada habría soluciones efectivas para dejar en manos de los granadinos esa joya que es Sierra Nevada de una vez por todas.

Muchas gracias, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

A continuación, el turno del Grupo Socialista. Señora Manzano, tiene la palabra.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, señora presidenta.

Mire, señora consejera, yo lo primero que le pediría es máximo respeto a la presunción de inocencia. No vaya a ser que le pase como con la anterior directora de la Alhambra, la señora Mar Villafranca, que luego quedó en nada, señora consejera.

Y, mire, Cetursa-Sierra Nevada no tiene seis años, señora consejera, tiene sesenta años, sesenta años de historia construida por sus trabajadores, por sus trabajadoras, por los deportistas de élite y también por los principiantes, por visitantes, por empresas, por responsables políticos, por entidades locales, como el Ayuntamiento de Monachil y, especialmente, por la Junta de Andalucía, que decidió crear una empresa pública para su gestión.

Fue un gobierno socialista, señora consejera, quien compró la estación que estaba en la ruina, quien le inyectó capital público para ser el socio mayoritario y quien continuó invirtiendo año tras año, presupuesto tras presupuesto y temporada tras temporada, para llegar a convertirla en la estación de prestigio internacional que es hoy. Y gracias, en parte, a la organización de varios campeonatos del mundo, en el 1995 y en el 2017, y que fue lo que provocó su verdadera transformación, señora consejera, y que hoy usted aquí, se atribuye. Su gobierno lo único que ha hecho ha sido heredar esta situación. Y no han inventado Sierra Nevada, señora consejera. Hoy es lo que es gracias, insisto, a los distintos gobiernos socialistas.

Mire, ¿sabe lo que sí le voy a decir yo? Pues, cuáles son las señas de identidad de estos seis años del gobierno de Moreno Bonilla en cuanto a esta estación. Uno, el trabajar por una estación para élites y alejarla del resto de la población con reducido poder adquisitivo. En el tiempo que llevan gestionándola han elevado el coste del *forfait* hasta 63 euros, señora consejera, lo que supone una subida de casi el 50% sobre el precio que dejamos los gobiernos socialistas. Han subido hasta el precio del *parking*, de tal manera que un visitante que no es esquiador, pues, antes pagaba de media unos 30 euros y ahora paga de media 52 euros.

Pero, en segundo lugar, la seña de identidad del gobierno de Moreno Bonilla es la de la pérdida de Cetursa de toda capacidad de gestión y de decisión y, por tanto, de autonomía, señora consejera. Al consejero delegado, al que saludo hoy y le agradezco que esté aquí, lo han convertido en un hombre desprovisto de capacidad de dirección. Las decisiones estratégicas y, entre ellas, las económicas, las contables y las presupuestarias se toman en función de los intereses de la Administración sevillana y de sus servicios centrales. Hasta 22 competencias, señora consejera, han delegado en alguien que está a 300 kilómetros de Sierra Nevada. Lo dice el *BOJA*. ¿Se acuerda de este *BOJA*, verdad? De septiembre del año 2023. Es un nuevo Juanma Moreno nos miente, una burla a los granadinos y a las granadinas, dado que tan solo, como ha dicho el parlamentario de Vox, hay que mirar el programa electoral del Partido Popular del año 2018, donde decía: «Un modelo de gestión cien por cien granadino». Cumplan con sus promesas electorales.

La tercera característica es la despatrimonialización de Cetursa, con la venta del Hotel Ziriyab, con la venta de su sede en Pradollano para ubicar un hotel de lujo. Los restaurantes de las pistas son hoy ges-

tionados por franquicias, señora consejera, que son ajenas a la estación y hasta han subastado la residencia de tiempo libre, que ya lo sé, que no depende de Cetursa, pero sí depende de este Gobierno de Moreno Bonilla.

Y, como consecuencia, pues hasta la dirección de la empresa está establecida en la ciudad. El despacho del consejero delegado está en la antigua sede de La Caixa, lejos del sector empresarial, lejos de los visitantes, lejos de los clientes y demostrando así el nulo contenido de gestión que le han dejado al consejero delegado. Han optado por un modelo privatizador, señora consejera, codicioso, que solo beneficia a unos pocos y va en contra del interés general.

Y la cuarta de las características de este periodo de Cetursa, gobernado por ustedes, es o tiene que ver con el modelo medioambiental, que es puro *greenwashing*, señora consejera, puro *greenwashing*. Lo cierto es que ni tienen proyectos estratégicos ni tienen visión de futuro en este sentido. Todavía no han comprendido lo esencial. Y lo esencial es que Sierra Nevada tiene unas características especiales por la latitud a la que está situada y no pueden compararla con los Alpes ni con Escandinavia. No hacen nada más que viajar al norte para copiar proyectos que no tienen resultado en Sierra Nevada. Y esto es verdad que supone una debilidad en determinadas cuestiones, pero deberían saber aprovechar lo que sí tiene de fortaleza y de ventaja competitiva, pues para hacer una gestión en ese sentido.

Y la diversificación de las actividades, señora consejera, especialmente las vinculadas al verano, tampoco las crearon ustedes, no las han inventado, ya estaban. Lo que sí están haciendo hoy es convertir a Sierra Nevada en un parque temático. Si hasta fracasaron con sus intenciones de cultivar la nieve, el *snow farming*, recuerda, ¿no? Hasta tuvieron que anular un pliego de condiciones, un pliego licitado, tras venderlo a bombo y platillo como la mejor de las soluciones posibles. Y casi que mejor fue así, porque ecológico, lo que se dice ecológico, señora consejera, no era este *snow farming*. ¿Y dónde está aquí, en esta práctica, la economía circular, señora consejera? No sé qué tiene esto de economía circular. ¿Y las electrolineras de las que usted habla y que han vendido como proyecto estrella para reducir la huella de carbono? Pues es *peccata minuta*. Y es *peccata minuta* en comparación con el ingente gasto de agua que hacen ustedes más de la que tiene autorizada la estación y que ha llevado al organismo de cuenca, precisamente, a incoar a Cetursa varios expedientes sancionadores. Así que, pues, *greenwashing*, señora consejera.

Y, mire, mantiene usted que esto de que los 100 millones de euros de inversión es meritorio. Pues, claro, señora consejera, si han tenido la ayuda del Gobierno de España con los fondos Next Generation, que ha sido precisamente lo que les ha permitido a ustedes hacer todas estas inversiones. Que ustedes votaron en contra, señora consejera. Que el PP dijo que no a estos fondos Next Generation. ¿Es que no lo recuerdan, señora consejera? Lo meritorio, ¿saben lo que es? Que en un periodo de crisis como la que se sucedió en el año 2008, pues, año tras año, se invirtiera en Cetursa, presupuesto a presupuesto, se invirtiera en Cetursa con fondos propios, señora consejera, con fondos propios.

Dice usted que tienen una cifra de negocios de 46 millones. Pues, cuando no había fondos europeos, la facturación era de 44. Tampoco es tanto el mérito, señora consejera. Mire, meritorio es dejar preparada una estación para los mundiales de 2017 con infinidad de inversiones y, a la misma vez, ser capaces de que la actividad comercial siga funcionando. Eso sí que es un gran hito, señora consejera. Y de

eso no ha mencionado usted nada, porque, como usted cree que Sierra Nevada tiene nada más que seis años, pues, se le ha olvidado pronunciarlo.

Mire, meritorio es no solo invertir, señora consejera. Lo meritorio es el retorno que tiene esa inversión. ¿Sabe usted el retorno que tuvieron los mundiales del 2017? Cuatrocientos cuarenta y cinco millones de euros para Granada y para su provincia. Igúalelo, señora consejera. Si usted es capaz de igualarlo. He aquí el giro de 180 grados en todo esto que acabo de anunciar, señora consejera, y no el suyo.

Y, por cierto, que se le ha olvidado anunciar que ahora dicen que van a hacer los accesos a Sierra Nevada de la carretera. Hace cuatro años que lo anunciaron. Cuatro años. ¿Cuánto tardan...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, señora Manzano.

La señora MANZANO PÉREZ

—... ustedes en hacer la infraestructura? Y también le digo que a la carretera de La Ragua creo que se le va a caducar el impacto ambiental. Haga el favor de ponerse a trabajar.

En definitiva, señora consejera, y termino. Pues, mire, Sierra Nevada es mucho más que una estación de esquí. Es un emblema de Granada. Eso es lo único con lo que voy a coincidir de todo lo que usted ha dicho. Es un motor de desarrollo para Andalucía. Así que lo que le pedimos es que abandone las políticas privatizadoras, que no excluya a la estación de la gente más sencilla, que deje el autobombo y recupere la gestión cien por cien granadina.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

A continuación, el turno del Grupo Parlamentario del Partido Popular.

Y para su defensa, su posicionamiento, tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Gracias, señora consejera.

Bueno, tenemos que empezar desde el Grupo Popular agradeciéndole al Partido Socialista que nos haya vislumbrado en toda una clase de geomorfología, porque nadie sabía que antes de la llegada del Partido Socialista en Sierra Nevada lo que había era un humedal o una planicie. Porque parece que es que Sierra Nevada está ahí desde que llegó el Partido Socialista. Todo ha empezado. Curiosamente,

después de tantos años y de tantas cosas que dicen que han hecho, la señora Manzano ha terminado pidiéndole a usted que haga los accesos y que dice que lo prometió hace cuatro años. Digo yo, pues, si ellos lo crearon todo, ¿qué pasa, que crearon allí en la planicie Sierra Nevada y no hicieron los accesos? Es absolutamente ridículo el planteamiento que están haciendo. Yo entiendo que es complicado, es complicado reconocer el buen hacer, en este caso, de un Gobierno como el nuevo Gobierno de Andalucía.

Pero, además, hay que decirle también otra cosa. Y hay que ser precisos. Usted ha acusado a la consejera de vulnerar la presunción de inocencia en relación a los casos judiciales que tiene la directora de Cetursa anterior, socialista, que ustedes pusieron. Y usted no ha dicho la verdad. ¿Es cierto que esta señora está pendiente de un segundo juicio? Sí. Pero es que ya ha sido condenada en un primer juicio. Por lo tanto, señora Manzano, yo no le voy a pedir que retire usted las palabras del *Diario de Sesiones*, pero, evidentemente, como usted comprenderá, usted no ha dicho la verdad, porque ha intentado vislumbrar una acusación a la consejera cuando la consejera lo único que ha hecho ha sido hacerse eco de lo que ya han sido pronunciamientos judiciales. No inventen ustedes. Ya sabemos que han inventado la sierra, pero no inventen.

Después le voy a decir una cosa. Hay que reconocerles a los gobiernos, aunque sean de otros signos políticos, las cosas buenas que han hecho. Nadie duda de que el Partido Socialista empezó con buenas intenciones en Andalucía. El problema es que ustedes se fueron corrompiendo desde el punto de vista político con los años y acabaron siendo un desastre. Porque, además, Sierra Nevada, que es un símbolo de los granadinos —y permítanme que le diga—, y no solo de los granadinos, aunque, evidentemente, esa seña de identidad es de Granada, sino que es de toda Andalucía, como ocurre con otros elementos que hay en Andalucía que son reconocidos a nivel internacional, a mí me recuerda al jamón de jabugo, señora consejera. Y le voy a decir el porqué. El jamón de jabugo está buenísimo. Lo corte un mal cortador o lo corte un buen cortador. Pero, evidentemente, no es lo mismo pegarle una tarasca a un jamón de jabugo que hacer un corte fino, que es lo que ustedes están haciendo. Y esa es la realidad de lo que está ocurriendo en Sierra Nevada.

Y, a diferencia de la opinión catastrófica que ha presentado la señora Manzano, las grandes, diríamos, marcas o las grandes empresas o los grandes medios de comunicación vinculados al turismo ponen a Sierra Nevada a nivel de estaciones de esquí, como pueden ser Aspen, en Colorado, que es una de las estaciones que todo el mundo reconoce como algo de las mejores que hay en el mundo, o estaciones como Mountain Black, en Canadá. ¿Habrà nieve en Canadá para que nosotros, en Andalucía, estemos compitiendo, como bien han dicho el señor López Olea, a apenas una hora de la playa, con países como estos? Oiga, es que esto lo que demuestra es que Andalucía, a pesar del Partido Socialista en estos últimos cuarenta años de la historia negra de Andalucía, tiene potencialidad para ser líder, incluso hasta en estaciones de esquí, en una comunidad que está a escasos kilómetros del norte de África. La pena es que con ustedes no se haya potenciado ese potencial que tiene Andalucía. Y ahora, pues el nuevo Gobierno lo está haciendo, y lo ha dicho la señora consejera. Nadie le va a quitar el mérito que hayan podido tener ustedes. Evidentemente, permítame que..., no sé si usted se ha dado cuenta de que lo de que ustedes inventaron la sierra era irónico, ¿no? No sé si lo han podido percibir. Pero, evidentemente, evidentemente, lo que se está haciendo ahora es coger una joya que se había ido degra-

dando como consecuencia de la corrupción, y no hablo de la corrupción económica, de la corrupción en el sentido menos peyorativo, una corrupción con el paso de los años de que ustedes habían tenido desde por el liderazgo de Andalucía, habían vendido una Andalucía subvencionada, una Andalucía que no tenía aspiraciones a liderar. Y, en este caso, el nuevo Gobierno de Andalucía, de Juanma Moreno, y con la consejera al frente, lo está haciendo.

Yo, señora consejera, la verdad es que, preparando esta intervención, lo único que podía decirle es que enhorabuena por el trabajo que están haciendo. Es que poco más se puede decir, después del planteamiento que ustedes están haciendo. Sí decirle al señor López Olea —y por terminar—, lo digo porque no es bueno entrar en opiniones no certeras de temas laborales; es muy fácil ponerse al lado de los trabajadores siempre. Los trabajadores —la consejera lo ha dicho— están en mejores condiciones que antes, pero no confundan ustedes, por ejemplo, porque la fijeza laboral de una empresa privada no tiene nada que ver con la fijeza laboral de una entidad pública. Es que es distinto; no se puede pedir uno en una Administración pública ser fijo sin haber pasado un proceso de selección. Lo digo para que no confundamos tampoco a la gente, con independencia de que se está trabajando en ese aspecto.

Y, por último, decía también usted, señor López Olea y criticaba el precio del *forfait*. La señora Manzano ha hecho todo un alarde de incremento de precios, ha descubierto la inflación en los últimos veinte años y la subida de precios que se ha producido en todas las cosas y, por lo tanto, se ha adaptado. Pero decía López Olea y hacía referencia a un granadino, Ángel Ganivet, yo creo que muy certeramente, con esa visión de que esto podía ser lo que ahora mismo es, que, al final, había gente que se quejaba porque el precio era superior. Mire, yo le voy a traer lo que decía también un andaluz —en este caso, un sevillano, Antonio Machado, y no se lo tome usted como algo personal, es simplemente una frase— que «todo necio confunde valor por precio». Es decir, cualquier persona que va a Sierra Nevada se da cuenta de que lo que está pagando es inferior al valor de lo que le está aportando la estación. Eso es una realidad. Y, si no, que se lo pregunten a la gente de Madrid, que tienen estaciones en Madrid, vienen aquí; a la gente de Cataluña, que tienen estaciones en Cataluña y vienen aquí, a la gente de Castilla; que tienen estaciones en Castilla y vienen aquí, y vienen aquí y no solo pagan el *forfait*, sino que pagan el viaje, pagan la gasolina, lo pagan todo. Y, por lo tanto, es razonable que en unas instalaciones públicas de Andalucía de primer nivel —dicho por los mejores portales de medios deportivos, de viajes y de comunicación— se pague adecuadamente a lo que se ofrece.

Y, por tanto, nada más que darle la enhorabuena desde el Grupo Popular; apoyarle en ese trabajo, que sigan trabajando como lo están haciendo, porque, con ese tipo de trabajo, Andalucía seguirá siendo líder, como lo ha sido históricamente, salvo en el periodo de gobierno del Partido Socialista.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Señora consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues señor López Olea, empiezo contestándole algunas de las cuestiones que usted ha planteado.

Lo primero que quiero decir es que 60 años, efectivamente, cumple Cetursa este año. Y yo les voy a recomendar que puedan ver un documental que han realizado los trabajadores de Cetursa, a los que he tenido la oportunidad de darles la enhorabuena, porque es un documental fabuloso, estupendo. Y me gustaría que todos pudieran verlo, apreciarlo. Y en él se cuenta un poco, un poco, en 40 minutos, aproximadamente, la historia de Cetursa durante todos estos 60 años, con el foco puesto en los trabajadores, que son realmente los verdaderos artífices de lo que es hoy Sierra Nevada. Y también de trabajadores que ya están jubilados y que, con una amplia experiencia, han dado la mayor parte de su tiempo laboral a la estación de esquí. Así que sí me gustaría que pudieran tener esa oportunidad y que pudiésemos comentarlo

Ha hablado usted del vestuario de algunos de los trabajadores. Y yo le tengo que decir que está mejor que nunca, porque, además, son los propios trabajadores, a través de una comisión, la que lo eligen a través del comité de empresas. Son ellos los que deciden qué prendas son las que se adquieren, y con el consenso absoluto de ellos.

Y me ha hablado usted también de Sierra Nevada, si es granadina, si no está en manos de los granadinos... Pues le tengo que decir que todos, todos, todas las personas que están en el equipo de dirección son granadinos. Todos: desde el consejero delegado hasta el resto del equipo directivo, todos son granadinos. Sierra Nevada, más granadina que nunca.

Y ahora también tendré oportunidad de contestarle a la señora Manzano. Señora Manzano, yo tengo un respeto absoluto a la Justicia, y mi grupo le tiene un respeto absoluto a la Justicia. Pero absoluto. También le tengo un respeto absoluto a la presunción de inocencia. Y aquí nadie ha puesto en duda la presunción de inocencia. En ningún momento he dicho que nosotros hayamos inventado Sierra Nevada. Sierra Nevada, afortunadamente, tenemos esa joya en Andalucía y tenemos esa joya en nuestra provincia, en la provincia de Granada, la suya, la mía, y somos afortunados. Lo que sí le tengo que decir es que hemos hecho la mayor inversión en años, la mayor inversión en años. Y ahí están las cifras: cien millones de euros es lo que hemos invertido en los últimos seis años. Y yo entiendo que a ustedes esto no les guste y no les gusta escucharlo, pero es una realidad absoluta.

Y de esos cien millones de euros, el cincuenta por ciento, aproximadamente, son fondos europeos, que le vuelvo a repetir —que ya ha salido en más de una ocasión en esta comisión—: los fondos europeos no son fondos del Gobierno de España, son fondos europeos, como su propio nombre indica. Y también le tengo que decir que esos fondos europeos no son generadores de ingresos, como requisito; no pueden afectar a la cifra de negocio. Usted me ha puesto ahí una comparativa que no ha sido la más adecuada. Así que yo quiero que le quede a usted claro qué parte de inversión, de esos cien millones de euros, son fondos europeos. Bienvenidos, bienvenidos. Ojalá podamos tener más fondos europeos. Siempre estamos solicitando más fondos europeos, porque va a revertir en el beneficio, en la modernización de nuestra estación de esquí. Así que yo creo que todos debemos estar orgullosos de que lleguen fondos europeos y de que también sepamos invertir. Y, en este caso, el consejero delegado ha sabido

invertir muy bien todos los fondos que han llegado a la estación, todos. Y ha hecho una gestión ejemplar. No lo estoy diciendo yo, lo dice absolutamente todo el mundo. Tiene una reconocida trayectoria y un reconocido prestigio, y así lo está demostrando, y así estamos trabajando en Cetursa Sierra Nevada.

Yo le tengo que decir que, respecto a lo que usted ha sacado del *BOJA* diciendo que no se está llevando la gestión por parte de granadinos, le he contestado al señor López Olea que todos los directivos son granadinos. Y es que le voy a decir más: solamente lo que usted ha enseñado del *BOJA* es para la gestión de los fondos europeos. La gestión de los fondos europeos que tiene, como usted sabe, Cetursa Sierra Nevada está en la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda; por eso estamos en esta comisión haciendo esta intervención y poniendo el foco en la estación de esquí. Y es también la Dirección General de Movilidad la que gestiona esos fondos europeos —que, por cierto, señora Manzano, también es granadino; José Miguel Casasola, director general, es granadino, anterior secretario general del Patronato de la Alhambra y el Generalife—. Cetursa se lleva cien por cien desde Granada. Y esta consejera, también de Granada. Así que no sé usted qué miedo tiene, qué duda tiene o qué le preocupa de la gestión granadina de Sierra Nevada. Gestionamos desde Granada, gestionamos en Granada, pero gestionamos pensando en ese futuro y en esa futura estación de esquí andaluza, española y europea.

Habla usted también de la gestión del agua en Sierra Nevada, y creo que tiene un gran desconocimiento. Y es que el agua que se usa en la estación de esquí para producir nieve artificial a través de los cañones no es de consumo humano. Y es que ustedes lo repiten una y mil veces, pero es que eso no les lleva a decir la verdad. Es reutilizada después para uso agrícola. Y no se pierde ni una sola gota de agua, ni una sola gota de agua. Esta agua no se consume; se transforma en nieve y vuelve a su cauce tras el deshielo, facilitando el riego en los meses que es más necesaria el agua. Se cumple con el ciclo integral del agua.

Y ya, para finalizar, señora presidenta, me dice que no he hablado de la carretera. Pues mire, sí; tenemos la carretera de acceso a Sierra Nevada en los presupuestos del próximo año, la mejora integral de la A-395. Yo me pregunto: después de tantos años, ¿ustedes por qué no han tenido a bien hacer nada en esa carretera de acceso a la sierra? ¿Y por qué ahora nos achaca a nosotros que lo hayamos incluido con una partida de 4,8 millones de euros en los presupuestos de 2025? Un proyecto de 21 millones de euros, tengo que recordárselo. Y estabilización de taludes ¿Ustedes por qué no han hecho nada? A mí me gustaría saberlo. Así que deje usted de decir que no se hacen las cosas bien en Sierra Nevada, porque el equipo que gestiona la estación de esquí está haciendo una labor ejemplar, ejemplar. Y yo, desde aquí, les felicito.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/APC-003880, 12-22/APC-000072, 12-22/APC-000123 y 12-22/APC-000438. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los planes de la consejería con respecto a los consorcios metropolitanos de transporte en Andalucía y el mapa de concesiones del servicio de transporte regular

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues pasamos a la segunda comparecencia.

Vamos a darle unos minutitos para que recoja los papeles la consejera.

La segunda comparecencia es relativa a los consorcios metropolitanos de transporte urbanos y al mapa de concesiones del servicio de transporte regular.

Como ya les dije, es una comparecencia agrupada y comienza el turno de la consejera de quince minutos.

Cuando usted quiera, consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, pues contar con un buen transporte público es una prioridad para este Gobierno a todos los niveles, pero muy especialmente en el ámbito metropolitano, donde se concentra el 93% de la demanda.

Nuestro reto es ofrecer a los ciudadanos la mejor oferta posible de transporte público y que puedan atender así sus necesidades de movilidad de la forma más sostenible y eficaz. Para conseguirlo estamos trabajando en dos líneas. En el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte público que permitan ofrecer más alternativas a los ciudadanos a la hora de decidir cómo realizar sus desplazamientos. El impulso dado en estos años a los metros y tranvías andaluces creo que está fuera de toda duda. Y la segunda línea de actuación es el desarrollo de sistemas integrados de gestión de transporte a través de los consorcios metropolitanos de transporte.

En Andalucía contamos con nueve, uno por cada gran aglomeración urbana existente. Y a través de ellos se articula la cooperación económica, técnica y administrativa entre las administraciones consorciadas: la Junta, los ayuntamientos y las diputaciones. Su objetivo no es otro que el de dotarnos de un sistema de transporte público adecuado a la situación de cada ámbito y que a la vez sea sostenible y vertebrador del territorio. No es ni una tarea fácil ni siempre ha estado respaldada como debiera de la forma más efectiva.

Cuando el Gobierno de Juanma Moreno tomó posesión, una de las primeras actuaciones que tuvimos que llevar a cabo, en el verano de 2019, fue la modificación de los estatutos de estos organismos para adaptar la financiación y las aportaciones de las entidades consorciadas en función de sus competencias. Y no solo eso, para controlar más y mejor la actividad de los consorcios, se decidió que los ingresos y los gastos de los mismos en los que participa la Junta contaran con una sección específica.

Una vez logrados estos cambios, nos hemos centrado en mejorar su gestión y servicios, adecuarlos a la demanda, así como en atender las peticiones de los municipios que han ido reclamando incorporarse a los consorcios.

Les recuerdo que a día de hoy hay 174 municipios consorciados, a los que se suman 43 adheridos mediante convenio. En total, 224 municipios que suman una población cercana a los seis millones de personas, o lo que es lo mismo, casi el 70% de la población de Andalucía. Nuestro objetivo es ofrecer el mejor servicio al mayor número posible de ciudadanos. En el caso de la integración de más municipios, siempre estamos abiertos a seguir sumando, aunque eso implica un procedimiento y el cumplimiento de requisitos que, como saben todos ustedes, están reglados.

Además, para conseguir una mejor gestión y ofrecer los mejores servicios de transporte público, estamos adecuando la oferta a las necesidades de cada área metropolitana.

Y, con una visión regional, se constituyó como instrumento de coordinación el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios. Eso nos permite gestionar proyectos comunes a los consorcios, unificar sistemas de información al usuario o establecer criterios homogéneos en las relaciones con los operadores. Ya se han dado avances significativos en la coordinación e intermodalidad de los servicios que prestan los consorcios con respecto al resto de modos de transporte público. Eso ha hecho, por ejemplo, que la tarjeta de los consorcios, con independencia de dónde se emita, pueda ser usada en autobuses metropolitanos, en el transporte urbano, en el tranvía de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en los metros de Granada, Málaga y Sevilla o en el Trambahía de Cádiz.

El éxito de este título de transporte, que puede utilizarse en todos los servicios de la red de consorcios, lo confirma el número de tarjetas operativas, que a finales del pasado mes de octubre se situaba en casi tres millones y medio, más del 70% de los viajes en autobuses metropolitanos se realizan utilizando la tarjeta del consorcio. Una tarjeta que, además, es la más utilizada en otros modos de transporte, por ejemplo, en los metros de Sevilla y Málaga, el 70% de sus viajes se hace con cargo a la tarjeta del consorcio. Y esta buena acogida reside principalmente en el que el único título válido para hacer transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo en las áreas metropolitanas es esta tarjeta. Un transbordo que, además, está bonificado por el consorcio, como todos ustedes saben.

Les recuerdo también que este Gobierno ha conseguido que, tras años de espera, los servicios de cercanías de Renfe en Cádiz, Málaga y Sevilla se hayan integrado en los sistemas tarifarios del consorcio de cada área, aplicando los mismos descuentos que en el resto de modos de transporte, con lo cual nos sentimos muy satisfechos por esta medida. Sin duda, nuestro objetivo de contar con una tarjeta única para todo el transporte público colectivo en Andalucía, que tanto nos demandan los usuarios, está hoy mucho más cerca.

Estas mejoras, junto a las bonificaciones al transporte público aplicadas tras la pandemia o la puesta en marcha de la Tarjeta Joven de Transporte aprobada por el Gobierno andaluz, han contribuido notablemente al incremento de usuarios de los consorcios andaluces. Este año, hasta octubre, hemos superado los 101 millones de viajeros, lo que supone un 30% más que en el mismo periodo del año pasado. Queremos seguir creciendo, porque sabemos que usuario que ganemos para el transporte público es usuario que restamos del vehículo privado. Y con ello ganamos todos: reducimos la congestión

del tráfico y las emisiones contaminantes a la atmósfera y avanzamos hacia una movilidad más sostenible y eficaz.

Y para ello estamos trabajando en varios frentes: impulsando todos los planes de transporte metropolitanos, que son la base para seguir avanzando en la mejora del servicio y en una movilidad más sostenible. Ya hemos aprobado los de Málaga, Campo de Gibraltar y Huelva. En los próximos meses sacaremos adelante los de Almería, Bahía de Cádiz, Córdoba, Granada y Jaén y vamos a avanzar en la revisión del plan de Sevilla.

Avanzamos también en el nuevo mapa concesional del transporte público por carretera, que ya está adjudicado. Este nuevo mapa concesional nos va a permitir definir un sistema que se adecue a las necesidades actuales de Andalucía en nuestras áreas metropolitanas, pero también en las zonas rurales, no nos podemos olvidar en ningún momento de ellas.

A la espera de este plan, estamos trabajando en la renovación de las concesiones actuales, muchas de las cuales —119 de las 122— estaban caducadas desde hace más de una década. Este proceso nos va a permitir garantizar y aportar seguridad jurídica a los operadores y usuarios y supondrá una mejora significativa del servicio. Pero hasta que no llegue ese momento no vamos a parar en nuestro propósito de seguir mejorando el servicio que prestan nuestros consorcios. De hecho, en el proyecto de presupuestos de 2025, las partidas destinadas a los consorcios suben cerca del 20% respecto al año actual, al año en curso, casi 148 millones de euros, es decir, 24,2 millones más. Este incremento presupuestario es reflejo de la importancia que este Gobierno da al transporte público.

Y dejen que concluya señalando una cuestión que nos preocupa y que nos parece tremendamente injusta con los andaluces y que nos ayudaría mucho a mejorar los servicios de transporte público en nuestra comunidad. El Gobierno de España, a través del Ministerio de Transportes, concede aportaciones finalistas para subvencionar el transporte público en varias áreas metropolitanas, Barcelona, Madrid, Canarias y Valencia. Estas subvenciones se conceden con dos condicionantes, que exista un consorcio o autoridad de transporte con carácter metropolitano y que se disponga de una red ferroviaria de transportes.

En Andalucía se dan ambos condicionantes, cumplimos las dos condiciones, pero los consorcios andaluces no reciben esa ayuda. Estimamos que la aportación que estamos dejando de recibir, desde hace años, supera los 110 millones de euros anuales. Una cantidad que nos podría ayudar, señorías, y mucho, a mejorar los servicios de transporte público que ofrecen nuestros consorcios y que día a día vamos a seguir reclamándolas.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pues a continuación, para posicionar a su grupo parlamentario, tiene la palabra el señor Hernández, del Grupo Vox.

Pues cuando usted quiera, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señora consejera, más allá de las bondades de la tarjeta única que nos ha referido, con bastante detalle, pues yo creo que en esta comparecencia no ha aportado mucha información nueva. Entonces, yo quiero aprovechar esta última comisión, que es previa al debate final de los presupuestos, pues para centrar de alguna manera este debate en la escasez de recursos que ustedes van a destinar en autofinanciada para los consorcios. Y esto nos llama la atención, sobre todo cuando nos habla de que ha habido un incremento de usuarios del 30%.

Vemos cómo de los nueve consorcios de Andalucía solo se van a incrementar las partidas de transferencias de capital para inversiones en dos de ellos y se mantienen congeladas las partidas en cuatro de ellos. E incluso disminuyen en otros dos. A pesar de que en la consejería, y hoy lo ha hecho, presumen del aumento de usuarios que utilizan los servicios de transporte público, pues por parte de este Gobierno regional vemos que no hay una respuesta para asumir ese incremento, ese aumento de la demanda que se está experimentando.

Y desde Vox, analizando cada uno de los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía y viendo lo que demandan los vecinos y las corporaciones locales, nosotros, bueno, pues intentamos trasladarles a ustedes, siempre que podemos, pues lo que se viene requiriendo sobre unos servicios públicos de transporte de calidad. Es imperioso que se garantice desde esta consejería que se van a aumentar las frecuencias en aquellos servicios muy demandados y que presentan colapsos, sobre todo en horas punta.

Esto ocurre, por ejemplo, en determinadas líneas de autobuses, como las que conectan Alcalá de Guadaira o Los Palacios con Sevilla, hablamos de más de cien mil habitantes, en cualquier caso, donde suceden incidencias de forma recurrente. Sabemos que son muchos los universitarios que se quejan de no poder asistir a clase por la alta demanda de usuarios y la alta ocupación de esas líneas de autobuses. Y también es algo que se vive con la línea 1 del metro de Sevilla, todavía la única línea existente y en servicio. A pesar de ello, pues sufre incidencias recurrentes y, al igual que en los servicios que he mencionado antes, pues se han dado numerosos momentos en los que los vecinos no han podido montarse o incluso han tenido que bajarse de los convoyes porque no cabía ni un alfiler.

Es urgente que se renueven y se aumenten los equipos materiales, incluyendo aquellos que garantizan la seguridad de los conductores y, en general, los trabajadores de este servicio de transporte público. Y, por supuesto, también se debe exigir a esta consejería la puesta en marcha de nuevos servicios de transporte público.

Si me centro en mi provincia, en Córdoba, pues ahí vemos cómo las comunicaciones en ciertas comarcas son muy deficitarias, como pasa en el Valle de los Pedroches. En los años cincuenta al menos tenía ferrocarril, ahora no. Y en otras zonas, como en el Valle del Guadalquivir, donde hay necesidades concretas de los vecinos que están lejos de cumplirse, como sería una conexión directa en aquellos municipios que no tienen estación con paradas en la línea ferroviaria de media distancia, que son muchísimos.

También solicitamos que hagan estudios para aumentar el área de influencia de los consorcios, incluyendo aquellos municipios que así lo soliciten. Y, ante todo, que no se reduzcan los servicios ofrecidos hasta el momento y que no empeore la calidad de los mismos.

Y termino, pues, volviendo a decir algo que es imprescindible y que continuamente recordamos, tanto al PP como al PSOE, en nombre de todos los andaluces que ya vienen sufriendo restricciones a la movilidad, coartando su libertad de movimientos en función de su nivel económico. Es decir, si pueden optar a un vehículo eléctrico híbrido de gasolina o no. Y esto se debe a la implantación de las zonas de bajas emisiones en Córdoba, Cádiz, Málaga, Almería y Sevilla.

Vemos cómo los sucesivos gobiernos son incapaces de llevar a cabo políticas que les garanticen a los ciudadanos el disfrute de un sistema público de transporte sencillo y eficaz. Por ello, bueno, pues decirles que están actuando en contra de lo que ustedes mismos defienden, que es mejorar y fomentar las posibilidades del uso del transporte público, para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de carbono.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, el turno de la señora Ambrosio. Pues cuando usted quiera, señora Ambrosio, tiene la palabra.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

No me resisto. Llegará un día en el que la ridiculez de defensa del Partido Popular, de lo que hace o no hace el Gobierno, nos llegue hasta a poner argumentos sobre la mesa como que la Vía Augusta también es fruto de Juanma Moreno y de su Gobierno. Hasta ese punto de ridiculez llegamos en algunos casos.

Mire, señora consejera, el Grupo Socialista tenía especial interés en un asunto como este y esperamos muchas respuestas que clarifiquen la situación en esta comparecencia. La movilidad para nosotros tiene el tratamiento de un derecho, porque ese traslado de una parte importante de la ciudadanía se hace a través de medios de transporte público, mayoritariamente por carretera, en líneas regulares y de transporte de viajeros. Desplazamientos para tareas tan cotidianas como ir a un centro de salud, hasta un centro escolar, acudir a un juzgado o incluso alguna actividad de ocio o de carácter cultural. Y en una comunidad como la nuestra, donde somos la segunda en extensión y la primera en población, cualquier modificación sobre este tipo de variables, la verdad es que exige muchísima planificación y

coordinación. Y por eso le digo que nos surgen muchas dudas que hoy esperemos que algunas de ellas nos resuelvan.

En primer lugar, porque hace más de un año, en septiembre del 2023, la consejería saca a licitación la elaboración de un documento importantísimo: «Análisis y diagnóstico de toda la línea de red de autobuses». Que tenía una propuesta que la avala. Propuestas y conclusiones para elaborar un mapa de concesiones que respondan a las nuevas necesidades y un plan de implementación. Contar con esos datos reales que hacen posible que el transporte público sea mucho más efectivo.

Las empresas interesadas tenían de plazo hasta octubre del 2023 para optar a un contrato, con un plazo de ejecución de dos años y el valor de 2,7 millones de euros. Un contrato que no se ha adjudicado hasta junio del 2024. Y aquí es donde ya nos empiezan a entrar las dudas. Antes de que se inicie, prácticamente antes de que se inicie ese trabajo de análisis, de diagnóstico de la situación, que es el que debería condicionar ese modelo de transporte público, salen a licitación 67 lotes que comprenden 988 rutas de autobuses en Andalucía. Es decir, antes de tener la planificación y el diagnóstico, ya estamos sacando la licitación. Y esa es una de las dudas.

Y ahora nos llama muchísimo la atención la urgencia, la contundencia, incluso el imperativo en el lenguaje de la memoria del pliego de condiciones para licitar servicios que a día de hoy están vigentes y, efectivamente, cuyos contratos estaban extinguidos.

Pero en el momento en el que están diseñando ese mapa concesional, entendemos que, además, es ese documento el que debe arrojar las propuestas, no debería ponerse por delante la licitación. Estaban caducadas desde hace años, pero se han seguido prestando con normalidad, a pesar de estar extinguidas y caducadas.

Lo que a mí me gustaría saber es, en la memoria de las condiciones, no se plantea la posibilidad de crear nuevos servicios, porque para eso se exigiría un procedimiento natural, el del anteproyecto, la información pública y el resto de tramitación. Y ya que los servicios existen y se siguen prestando, el mantenimiento en el derecho a la prestación del servicio no conocemos en qué condiciones se está haciendo, para evitar que hasta ahora hayan abandonado el servicio o que pueda haber reclamaciones patrimoniales por las pérdidas sufridas, por el perjuicio en la situación de alegalidad en la que se encuentran.

Otra de las dudas que nos gustaría que nos aclarase: la consejería ha establecido una división de contratos de menos de 200.000 euros, entre 200.000 euros y un millón y más de un millón de euros. Nos parece que las cuantías están totalmente descompensadas y no entendemos la justificación. Pero es que voy a más, es que esa división no coincide con el documento que la consejería hace llegar al boletín de la Unión Europea, donde no existía una división según la facturación de los contratos.

Otra duda más. El objetivo debería ser, por parte de la consejería, mantener la diversificación y garantizar la diversificación en el número de empresas contratadas y evitar las posiciones dominantes. Sin embargo, se limita el número de lotes a adjudicar en las empresas con un expediente —lo que le hemos llamado las concesiones grandes, de más de un millón de euros—, pero no ni en los medianos ni en los pequeños, en las que pueden ser adjudicatarias las empresas de la totalidad de los lotes, que nos parece una auténtica barbaridad.

Con estas condiciones, se está posibilitando un trato totalmente discriminatorio y diferencial, y elija el término que usted quiera, pero que puede acarrear reclamaciones.

En cuanto a la unificación de los contratos, el artículo 88 del ROT establece que, una vez extinguido el contrato de la Administración —en este caso, desde la consejería—, se podría adjudicar un nuevo contrato con un procedimiento establecido; un nuevo contrato que podría introducir modificaciones para ajustar o mejorar el servicio, siempre y cuando no supere o exceda del 20% de la población afectada. Sin embargo, y en base a ese mismo artículo, la consejería ha unificado contratos superando absolutamente todos los límites. Más concretamente, han pasado de 112 rutas a 67 concesiones, afectando al 40% de la población y duplicando lo permitido por la ley. También nos gustaría que nos dijera exactamente por qué.

Una decisión que, además de discutible... Yo le pongo la ruta de la VJA-167, que aborda gran parte de los municipios de la provincia de Almería, donde han unificado hasta 20 contratos; por supuesto, sin una mínima justificación en el pliego y sin exposición pública, para que pueda haber reclamaciones.

Sobre los estudios económicos. Para las concesiones grandes y medianas, el estudio de costes se ha realizado en base a los valores de la última versión del Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento —kilómetros, vehículos, horas de servicio—. Pero es que las diferencias son sustanciales. Hablamos que, en los contratos grandes, en los de más de un millón de euros, el valor del coste unitario está en 232.000 euros y, sin embargo, en ese mismo lote vuelve a salir la ruta VJA-167, y el coste unitario es de 155.000 euros; es decir, una diferencia importante. Pero es que, en el de los medianos, el coste unitario es diferente dependiendo de la ruta y eso sí que no lo podemos entender: más de 74.000 euros hasta los 216 de la VJA-007; tres veces más, el 300% más. Con lo cual, esa heterogeneidad es que no la entendemos: vamos de los 0,8 euros por kilómetro a los 2 euros por kilómetro. Igualmente, los costes de personal están desproporcionados.

Diferencias importantes también en las exigencias que se les hacen sobre los vehículos, y no aclaran nunca si hablamos de autobuses o de microbuses.

Y en los criterios de valoración y, por último, en las concesiones grandes se valoran con cuatro certificaciones y en las medianas solo con tres. Se les quita la de la eficiencia energética, pero se les exige la valoración de la edad media de la flota. Y esto puede perjudicar especialmente a estas pequeñas y medianas empresas.

El papel de los consorcios, consejeras —en este asunto somos muy muy muy exigentes—, no han participado en ningún momento, cuando les afecta en su gran mayoría. Lo que han hecho con los consorcios desde que llegaron —y no lo han manifestado— es evitar el papel decisivo que tenían los ayuntamientos en los consorcios, quitándoles esa posibilidad de tener y sumar hasta el 51% en la toma de decisiones. Esa manera de arrinconar a los ayuntamientos es la que creo que está fallando en este modelo.

Y mire, como ha comentado lo que reciben otras comunidades y lo que no recibe Andalucía, yo le pido que sea valiente y ambiciosa en lo que tiene que ver también con movilidad. Deje la actitud llorera y póngase a trabajar para iniciar un diálogo leal y correcto con la Administración del Estado para solicitar las transferencias de los servicios ferroviarios. Y verá cómo parte de los grandes problemas se terminen.

Mira, a mí me gustaría que tuviéramos un Gobierno mucho más valiente, mucho más arrojado, que fuera al máximo de los desarrollos de sus competencias en el Estatuto de Autonomía. Y no eso es lo que nos encontramos.

Y acabo, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Es que ya ha excedido su tiempo, o sea que...

La señora AMBROSIO PALOS

—Por las muchas dudas de este procedimiento, por la inseguridad jurídica y por los perjuicios que pueda causar todo lo que le he contado, yo le pido que detenga este despropósito, que inicie un trabajo precisamente con los ayuntamientos y que podamos abordar este tema con mucha más seriedad.

Nada más, y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Cuando usted quiera, señora Centeno.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Miren, las áreas metropolitanas, desde luego, han experimentado un gran crecimiento y un gran cambio en estos últimos treinta años. Los habitantes de las áreas metropolitanas suponen ya más del 90% de la demanda de transporte público en nuestra comunidad. Por lo tanto, es imprescindible que puedan tener un buen servicio de transporte para atender sus necesidades de movilidad. Y este servicio, gestionado en Andalucía a través de los consorcios de transporte metropolitanos, en los que participa tanto la Administración autonómica como los ayuntamientos como las diputaciones, es sin duda actualmente —y digo actualmente— un servicio de calidad.

Pero miren, hay que hacer un poquito de memoria, señora Ambrosio, y hay que ver de dónde venimos y hacia dónde vamos. Porque cuando Juanma Moreno llegó al Gobierno de la Junta, les voy a decir lo que se encontró su Gobierno en los nueve consorcios de transporte metropolitano.

En primer lugar, los estatutos de los consorcios sin modificar, sin aprobar, para adaptarlos tanto a la financiación como a las aportaciones de las entidades consorciadas; municipios esperando años y años para incorporarse en los consorcios. Y todas esas incorporaciones absolutamente paradas, por-

que para eso, por supuesto, había que poner dinero encima de la mesa y para el PSOE eso no era una prioridad; 119 de las 122 concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, distribuidas en 988 rutas caducadas. Estamos hablando de prácticamente el cien por cien de las concesiones caducadas, algunas de ellas desde hacía más de veinte años y otras —la mayoría— desde hacía diez. Esto, además, que se dice muy rápido —así, bueno, las concesiones caducadas—. No, miren, lo que supone eso es que esos servicios, durante décadas, no fueron adaptándose a las necesidades de los usuarios y a los cambios que se iban produciendo, por ejemplo, en estas áreas metropolitanas. Por lo tanto, los servicios, evidentemente, que planteaban un déficit muy importante, un déficit en cuanto a servicios muy importante. Porque, evidentemente, ¿ustedes creen que las necesidades de transporte de las áreas metropolitanas son las mismas que hace veinte años? Pues evidentemente que no. Pero para el PSOE esto no era importante, les daba absolutamente igual, porque no hicieron lo más mínimo por adaptar el servicio a las necesidades de movilidad de las áreas metropolitanas. Servicios congelados, frecuencias congeladas y las mismas paradas; y ningún ayuntamiento incorporado, por supuesto, desde hacía años y años.

Otra cosa que se encontró este Gobierno: una inseguridad jurídica tremenda para los operadores de transporte, que, como consecuencia de ella, por supuesto, no invertían en servicios, no mejoraban las líneas, no renovaban la flota. Consecuencia: peores servicios para los ciudadanos, gracias a esta inseguridad jurídica creada por los anteriores Gobiernos socialistas por no tener renovadas las concesiones. ¿Qué se encontraron? Presupuestos congelados, con exiguas —por no decir nulas— partidas para inversión.

Y, como colofón de todo este desastre en el transporte metropolitano, causado por la dejadez y el abandono de los anteriores Gobiernos socialistas, llegó la pandemia también, que vino a empeorar todavía mucho más la situación. Por cierto, quiero reconocer hoy aquí, en nombre de mi grupo, el magnífico trabajo que hicieron los consorcios en la pandemia, todos sus trabajadores, que estuvieron al pie del cañón, junto con los operadores de servicio, para que los trabajadores de los servicios esenciales pudieran acudir a sus puestos de trabajo y tuviéramos a los sanitarios en los hospitales, en los centros de salud o comida en nuestras mesas.

Pues bien, ante toda esta situación, desde luego, este Gobierno se puso a trabajar, manos a la obra, para revertir la situación. ¿Cómo? En primer lugar, con ayudas a los operadores de transporte por las restricciones de movilidad y la caída de la demanda, que, si no hubiera sido así, hubiéramos tenido un problema muy serio en todo el transporte, porque los operadores hubieran tenido un problema, desde luego, crítico. Adaptando la oferta a la demanda; durante todos estos años se ha ido adaptando la oferta a la demanda, mejorando la gestión y los servicios, adecuándolos a la demanda, implementando nuevas paradas, mejoras de servicios o refuerzos de los mismos. Importantes refuerzos en todas las líneas, incorporando también a nuevos ayuntamientos. Le pongo un ejemplo: en Huelva, por ejemplo, se incorporan Villarrasa, La Palma y Niebla, municipios que tenían solicitada la entrada muchos años antes de la llegada del Gobierno de Juan Moreno y a los que nadie atendió. Fomentando también, por supuesto, el uso de la tarjeta de transporte, que, junto con la tarjeta joven, se han revelado como elementos decisivos para el incremento de la demanda y de la intermodalidad: casi tres millones y medio de tarjetas —usted

ha dado ahora los datos— operativas, con lo que se cancelan más del 70% de los viajes en los autobuses metropolitanos. Hemos superado los 100 millones de viajeros, un incremento realmente importante, del 30% respecto al año anterior.

Otra cosa, impulsando también y ampliando los metros como los de Granada, Sevilla y Málaga, y activando tranvías como los de Alcalá o Jaén, proyectos abandonados durante años y años en los cajones de los gobiernos socialistas. Desarrollando también sistemas integrados de gestión para mejorar el servicio, para una mejor gestión de las cancelaciones que permitan también, además, entre otros desarrollos, por ejemplo, el pago con tarjetas en los sistemas de cancelación de autobuses.

Otra cosa importante: el proyecto del Centro de Gestión y Control de Transportes Público en Andalucía va a ser un hito. Cuando eso esté funcionando, va a ser un hito, desde luego, en el transporte de nuestra comunidad, y va a mejorar muchísimo el control y los servicios. Aprobando los planes de transporte para poder tener la información necesaria, claro que sí, señora Ambrosio, es que eso es fundamental para una mejor respuesta a la necesidad de movilidad. Pero creo que la señora Ambrosio estaba confundiendo la renovación de las concesiones con los nuevos planes para el futuro, para la licitación de las nuevas concesiones en el futuro.

Trabajando, como digo también, para la renovación de las concesiones de transporte, para dar esa seguridad jurídica a los operadores, que va a suponer, de hecho, incluso seguir mejorando los servicios. Y como digo, por supuesto, adjudicando, ya está adjudicado, el nuevo mapa concesional de transporte público de carreteras para adecuar los servicios a las nuevas necesidades de las áreas metropolitanas para un futuro. Pero mientras habrá que darles una seguridad jurídica a los operadores con la renovación —digo yo—; no como ustedes, dejándolos ahí en el limbo. Y, por supuesto, mejorando los presupuestos destinados a los consorcios.

Mire, le pongo otro ejemplo del Consorcio Metropolitano de la Costa de Huelva, que es el que más conozco, por supuesto, el de mi provincia. Un incremento en el capítulo IV para la compensación a los operadores —o sea, para lo que es servicio— de casi el 70%: de 3.007.689 euros pasamos, en este presupuesto para el 2025, a 5.500.000. Eso es apostar por el servicio público en Huelva y en Andalucía.

Ustedes de lo único que hablan es de una confusión entre la prórroga de las concesiones y de las nuevas licitaciones. Ustedes, que dejaron durante décadas caducar esas concesiones, que no mejoraron los servicios ni los adaptaron a las necesidades de los usuarios, ¿ahora se quejan, cuando este Gobierno se ha puesto a trabajar? Verdaderamente es vergonzoso.

Pero ustedes de lo que no hablan, desde luego, es de que el Gobierno de España hace aportaciones finalistas al transporte metropolitano en Barcelona, en Madrid, en Canarias y en Valencia, y que Andalucía, cumpliendo con las condiciones que pone el Gobierno, no se nos dan esas aportaciones finalistas. Un nuevo agravio y desigualdad, por supuesto, para Andalucía por parte del Gobierno de Sánchez. De eso ustedes no dicen nada, de esos 110 millones, como ha estimado la consejera, que estamos dejando de recibir; al igual que, por supuesto, los otros 1.500 millones por la infrafinanciación. En una sola palabra, no reclaman al Gobierno de Sánchez nada absolutamente para que nos trate igual que a otros territorios. Ni tampoco habla usted del anuncio que ha hecho el Gobierno de Sánchez para la eliminación de las ayudas de transporte público el 31 de diciembre de 2024. De eso usted, ni al señor Sán-

chez ni al señor Puente, pues absolutamente nada. En fin, puro seguidismo del Gobierno de Sánchez, como siempre.

Termino ya, señora presidenta. En Andalucía tenemos un Gobierno que sí apuesta por el transporte público sostenible, que está solventando los problemas derivados por el abandono del PSOE, que dejó caducar las concesiones por su falta de planificación. Un Gobierno que está mejorando los servicios actualmente, adecuando la oferta a la demanda, dando respuesta a los usuarios, tras una pandemia —además— que puso patas arriba al transporte público. Y que está trabajando también para dar seguridad jurídica a los operadores y planificando para tener unos servicios, en el futuro, adaptados a las necesidades de los usuarios. En definitiva, un Gobierno que apuesta por el transporte público en Andalucía.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Pues, señora consejera, usted tiene la palabra.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, usted me habla de escasez de recursos. Yo le he dicho el incremento que va a tener esta partida en el ejercicio siguiente, en el ejercicio 2025, y el incremento de presupuesto tengo que decirle que se centra principalmente en el capítulo IV. También me ha dicho usted y ha puesto alguna duda, o ha tenido alguna inquietud, con algunos de los servicios que se prestan. No se reduce ningún servicio. Me ha puesto el ejemplo, entre otros, de Alcalá de Guadaíra. Y yo le tengo que decir que nosotros nos reunimos con el Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, con su equipo de gobierno, con la alcaldesa. Yo personalmente también me he reunido con ella. Y estamos analizando y analizamos siempre las necesidades de esta población, donde en la jornada laborable realizamos un total de 218 expediciones: 109 de ida, 109 de vuelta. Y fruto de esas conversaciones y de ese diálogo entre el consorcio y el operador que presta los servicios de autobús, hemos reforzado los servicios de mayor demanda, intensificando los servicios en horas punta de la mañana en sentido Sevilla, y de mediodía en sentido inverso. Y también tenemos un convenio con el ayuntamiento, que usted ha hablado de los universitarios, por el que durante el periodo lectivo universitario los estudiantes de la localidad disponen de un servicio específico de autobús que les conecta directamente con la Universidad Pablo de Olavide. Eso en el sentido que usted me ha hablado.

Señora Ambrosio, usted ha mezclado algunas cosas, la verdad, y no sé si las ha mezclado intencionadamente o porque lo desconoce. No creo que lo desconozca, porque le tengo en alta estima y creo que se estudia a fondo todos los temas. El mapa concesional salió a licitación, es algo que es necesario, es algo que necesita Andalucía —como usted muy bien ha dicho—. Compartimos ese interés y

ese anhelo de tener un nuevo mapa concesional que adecúe las circunstancias en las que actualmente estamos. Hemos firmado ya ese contrato y ya se está trabajando. Ya en septiembre se pudo firmar ese contrato. Pero este mapa concesional no va a estar hasta dentro de unos años —aproximadamente cinco años—. En medio, ¿qué hacemos, señora Ambrosio? ¿Dejamos las cosas como ustedes las dejaron? ¿Mantenemos las concesiones de transporte caducadas? ¿Las mantenemos caducadas?

Mire, lo único que pretendemos hacer en todo momento, y seguimos trabajando en ello, es dar una cobertura legal a las concesiones de transporte. Le digo más: los pliegos los han hecho técnicos —como no puede ser de otra manera—. Usted ha puesto el foco y realmente ha dicho una serie de cosas de los pliegos, bueno, que a mí me gustaría trasladarle que puede estar tranquila, porque son los técnicos los que están siempre evaluando y, por supuesto, mejorando. Y vamos a abundar y vamos a seguir abundando en las recomendaciones jurídicas que nos tengan que poner sobre la mesa los técnicos, no le quepa a usted la menor duda. Porque en esta consejería lo que queremos es que salgan las cosas bien, pero lo que queremos también es dar cobertura legal a las actuales concesiones que existen, que, insisto, están caducadas la mayoría de ellas y que no puede ser. Usted en esta comisión me lo ha dicho a mí en más de una ocasión, parece que le diera algo de coraje que sigamos avanzando y que sigamos trabajando en mejorar la gestión diaria. Y a mí eso, pues, no me gusta: que haya un equipo de profesionales en la consejería que estén haciendo las cosas como se deben hacer, y que ustedes, por el mero hecho de estar en la oposición, critiquen todo. Pues no. Cuesta todo mucho trabajo sacarlo adelante. Estamos intentando mejorarlo, como no puede ser de otra manera, con todas las consideraciones jurídicas que nos vayan poniendo sobre la mesa, y desde luego nuestra obligación es sacar adelante todas las concesiones para dar garantía jurídica a los usuarios del transporte público también.

Y también me ha dicho usted, señora Ambrosio, que deje la actitud llorera. Bueno, pues yo le voy a decir una cosa: lo que yo le pido como oposición es que sean mucho más ambiciosos, mucho más ambiciosos para que nos den a los andaluces lo que realmente nos merecemos. A día de hoy, todavía no sabemos qué va a pasar con las bonificaciones del transporte. El Gobierno de España aún no ha dicho absolutamente nada. Usted me dice: «Adelántese». Nosotros, por supuesto, vamos a continuar con los descuentos que tenemos establecidos, por supuesto. No es que me adelante, es que vamos a continuar con los descuentos que tenemos establecidos.

Pero es que, además, ustedes dicen: «Tiendan la mano». Yo he hablado con el ministro de la discriminación que sufre Andalucía, he hablado con el ministro sobre las aportaciones finalistas que tienen los presupuestos generales en Madrid, en Barcelona, en Canarias y en Valencia. Unas subvenciones que alcanzan a todo el servicio metropolitano, a todo el servicio público de transporte, tanto urbano como interurbano. Y le voy a dar varios datos: al Consorcio de Transporte de Madrid, 126,89 millones de euros; a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona, 109,3 millones de euros; al Gobierno de Canarias, 47,5 millones de euros; a la ATM de Valencia, 38 millones de euros.

Andalucía no recibe nada, absolutamente nada, de estos ingresos extras. Y si hacemos un cálculo de las cantidades que podríamos recibir en base a lo que están recibiendo otras comunidades autónomas, en torno a 19,5 euros por habitante y año, teniendo en cuenta la población de cobertura de la Red de Consorcio de Transportes de Andalucía, 5,6 millones de habitantes, nos corresponderían 110,2 millo-

nes de euros. Solo recibimos 16,2 millones de euros. Fíjese usted si nos tratan mal a Andalucía y a los andaluces. Y eso debería ser algo ambicioso por su parte, por la oposición. Reconocerlo. Reconocer lo que le pedimos al Gobierno de España.

He vuelto a pedir por carta, se lo he vuelto a trasladar al ministro, como es mi obligación como consejera de Andalucía. Lo he vuelto a pedir y yo les pido a ustedes, señores del Partido Socialista, que tiendan la mano y que ayuden también en esto a los andaluces, porque estamos infrafinanciados.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Con esta intervención terminamos el primer punto del orden del día. El primer punto con la segunda comparecencia.

12-24/POC-002959. Pregunta oral relativa a la ronda Norte de Córdoba

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y, a continuación, empieza el segundo con las preguntas orales. Vamos a colocar papeles y empezamos.

Pues la primera pregunta planteada por el Grupo Parlamentario Vox en Andalucía. Me imagino que la va a trasladar el señor Hernández, relativa a la deficiencia en la movilidad...

[Intervención no registrada.]

Pues, relativa al trazado final y los detalles de ejecución de la ronda Norte de Córdoba.

Pues, señor Hernández, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, la ronda Norte de Córdoba y su cierre definitivo es una historia añeja, ¿no? Habla antes el señor Saldaña de un jamón serrano, de un jamón ibérico, un jamón de jabugo. Bueno, pues le tengo que decir que esta es una historia con solera, tanta que, bueno, pues nos tememos que nos preocupa que por antigua, bueno, pues no haya sucedido como con el buen vino, que mejora con el tiempo, sino que al final, pues lo que tengamos sea un caldo picado y peleón.

Le digo esto porque este proyecto, cuya idea inicial procede de esos tiempos en los que se ataban los perros con longaniza, es decir, antes de la crisis económica de finales de la primera década de este siglo, pues era un proyecto muy ambicioso. Y, sin embargo, pues hemos visto cómo ha ido perdiendo octanaje con cada anuncio de reformulación, ¿no?

Y, ciertamente, tengo que decirle que, efectivamente, no fue un asunto, nunca fue un asunto pacífico, por cuanto su recorrido viene muy condicionado por la especial orografía de Córdoba, de la Ciudad de Córdoba, y de su lado norte, digamos, en la misma falda de Sierra Morena, ¿no?

En definitiva, esto convierte este asunto y este proyecto en una cuestión muy compleja, desde un punto de vista técnico, y eso, pues también conlleva que la complejidad se extienda a aspectos jurídicos y aspectos, pues, evidentemente también financieros, ¿no? Porque esa es una obra muy difícil y, forzosamente, pues, va a afectar a muchísima gente.

Somos conscientes de que, por otro lado, este proyecto pues evidentemente tiene una envergadura, una magnitud que difícilmente puede contentar a todo el mundo, a todos los afectados, pero nos consta, nos consta positivamente que el abandono de la idea inicial de soterrar esta vía...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández, vaya concluyendo, por favor.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Entre otras cosas, pues para que efectivamente pudiera hablarse de una vía rápida y para que no se produjese una grieta, una herida en el tejido urbanístico de la ciudad, como digo, pues este trazado que se anuncia como definitivo, pues no cuenta con el respaldo de la mayoría de los vecinos, por mucho que, desde el ayuntamiento y desde la consejería, se venga diciendo.

Y yo tengo que preguntarle, señora consejera, qué tiene que decirnos al respecto, porque con mayoría absoluta en la Junta de Andalucía y con mayoría absoluta en el ayuntamiento, pues parece que solo nos dejan el derecho al pataleo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Pues, señora consejera, tiene turno de respuesta.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Hernández, usted lo ha dicho bien, 17 años, que parece poco, ¿eh?, 17 años. Los anteriores gobiernos socialistas presentaron su primer estudio sobre la ronda norte y 17 años. Y aquí estamos y aquí seguimos, pero ya con parte del trabajo hecho e iniciado.

Pero es que no ha sido hasta la llegada de Juanma Moreno al Gobierno, gracias al proyecto renovado y gracias a esa importante inversión, que también hay que decirlo, que esta infraestructura no ha tomado el impulso que necesitaba y el impulso definitivo que teníamos que tener para ponerla en marcha.

Hace hoy justamente una semana que la Consejería de Fomento ha licitado las obras de esta primera fase de la ronda Norte de Córdoba, por un importe superior a los 34,5 millones de euros. Las empresas interesadas tienen hasta el próximo día 24 de enero para presentar sus ofertas.

Esta primera fase, que va a contar con una longitud de 722 metros entre la Glorieta Académica García Moreno, a la altura del Hipercor y Santa Beatriz, en las inmediaciones del centro comercial Carrefour, a los que hay que sumar 900 metros más de la remodelación de la ronda oeste o poniente.

La obra comprende la duplicación de la calzada hasta los cuatro carriles en el tramo de la Avenida de la Arruzafilla, con lo cual va a mejorar la comunicación. Además, se va a separar el tráfico de largo recorrido de los residentes de la zona, que contarán con vías de servicio en paralelo a la ronda norte.

Y, sobre todo, se ha tenido en cuenta que el tráfico de largo recorrido, el que asumirá el tronco principal de la ronda, quede distanciado 21 metros de las viviendas frente a los tres y medio actuales, con el fin de evitar las molestias a los residentes. Una separación que va a ser posible gracias a la futura vía de servicio y zona peatonal que se va a ejecutar. También el proyecto incluye la remodelación de las intersecciones.

Y le tengo que decir que nosotros hemos tenido y hemos recogido la mayoría de las aportaciones, tanto vecinales como del Ayuntamiento de Córdoba. De hecho, las actuaciones se han pensado para humanizar la nueva carretera y reducir las molestias y, por supuesto, para calmar el tráfico. Se ha aumentado el número de pasos de peatones, se ha proyectado una barrera vegetal con arbolado que separa la vía de servicio de la duplicación de la calzada. Se ha suprimido del proyecto la mediana de hormigón de separación de ambos sentidos que había prevista por un elemento mucho más urbano.

Y, con el proyecto ya licitado, no le quepa a usted la menor duda de que vamos a seguir manteniendo esas reuniones periódicas con los vecinos y esas reuniones periódicas con el ayuntamiento, porque es interés de esta consejería y de este Gobierno tener el diálogo continuo y permanente para mejorarlo.

De hecho, como le digo, este proyecto ha sido mejorado gracias al ayuntamiento y a los vecinos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002735. Pregunta oral relativa al acceso a la vivienda en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, la siguiente pregunta también la plantea el Grupo Vox en Andalucía, el señor López Olea, sobre acceso a la vivienda en Andalucía.

Cuando usted quiera, señor López.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, damos la pregunta por reproducida. Pero, fíjese usted, cuando la vivienda ha sido una bandera de esta formación política desde su inicio, estamos hablando ya del año 2014, pues viene la vivienda a convertirse en algo de máxima actualidad. Con lo cual, la pregunta también sería de máxima actualidad. Y ya, como hemos visto en ese aquelarre del Partido Socialista, ni obrero ni español, este fin de semana, cantando La Internacional puño en alto, llamando a la famélicas legiones y mostrando allí a la señora del amado líder, pues el señor presidente del Gobierno termina con un anuncio sobre la creación de una empresa pública de vivienda. También nos gustaría saber su opinión sobre este tema.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues muchas gracias, señor López Olea.

Ha consumido usted 45 segundos.

Pues, señora consejera, su turno.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, señor López Olea, en esta primera intervención, yo le voy a contestar la pregunta que usted me ha realizado, porque creo que tenemos que contestar a las preguntas planteadas. Y luego, siempre la actualidad manda, como no puede ser de otra manera.

Pero mire, hace algo más de dos semanas que asistí al acto de colocación de la primera piedra de una nueva promoción de 92 viviendas públicas en alquiler a precio asequible en Valdezorras, aquí, en Sevilla. La de este barrio sevillano no es una más de las decenas de promociones que se han construido, o que se están levantando en Andalucía, gracias a esa herramienta que hemos activado desde la Consejería de Fomento en estos años, gracias a los fondos europeos, para favorecer el acceso de los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada a precio asequible, que de eso también se trata.

En 2025 tendremos, en distintas fases de desarrollo, hasta 179 promociones de viviendas, diseminadas por toda la comunidad autónoma. Frente a la etapa improductiva y estéril de los últimos Gobiernos socialistas, este Gobierno ha logrado ya impulsar la construcción de 6.681 viviendas a precio asequible. Y lo estamos terminando de tramitar, los procedimientos, para fomentar otras 419 viviendas más; en eso estamos en estos últimos días y en estas últimas semanas. Y todo ello gracias a las líneas de ayuda a promotores, tanto públicos como privados, que ha abierto la Junta de Andalucía.

Y lo hemos dicho muchas veces: Andalucía está marcando su propio camino en materia de vivienda y una política que tiene un sello propio, que abarca desde el impulso decidido a la generación de suelo y a la construcción de viviendas a precio asequible, la bajada de los impuestos —hay que decirlo— y la aplicación de deducciones fiscales; las ayudas al alquiler a personas especialmente vulnerables y los avales para jóvenes para adquirir la primera vivienda, algo que también hemos impulsado. Y esta es la línea de trabajo que estamos siguiendo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pues señor López Olea.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Mire usted, en España hay 150 empresas públicas de vivienda, 17 de ellas son autonómicas. Y ahora resulta que empiezan a descubrir que ese modelo, que nosotros proponemos desde hace mucho tiempo, que tanto se ha afeado, pues es válido. Válido ha sido en Dinamarca, en Nueva Zelanda, en Malta, en Eslovenia, en Canadá, y podríamos enumerar muchísimos países. Y válido fue en este país.

Mucho estamos hablando de vivienda en cada una de las comisiones, mucho estamos hablando de vivienda en los últimos plenos. Y nosotros decimos: España ha pasado de ser un país de propietarios a ser un país de precarios. En este caso, no vamos a volver a repetir la dificultad de acceso a la vivienda que tienen nuestros jóvenes, que se convierte en un sueño imposible. Aquello era una realidad, no hace muchas décadas, para sus padres, porque aquí los españoles podían adquirir con mucha facilidad una vivienda. Y teníamos un gran parque de vivienda pública. En fin, se lo, he dicho: 150 empresas públicas de vivienda, que tienen, que gestionan 300.000 viviendas. Eso es a lo que nos han abocado los Gobiernos de uno y otro lado.

Con respecto al tema de máxima actualidad, esa creación de empresa pública de vivienda a nivel estatal. Nosotros siempre hemos abogado por un plan estatal de vivienda, pero esto nos suena a la última estafa y el enésimo anuncio electoralista del Partido Socialista. Ya Zapatero prometió 600.000 viviendas públicas. Sánchez ha prometido, hace poco, incluso con tema electoral, 184.000 viviendas. A fecha de diciembre de 2024, el Partido Socialista —ni obrero ni español—, ha construido cero viviendas públicas

en este país. Eso nos sorprende, y entendemos que se trata de nuevo una nueva fábrica de humo —en este caso, del señor Pedro Sánchez—, con motivos electoralistas muy claros en este caso.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

Pues señora consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues mire, una cosa es en una tribuna hacer un anuncio electoralista y otra cosa es gestionar día a día. Y estamos acostumbrados a que el señor Sánchez, lo que haga sean promesas que carecen absolutamente de sentido y que, desde luego, nunca, nunca llega a cumplir. Más de 183.000 viviendas en la última campaña electoral prometió. Y ahora anuncia esa creación de una empresa pública de vivienda; una empresa pública de la que pocos sabemos, de la que hemos ido conociendo pinceladas a través de los medios de comunicación y que, por supuesto, cuando tengamos los datos, tendremos que hacer un análisis pormenorizado.

Pero ya le digo que las competencias en materia de vivienda las tienen las comunidades autónomas; que no vamos a tolerar ninguna amenaza ni ningún chantaje por parte del Gobierno de España y por parte de la ministra, si se cumple o no se cumple la Ley de Vivienda. La Ley de Vivienda se cumple siempre, porque este Gobierno andaluz cumple las leyes. Lo que pasa es que hay una parte que es potestativa: se puede o no se puede cumplir, en función de las potestades que tenemos las comunidades autónomas. Y, por supuesto, no creemos en el intervencionismo. Y, por supuesto, no creemos en las zonas tensionadas. Así que atentos estaremos a ver cómo van a plantear esa empresa pública, pero, desde luego, ni amenazas ni chantajes.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002895. Pregunta oral relativa al aumento de la capacidad de la VAU-10, plataforma reservada La Zubia en Granada

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, a continuación, se va a producir una pequeña alteración en el orden del día, por solicitud del Grupo Socialista, por coincidencia de la diputada que iba presentar la siguiente pregunta en otra comisión. Así que, la vamos a dejar, la número tres, la vamos a dejar para la última.

Bueno, vamos a hacer la siguiente pregunta, entonces. Es acerca del aumento de la capacidad en la VAU-10, plataforma reservada en La Zubia, en Granada. La hace la señora Manzano.

Cuando usted quiera, señora Manzano.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, es usted muy efectiva para algunas cosas, como, por ejemplo, para organizar una visita a la carretera de La Zubia, donde se va a producir el desdoble de la VAU-10, tras saber que íbamos a preguntar en esta comisión; una visita que, encima, no coincide con el inicio de la obra, sino solamente con la colocación de un cartel que inicia la obra. Rápida, por tanto, para el autobombo y para la venta, pero no para lo que mejora la vida de la gente.

Lo sorprendente, señora consejera, de esta carretera es que el 30 de noviembre del 2023 —del 2023—, fue cuando se adjudicó el contrato para la construcción de esta VAU-10, por un valor, con un presupuesto de más de cinco millones y medio. Y la duración del contrato era de doce meses. Sin embargo, a día de hoy, pues ni un metro cuadrado de asfalto está hecho. Los doce meses han pasado y el Gobierno del señor Moreno Bonilla no ha sido capaz de iniciar la obra. Urgente y necesaria, dijo usted, en los medios de comunicación. Entonces, ¿por qué, señora consejera, la VAU-10 no se ha terminado de construir?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Ha consumido usted un minuto.

Señora consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Manzano, de verdad que si ustedes creen que yo y mi consejería —mi consejería y yo— lo que hace es gestionar porque realmente ustedes preguntan, es que no saben muy bien cómo funciona la gestión pública y no saben muy bien cómo funcionamos a través de esas contrataciones, de esas mesas de contratación y de cómo hay que seguir el proceso administrativo.

Así que, mire, sí: he ido esta semana a La Zubia, con sus compañeros, la alcaldesa a la cabeza, que estaba muy contenta, muy contenta, porque iniciamos esa obra, porque es un cuello de botella, porque es necesario poner solución a una vía; porque ya iniciamos en la primera legislatura, con esa rotonda que se hizo y que se invirtió más de un millón de euros esa actuación y que ahora continuamos con ese desdoblamiento para hacer el bus-VAO, porque le recuerdo que por esa vía circulan siete líneas de autobuses, con más de un millón de pasajeros. Y nosotros, desde el Gobierno de Juanma Moreno, nos comprometimos a terminar esta actuación, y así lo estamos haciendo. Así que ustedes también podrían haber hecho algo más de lo que hicieron, que es que no gestionaron, no hicieron absolutamente nada; solamente dejaron proyectos en los cajones.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Un minuto y medio ha consumido.

Pues, señora Manzano, cuando quiera.

La señora MANZANO PÉREZ

—Señora consejera, si no influimos en su agenda, pues lo parece bastante.

Pero, de todas maneras, yo lo que lamento, señora consejera, es que no me haya contestado mi pregunta. Lo que le he preguntado es por qué, si esta carretera se adjudicó hace un año, en noviembre del año 2023, todavía no la han finalizado. Esa es la pregunta, señora consejera.

La pena es que usted fue allí a anunciar el inicio de la obra y no la clausura de la misma, señora consejera. ¿Sabe, si hubiese cumplido con estos doce meses de contrato para los que estaba prevista hasta ahora, lo que hubiese pasado? Pues que hubiese evitado muchos atascos, señora consejera, muchos calentamientos de cabeza, muchas situaciones de estrés de la población.

¿Sabe lo que demuestra con este hecho de que hace más de un año se adjudicó esta carretera y que todavía no la han finalizado?

[Intervención no registrada.]

Sí. ¿Quiere que le enseñe el portal de transparencia de su consejería? Pues que tienen incapacidad manifiesta para ejecutar obras, señora consejera. Que repiten las mismas inversiones, presupuesto tras presupuesto, y que las venden como nuevas cada año. Y que han practicado una triple presupuestación de esta obra: seis millones de euros presupuestados en el 2023, seis millones de euros presupuestados en el 2024 y seis millones de euros presupuestados en el 2025. Y encima la venden como un proyecto estrella de los presupuestos del año 2025, cuando se adjudicó en noviembre del año 2023. La pregun-

ta es que por qué no han cumplido con esos doce meses de periodo de tiempo que tenían ustedes para hacer la obra.

Y es muy criticable esto, señora consejera. Tan criticable como que no aprovechara esta visita para hablar del Gobierno de España y de lo fácil que lo ha puesto para hacer esta VAO con ese 85% de la financiación que va a poner para esta obra. No, prefirió dedicar el tiempo a criticarlo en vez de agradecerlo.

Porque le voy a recordar otra vez más: los fondos Next Generation, señora consejera, fueron conseguidos por el Gobierno de España y ustedes votaron que no, señora consejera, y ustedes votaron que no.

Yo lo que le pido es que empiecen ya la carretera. Ya van tarde, muy tarde. Un año de retraso es inaceptable. Y cada día que pasa, señora consejera, es tarde. Porque usted sabe que en esa carretera se han producido muchísimos accidentes y hay mucho estrés por ese cuello de botella que se genera.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, por favor, señoría.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Pues, señora consejera, su turno.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Manzano, yo creo que les hemos cogido a ustedes con el pie cambiado, porque realmente ha tenido que cambiar y que modificar su intervención porque yo me haya desplazado a La Zubia, con la alcaldesa y con parte de su equipo de gobierno para iniciar esas obras, que tienen un plazo de ejecución de doce meses y un presupuesto de 5,5 millones de euros.

Y mire, usted sabe bien cómo van los procedimientos para lograr la autorización ambiental, lleva su tiempo, y lo sabe bien.

Y me habla usted de incapacidad manifiesta. Yo creo que el Partido Socialista es el que menos puede hablar de capacidad de gestión. Creo que el Partido Socialista es el que menos puede hablar de eso. Realmente, ustedes no han hecho nada. Nada. Porque me puedo poner a hablar de carreteras, pero también de metros. No han hecho absolutamente nada. Ahora estamos ampliando los tres me-

tros en Andalucía, ampliando los tres metros en Andalucía. Nada más que hablan de fondos europeos, fondos europeos y gracias al Gobierno de Pedro Sánchez. Mire, fondos europeos. Ustedes lo dicen bien. ¿Es que los andaluces no tenemos derecho a los fondos europeos? Pues, parece que ustedes están recordando que no tenemos derecho. Porque lo dicen una y otra vez. Los fondos europeos nos corresponden. Y ojalá tuviésemos más fondos europeos para invertir. Así que dejen de echar en cara los fondos europeos, porque realmente bastante agravio tenemos ya con el Gobierno de Pedro Sánchez a Andalucía. Ustedes deberían de ponerse al lado de los andaluces, no al lado de su amado líder.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002896. Pregunta oral relativa a la conexión entre la estación de ferrocarril de Villanueva de Córdoba en la localidad y el resto de municipios de la comarca de los Pedroches (Córdoba)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es en relación con la conexión de la estación de ferrocarril de Villanueva de Córdoba en la localidad y el resto de municipios de la comarca de los Pedroches, en Córdoba.

Y, para ello, tiene la palabra la señora Ambrosio.

Cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, yo no sé si el Grupo Socialista le marca la agenda, pero alguna vez que otra le saca los colores. Y le voy a contar exactamente por qué.

Mire, el pasado 22 de mayo, y tras reiteradas peticiones de reunión desde el Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba y de su alcalde, parece que ya fue posible encontrar un hueco en su agenda y poder mantener esa ansiada reunión. El interés reiterado, carta tras carta, del alcalde tiene que ver con dos asuntos que son competencia de su consejería. Por un lado, el desarrollo de la circunvalación sur. Y, en segundo lugar, conocer cuáles son los planes de la consejería para la conexión entre la estación del Ave de los Pedroches con Villanueva de Córdoba y con el resto de la comarca.

Mire, sobre el primer asunto, sobre el de la circunvalación sur, la consejería —para que quede perfectamente claro— no puede afirmar en ningún momento, si quiere ser creíble, que no conocía este proyecto y que no conocía esta petición. Porque yo le pediría que mirara los archivos y la hemeroteca: los archivos, para ver las reiteradas peticiones por parte del ayuntamiento, desde el 2014, con el alcalde socialista Arenas; y la hemeroteca, para la multitud de anuncios y de promesas electorales, incluso la incorporación —o así lo vendió el Partido Popular— en los presupuestos del 2021. Pero, en todo caso, tienen una magnífica oportunidad, que es apoyar la enmienda del Grupo Socialista sobre este asunto.

Y ahora, sobre la conexión de la estación del Ave de los Pedroches con Villanueva de Córdoba, señora consejera, en esa reunión usted se comprometió a estudiar, en el momento de mayo del 2024, la oportunidad, desde el taxi rural a otro medio de transporte de carácter público, si no cambiaban las circunstancias. Pero es que tenemos una buena noticia, y es que la situación ha cambiado. Mire, a partir del próximo 15 de diciembre, la estación de Ave de los Pedroches va a incrementar de ocho a doce los trenes diarios: seis en cada uno de los sentidos. Con lo cual, estamos hablando ya de más de 5.200 plazas diarias y un incremento del 90%. Y, en ese momento, el trayecto público, en el único transporte que se puede hacer, es de un viaje en un sentido y otro a lo largo de todo el día, manifiestamente insuficien-

te. El ayuntamiento ya ha solicitado apoyo a la diputación y le gustaría conocer también si esas palabras de mayo del 2024 se van a concretar en algo más.

Mire, yo lo que le pido que tenga en cuenta es que estamos hablando de la conexión de toda una comarca por alta velocidad, una comarca que no cuenta con muchas vías de comunicación, un rincón fundamental en la Andalucía del interior, y que tiene un valor natural, medioambiental y turístico inigualable. Y yo le pido que propicie ese diálogo con la diputación, el Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba y la consejería para hacer posible..., porque estamos obligados a ello, a rentabilizar todas y cada una de las oportunidades que tenga Andalucía. No todas las comarcas del interior, en este caso como los Pedroches, cuentan con una estación de Ave, y no todas las comarcas necesitan de un apoyo extraordinario por parte de la consejería para hacer mucho más rentable algo que se materializó después de muchísimas movilizaciones y algo que, desde luego, tenemos la obligación de desarrollar.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Pues, señora consejera, su turno para la respuesta.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, pues la verdad es que para una mejor planificación de movilidad sería mucho más que deseable una comunicación mucho más ágil por parte del Estado, en este caso de Renfe, con la Junta de Andalucía, para las modificaciones, para las incidencias que ocurren en sus servicios ferroviarios.

Y es que nos hemos enterado de que Renfe ha programado ese incremento sin tener ningún tipo..., incremento de los servicios, a los que usted ha hecho referencia entre Madrid y la estación de Villanueva de Córdoba y también entre Córdoba y Villanueva, sin tener ningún tipo de información adicional por parte de Renfe.

Por lo que lo primero que le tengo que decir es que me gustaría, y siempre tiendo la mano y siempre lo digo y siempre que tengo oportunidad de hablar con responsables del ministerio, tiendo la mano para tener ese nivel de coordinación exigente, interesante y oportuno para mejorar la vida de los ciudadanos y de los habitantes de nuestros municipios, de los municipios andaluces.

Y, desde luego, nosotros estamos, como bien sabe, en plena renovación del sistema concesional de transporte por carretera y estamos muy atentos siempre —y en esa reunión también se lo puse de manifiesto al alcalde— a todo lo que ocurre en cada municipio para mejorar esos sistemas.

Pero hace falta que tengamos esa conexión. Y le digo que ahora mismo están planificados para dar servicio a los horarios con mayor necesidad de conexión con los principales municipios de la comarca: tenemos, de lunes a viernes, dos servicios de ida y uno de vuelta. Ahora mismo, sin contar con estos

nuevos servicios que ha puesto Renfe, le digo que la ocupación media de estos servicios es de cinco viajeros por servicio en un autobús de cincuenta y cinco plazas. ¿Qué ocurre si Renfe decide mañana aumentar, modificar, cancelar? Realmente, nosotros tenemos que estar al tanto de cada una de las decisiones que tome para ir de la mano del ayuntamiento, para ir de la mano del alcalde y de los vecinos, para mejorar ese servicio.

Y yo le digo, señoría, que se han cumplido diez años de la entrada de funcionamiento de la estación del Ave en Villanueva de Córdoba, y lo que de verdad reclaman sus vecinos es una mayor frecuencia con estos trenes Ave y ofertas en los precios de los billetes en fechas señaladas. ¿Y sabe por qué? Porque, realmente, eso haría que muchos vecinos dejaran su coche y pudieran utilizar ese transporte público que todos ansiamos, que es el tren y que es el ferrocarril, para mejorar nuestra movilidad sostenible.

Y lo que quieren también los vecinos de Villanueva es una mejora de la estación que hace una década permitió incorporar esta localidad, la de Los Pedroches, a la Red Española de Alta Velocidad. Y usted también eso lo sabe bien. Desde luego, nosotros, por nuestra parte, estamos abiertos, abiertos al diálogo, atentos a las necesidades de los vecinos y, por supuesto, que nosotros vamos a estar, como bien le trasladé al alcalde, pues en todo momento viendo si es necesario ampliar con un servicio a la demanda o con lo que estimemos oportuno, con todos nuestros servicios técnicos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002914. Pregunta oral relativa a la mejora de los accesos a Málaga

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues la siguiente pregunta del Grupo Parlamentario Popular, que la realizará el señor Ayala, es acerca de los nuevos accesos a Málaga.

Cuando usted quiera, señora Ayala.

El señor AYALA GARCÍA

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, hoy le voy a hacer una pregunta sobre la mejora de los accesos a Málaga, en concreto sobre el carril bus-VAO en la A-357. Con este tipo de carril se favorece el medioambiente y se reduce la contaminación atmosférica, pues fomenta el uso compartido del transporte y, por tanto, se disminuye el número de vehículos en carretera. Málaga se convertirá, junto a Madrid, Barcelona, Valencia, Granada y, en breve, Sevilla, en una de las pocas ciudades españolas en tener este tipo de carril.

Y es que el Gobierno de Juanma Moreno está comprometido con Málaga. Por eso, desde la Junta de Andalucía no se han dejado de mejorar los accesos que son de su competencia. En cambio y en contraprestación, tenemos el Gobierno de Sánchez y su Ministerio de Transporte, que maltratan a Málaga y a los malagueños, que infrafinancian las infraestructuras de sus competencias frente a otras comunidades autónomas. Los costasoleños, una conurbanización de cerca de un millón de personas, carecemos de un corredor litoral ferroviario que permita un desplazamiento más económico, más sostenible y más social. Mientras tanto, tenemos que desplazarnos por la autopista de peaje AP-9, la más cara, una de las más transitadas y la más rentable de España. Así, se le ha trasladado en multitud de ocasiones a Óscar Puente para que apruebe una bonificación en la autopista del 50% mientras que no haya tren.

Y, señorías, el mismo día que se convocaron las mesas técnicas para trabajar por la movilidad en Málaga, el Ministerio de Transporte comprometía 81 millones de euros para bonificar la autopista gallega. Y en octubre, en Consejo de Gobierno, se aprobaron 1.100 millones de euros para mejorar los cercanías y las carreteras de Cataluña. Mientras que a Málaga solo se le destina un millón de euros para bonificar el peaje y un millón de euros para el estudio de la viabilidad del tren litoral, que a la vez anunciaban un horizonte de diez años para el mismo.

Por todo esto, Patricia Navarro, delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga y presidenta del Partido Popular, reclamaba al Ministerio de Transporte que aplique medidas que no supongan un agravio como las que ya se implantan en otros territorios. Y garantizó que, mientras que el Gobierno central no mejore su oferta, los alcaldes populares se plantarán y no irán a las mesas de trabajo que se convoquen, tanto para el tren de la Costa del Sol como para implantar medidas a medio y corto plazo, sobre la movilidad en la provincia.

Por todo lo anterior, señora consejera, le pregunto: ¿en qué estado se encuentra el proyecto del nuevo carril bus-VAO en la A-357 de acceso a Málaga?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ayala.

Señora consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Ayala, como usted bien sabe, el Gobierno de Juanma Moreno ha situado la mejora de la movilidad en Málaga entre sus grandes prioridades. Tiene como prueba la mejora de los accesos a Málaga Tech, que ya no es el atolladero que nos encontramos en su día, o la finalización de las obras para la llegada del metro al centro de la ciudad, después de tantos años de espera. Y no nos quedamos ahí, sino que ahora estamos inmersos en la prolongación del metro hasta el hospital, con las obras en marcha y a buen ritmo, tengo que decirle. No cesamos en nuestro empeño de contar con ciudades menos contaminantes, desde la mejora de la movilidad sostenible.

Una de las iniciativas del Gobierno andaluz es conformar corredores donde se dé prioridad al transporte público en el acceso a grandes ciudades. Y los llamados carriles bus-VAO o plataformas reservados son una de las cosas que tenemos en marcha. Málaga contará con un carril bus-VAO en la A-357, uno de los principales accesos a la ciudad y uno de los puntos con más tráfico, con casi 74.000 vehículos al día. Les puedo anunciar que la Junta de Andalucía ya ha terminado la redacción del proyecto del carril bus-VAO de Málaga y las obras podrán comenzar el próximo mes de enero.

La construcción de este carril reservado para autobuses y vehículos de alta ocupación cuenta con una importante inversión, 8,5 millones de euros. Vamos a ampliar la calzada de dos a tres carriles en sentido a Málaga, en un tramo de 2,3 kilómetros, entre la glorieta de acceso al hospital clínico y la universidad, hasta el cruce con la Avenida Juan XXIII. Las obras van a comenzar este mismo mes de diciembre, pero hemos optado por esperar para dar esas semanas con las Navidades de por medio y para que no interfieran en el tráfico en este periodo tan importante.

Los técnicos de la Consejería de Fomento han planificado los trabajos de manera que las principales afecciones al tráfico, durante los próximos meses, sean en horario nocturno y creo que eso también va a facilitar mucho la movilidad. Este carril bus-VAO nos va a ayudar en nuestra estrategia de fomento del transporte público, ya que contamos con una vía exclusiva que elevará la competitividad, la velocidad comercial y las prestaciones de las líneas de autobuses de Málaga. Eso va a redundar en nuestro objetivo principal, y es que cada vez haya menos vehículos privados y la gente pueda, las personas puedan optar por el transporte público.

Respecto al tren litoral y a las reuniones técnicas, no me resisto a contestarle, porque realmente nos ha sorprendido cómo se han llevado a cabo estas reuniones técnicas y las cuestiones que nos han puesto por parte del ministerio encima de la mesa creo que son poco ambiciosas. Son poco ambiciosas, faltan medidas a corto, a medio y a largo plazo. Y creo que nos vuelven a trasladar un sentido absolutamente desproporcionado con otras comunidades autónomas a Andalucía. Y eso no puede ser. Y estoy totalmente de acuerdo en que hay que poner remedio y hay que instarle al ministerio a que realmente haga un proyecto ambicioso para Andalucía, para la Costa del Sol y para el Campo de Gibraltar. No podemos continuar así.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002915. Pregunta oral relativa a la mejora del transporte público en la Bahía de Cádiz

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues la siguiente pregunta es también relativa a la mejora del transporte, pero en la Bahía de Cádiz. Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.
Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, como usted bien sabe, la Bahía de Cádiz, puramente dicha, estamos hablando de los municipios de Rota, de El Puerto de Santa María, de Puerto Real, de San Fernando y de Cádiz. Estos cinco municipios, sumados y en apenas 20 kilómetros a la redonda, albergan una población de casi 370.000 personas. Si además le añadimos que no es puramente bahía, pero son unas extensiones también en esos 20 kilómetros a la redonda, como es Jerez y como es Chiclana, pues estamos hablando de que en apenas siete municipios tenemos más de 600.000 habitantes en la Bahía de Cádiz y en su entorno, que es el 50% de la población de la provincia de Cádiz.

Por lo tanto, es una zona muy importante, con muchas relaciones comerciales, con muchas relaciones laborales y que hay mucho tránsito y muchos viajeros, o muchos viajes entre los distintos municipios. A nosotros nos consta que ustedes están haciendo una labor importante. Hay cuatro ejes fundamentales en el transporte en la Bahía de Cádiz. El primero, el eje desde el aeropuerto de Jerez a Cádiz, el eje ferroviario, que es de los pocos que más o menos funciona bien, porque, aunque es competencia del Gobierno de España, está en coordinación y colaboración con la Junta de Andalucía.

Después, una apuesta muy importante que ustedes han hecho por el Trambahía, que es lo que une Chiclana y La Janda con la Bahía de Cádiz y con esa conexión.

Cómo no, decirles también el esfuerzo importante que están haciendo ustedes en materia de autobuses, con esa red también de intercambiadores, y le pongo el ejemplo de El Puerto de Santa María.

Y una cuarta pata, importantísima también, el transporte marítimo. El transporte marítimo que, fundamentalmente, bueno, pues se da en el entorno de la Bahía. Una bahía que, evidentemente, no inventó tampoco el Partido Socialista. Ya los fenicios, los romanos, incluso los tartessos, llegaron hasta las orillas del lago Ligustino, que ahora mismo es el término municipal de Jerez. Pero es importantísimo para esa relación y tenemos la suerte en la Bahía de Cádiz de tener esa bahía para poder utilizarla también como vía de comunicación.

Y, por tanto, a todo este trabajo, agradeciendo el trabajo que están haciendo, hoy nos gustaría saber qué mejoras están ustedes realizando, que nos consta, en todo este entorno de la mejora de la movilidad de la Bahía de Cádiz.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Pues, señora consejera, su turno.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Saldaña, la mejora de la movilidad está condicionada realmente —y usted lo ha dicho muy bien—, por la situación geográfica y el desarrollo urbanístico. Y eso es especialmente notable en la Bahía de Cádiz, con un gran número de desplazamientos entre sus municipios.

El Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz trabaja para hacer que esas comunicaciones sean mucho más fluidas y sostenibles. Y busca que la mayor parte de esos desplazamientos se hagan en transporte público —ese es nuestro objetivo final—, sea por carretera, sea por tren, con el Trambahía o por mar, ya que Cádiz cuenta desde hace dieciocho años con un servicio marítimo —el catamarán de la bahía.

Este servicio marítimo cuenta con dos líneas, que conectan Cádiz con Rota y Cádiz con el Puerto de Santa María; tres terminales marítimas y cuatro embarcaciones. Es un transporte integrado en el sistema tarifario del consorcio y que ofrece un recorrido más corto que el de la carretera, además de evitar esa congestión del tráfico. Eso nos ha hecho que, desde su puesta en servicio, el catamarán de Cádiz acumule más de 7,7 millones de usuarios.

Queremos que el uso de este transporte, mucho más sostenible que el coche, vaya a más. En este sentido, iniciamos un proceso para renovar tres de las cuatro embarcaciones, que están en servicio desde hace ya dieciocho años.

Hoy les puedo anunciar que, tras el preceptivo proceso de licitación, la semana pasada se firmó el contrato para la construcción de esos nuevos catamaranes, con una inversión de 8,9 millones de euros. Y esperamos que el primero pueda entrar en servicio en torno a un año.

Las nuevas embarcaciones tendrán mayor capacidad: 200 pasajeros, frente a los 150 de los que actualmente hay. Se han diseñado para atender las condiciones de los atraques existentes y garantizar las condiciones de accesibilidad universal. Serán embarcaciones pensadas para el máximo confort de los usuarios, con nuevas condiciones de climatización o puntos de recarga para teléfonos móviles.

Reducirán más de un 30% las emisiones de CO₂, algo importante, ya que van a usar tecnología híbrida —eléctrica y diésel—, así como el consumo de combustible en unos 200 litros al día, lo que im-

plica un ahorro económico. Y, al ser navegación cien por cien eléctrica a baja velocidad, cuando llegan a la dársena del Puerto de Cádiz, al río Guadalete o a la entrada al puerto deportivo de Rota, lo harán sin humo y también sin ruido.

Y eso no es todo. Los nuevos catamaranes estarán preparados para adaptarse a las tecnologías que vayan surgiendo y permitan mayor ahorro de emisiones contaminantes.

Esta es una de las apuestas para mejorar la movilidad de la Bahía de Cádiz.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002916. Pregunta oral relativa a la modernización del transporte público por carretera

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la modernización del transporte público por carretera. Y, para ello, tiene la palabra la señora Jurado.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidenta.

Muy buenos días, consejera, a todo el equipo, a todos los miembros de esta comisión.

Vamos a seguir hablando de transporte público y de movilidad.

En todas las intervenciones que hemos visto hoy y la información que nos ha ofrecido la consejera, vemos un denominador común, que no es otro que el prestar los mejores servicios públicos al conjunto de los andaluces, focalizando de una manera fundamental en la calidad. Porque el que el transporte público sea un servicio público fundamental todos lo conocemos: para muchísimos andaluces, es la única forma de poder trasladarse y poder moverse de un sitio a otro para tener, por ejemplo, la asistencia sanitaria, la educación o muchísimas otras cuestiones.

Pero nosotros, lo que hemos visto hoy en las medidas que está poniendo el Gobierno de Andalucía encima de la mesa, no es solo que se le dé importancia por el hecho en sí de ser un servicio de movilidad y servicio público esencial, sino también por velar por esa sostenibilidad.

El trabajo de Andalucía, de la Consejería de Fomento, del conjunto del Gobierno de Andalucía está en dar los mejores servicios al conjunto de los andaluces. Hoy hemos visto una de estas medidas, muchas de estas medidas puestas en marcha por la consejería, pero nos gustaría conocer en más detalle en uno de estos transportes específicos, como es el transporte público por carretera, cuáles son las medidas que se están impulsando y poner en marcha para que sea uno de los servicios que usen, de forma cada vez más mayoritaria, el conjunto de los andaluces.

Muchísimas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

Para responder a su pregunta es el turno de la señora consejera. Cuando usted quiera, señoría.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Jurado, para fomentar que más ciudades hagan uso del transporte público en sus desplazamientos resulta fundamental e imprescindible que las Administraciones trabajemos en herramientas que lo hagan mucho más atractivo frente al uso del coche privado —hemos hablado ya de esto en esta comisión—. Esta es una de las aspiraciones que guía el trabajo de esta consejería.

Habíamos detectado la necesidad de mejorar la calidad y la cantidad de la información en tiempo real que proporciona al usuario el transporte público. Y, para cubrir esa necesidad, esta consejería ha adjudicado un contrato para instalar más de quinientos paneles en paradas e intercambiadores de transporte de toda Andalucía, que van a informar en tiempo real de la llegada de los autobuses. El contrato, dividido en tres lotes, supondrá una inversión de 3,4 millones de euros, cofinanciada con fondos europeos Next Generation.

En primer lugar, contempla la instalación de 498 paneles informativos en paradas y marquesinas, de un total de 176 municipios de las ocho provincias andaluzas. Y le voy a dar los datos de los municipios: 158 paneles en 43 municipios de Sevilla; 123 en 27 municipios de Málaga; 55 paneles en 31 municipios de Granada; en Cádiz se instalarán 40 paneles, distribuidos en 15 municipios; 39 en Jaén, en 24 municipios; 36 en Huelva, repartidos en 18 municipios; 27 en Almería, que se distribuyen en 11 municipios y 10 en Córdoba, que se instalarán en 7 municipios.

Además, se han incluido también 12 paneles informativos para los intercambiadores de transporte contruidos o en ejecución de la Junta de Andalucía en el último año. Así, se van a instalar, por ejemplo, en Beas de Segura, Huéscar, Lebrija, Loja, Mojácar y el Puerto de Santa María.

Por último, también se va a proceder a la equipación de tres estaciones de autobuses de competencia autonómica: Plaza de Armas, en Sevilla; Puerta Atlántico, en Huelva y la estación de autobuses de Cádiz, donde se van a incorporar paneles en el interior y exterior, un video *wall* y sistemas para lector de matrícula y barrera de paso de vehículos. El plazo estimado de duración de estos trabajos es de doce meses. Y con ello vamos a poder ofrecer al usuario, como digo, información de mayor calidad; incluso intermodal en tiempo real, es decir, información acerca de la disponibilidad de cada uno de los servicios de transporte público.

Estos trabajos se complementan con los que ya vienen desarrollando varios consorcios de transporte metropolitano, que también están promoviendo otros contratos de instalación de paneles.

Gracias a esta importante actuación, que permitirá esa planificación por parte de los usuarios, el Gobierno de Juanma Moreno continúa adelante con ese plan de modernización del transporte público.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002917. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en el Aljarafe

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, realizada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la mejora de la seguridad vial en el Aljarafe. Y, para la defensa de la misma, tiene la palabra la presidenta de la comisión, la señora Chocano. Cuando usted quiera, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Consejera, la confianza y la seguridad son fundamentales para todo, también para la seguridad vial. El principio de confianza es el que permite creer que todo va a ir bien y, por ejemplo, permite tener la seguridad de que, cuando el semáforo está verde, puedo pasar, porque los que se encuentran el semáforo en rojo se van a detener. Y tiene que estar complementado por el principio de seguridad, que es el que nos hace que tengamos la confianza en que los usuarios de la vía van a cumplir las normas.

Por lo tanto, confianza y seguridad son necesarias en las comunicaciones viarias, el elemento fundamental para el desarrollo de nuestra vida, porque todos, a diario, nos desplazamos para asistir al trabajo, al centro educativo, a lugares de ocio o culturales. Y para todos estos desplazamientos, las infraestructuras son determinantes.

Que la red de comunicaciones esté desarrollada y en buen estado genera confianza y seguridad. Es la base para el desarrollo de la sociedad y para la igualdad de oportunidades entre todos los andaluces, aspecto en el que trabaja cada día el Gobierno de Juanma Moreno.

Lástima que no sea este un principio fundamental para el Gobierno de España, que, por supuesto, no trabaja para la igualdad de oportunidades para todos los españoles y que está instaurando en nuestro país ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, y a los andaluces nos toca ser de segunda.

Un Gobierno en el que Sánchez cambia poder, su poder, su necesidad de permanecer en la Moncloa, por privilegios para determinados territorios y, lo que es peor, para determinadas personas, a las que pretende que no se le apliquen las leyes. Y, para ello, pone en duda la profesionalidad de los jueces. Totalmente intolerable.

Pero, volviendo a las infraestructuras y a las comunicaciones, que tan determinantes son para fomentar la igualdad de oportunidades, me gustaría saber, señora consejera, en concreto en mi provincia, en Sevilla, en la zona del Aljarafe, qué actuaciones está impulsando la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda para mejorar la seguridad en la carretera A-8063, entre Tomares, Castilleja de la Cuesta y Bormujos.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

Para responder a su pregunta, el turno de la señora consejera. Cuando usted quiera, señoría.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor presidente.

Pues, señora Chocano, el Gobierno andaluz está comprometido —usted lo sabe bien— con la movilidad en el Aljarafe. Lo ha demostrado desde el año 2019, con intervenciones que aúnan la mejora de la seguridad vial con la ampliación de la red ciclista, como son la pasarela del Pisa, en Mairena, o la vía ciclopeatonal entre Espartinas y Villanueva del Ariscal. También impulsamos la vía ciclopeatonal entre Tomares, Castilleja de la Cuesta y Bormujos, donde surgieron complicaciones que nos llevaron a replantear la obra. Aquí me quiero detener, porque esta obra es un ejemplo de cómo ha cambiado la forma de gestionar en Andalucía. Atrás quedaron esos años en los que se vendían a bombo y platillo proyectos que se guardaban en los cajones ante la más mínima complicación. Este Gobierno afronta los problemas, busca soluciones, y es para ello para lo que nos han elegido todos los ciudadanos.

Esta vía ciclopeatonal ha sido una obra compleja desde el inicio. Nos encontramos con múltiples incidencias en la reposición de los servicios afectados, que unido a la escalada de los precios hicieron que la empresa adjudicataria solicitara resolver el contrato. Pero no se guardó en un cajón, nosotros no hacemos eso. Se estudió y se reactivó con un nuevo contrato. Gracias a ese empeño les puedo avanzar que ya hemos licitado por 1,7 millones de euros las obras de seguridad vial en la A-8063, una actuación que incluye la ampliación de la calzada para hacerla más segura y la construcción de un carril habilitado para peatones y para ciclistas que conecte Tomares y la barriada de Nueva Sevilla, en Castilleja de la Cuesta, y llegue hasta Bormujos. Hemos recibido ya doce ofertas de empresas interesadas en ejecutar las obras, que se reanudarán en 2025.

Mejoraremos con esta actuación una carretera con un elevado tráfico y que hasta ahora carecía de acerados, iluminación ni vías ciclistas, pese a estar muy próxima a las urbanizaciones. Una nueva carretera que será mucho más funcional y adecuada a las necesidades de los vecinos de esta zona del Aljarafe.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002918. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del espacio público urbano en Castro del Río

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, realizada también por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la rehabilitación de espacios públicos urbanos de Castro del Río. Y para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Vacas.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor VACAS PÉREZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, me complace traer esta iniciativa por dos motivos fundamentales. El primero, porque supone hablar de una localidad cordobesa, Castro del Río, vecina de la mía, Baena, y que conformamos, junto a Espejo, Valenzuela, Nueva Carteya y las pedanías de Albendín y Llanos del Espinar, la mancomunidad del Guadajoz y Campiña Este. Una comarca que nos une por un legado arqueológico, patrimonial, cultural y una tradición olivarera que se remonta a huellas prerromanas.

Hace unos días visitaba Castro del Río junto a su alcalde y le decía que era el pueblo que se transformaba en arte, el pueblo donde el olivo se transforma en arte, porque no solo se extrae de él ese oro verde, que es el aceite de oliva virgen extra, sino que también de sus entrañas nace la artesanía de la madera del olivo, lo que suma que Córdoba sea la provincia con más zonas de interés artesanal de toda Andalucía.

El segundo motivo es que se vuelve a evidenciar la forma de entender la política que tiene el Partido Socialista. Miren, yo soy de los que creo que hacemos política para mejorar la vida de los ciudadanos y esa es nuestra principal labor, pero esta premisa no es la que practica el Partido Socialista. Ustedes son la antítesis de la política. Un partido que subcontractó la corrupción, que subcontractó la incompetencia y que destinaron dinero público a asuntos detestables y al reparto entre amigos, en lugar de atender, por ejemplo, infraestructuras viarias o espacios urbanos para mejorar la seguridad o la calidad de vida de los andaluces.

Miren, el PSOE agravia constantemente a la provincia de Córdoba en todo tipo de infraestructuras. Hablaba antes de una comarca, unos pueblos que venimos demandando una solución a la Nacional 432 para que se convierta en autovía. Y, una vez más, esta infraestructura se ve paralizada por el Gobierno de Sánchez, no mostrando interés en la conversión de la misma, algo que sería fundamental para mejorar la seguridad vial y el desarrollo de mi provincia.

Debo rectificar al señor Sánchez, el campeón, que dijo lo que dijo en su congreso; decirle que no a todos los españoles les sienta bien que esté gobernando el Partido Socialista. Y es que el PSOE también dejó abandonado hace diez años el proyecto de isla ambiental de Castro del Río, un proyecto incluido

en su día dentro del programa Ciudad Amable y que ha sido ahora retomado por el Gobierno de Juanma Moreno con el nuevo programa de rehabilitación del espacio público urbano.

Usted, señora consejera, sí cumple con los cordobeses y, en este caso, con los vecinos y vecinas de Castro del Río. Por todo lo expuesto, me gustaría preguntarle en qué estado se encuentran las obras de este proyecto para mejorar la seguridad vial en el municipio cordobés de Castro del Río.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Vacas.

Pues, señora consejera.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Vacas, después de algo más de diez años, usted lo ha dicho bien, de obras, el proyecto de isla ambiental en el centro histórico de la localidad cordobesa de Castro del Río puede darse prácticamente por concluido ya que la conclusión de estas obras está prevista para el próximo día 10 de diciembre. Creo que todos los castreños pueden felicitar-se de la culminación de un proyecto demandado por la ciudadanía que comenzó a fraguarse en el año 2014, que se dice pronto, pero que nunca llegó a materializarse. Ha sido gracias al esfuerzo y al compromiso de este Gobierno que se ha logrado rescatar el proyecto y la financiación necesaria para impulsar la intervención. La actuación ha perseguido la mejora de la calidad del espacio urbano y la revitalización social, cultural y económica de una zona muy sensible del casco histórico del municipio. En concreto, el proyecto ha contemplado siete intervenciones en el recinto histórico del barrio de la Villa. Se ha actuado en la plaza Miguel Morales, en la plaza Llano de San Rafael, en la calle Pósito, en la calle San Juan, en la plaza de la Iglesia, donde se han localizado dos intervenciones, y en la plaza Carlos Castilla del Pino, lo que comprende un total de 3.329 metros cuadrados.

El objetivo último es propiciar la movilidad sostenible y recuperar espacios públicos para la colectividad, preservando áreas de interés para el tráfico rodado, pero dando siempre prioridad a los peatones y a los ciclistas y reduciendo de paso la contaminación visual, ambiental y acústica.

De esta forma, gracias a este proyecto, se disminuirá el número de vehículos, se reordenará el tráfico y se redistribuirán los aparcamientos y las zonas peatonales. Las intervenciones abarcan desde la generación de una nueva plaza pavimentada como lugar de esparcimiento hasta la transformación de plazas, viales y acerados en plataforma única mediante el empleo de materiales de la zona, como la caliza, el empedrado de grava o el granito rosa. Igualmente, se ha incorporado mobiliario urbano, jardineras y vegetación, como el ciruelo japonés, que permitirán una reducción considerable del impacto visual y acústico. El resultado será un entorno mucho más sostenible, seguro y accesible.

El importe de ejecución de la obra es superior a 581.000 euros, de los que la Junta aporta más de 410.000, en torno al 70%. La actuación se enmarca, usted lo ha dicho, dentro del programa de regeneración de espacios públicos urbanos, que persigue la dinamización de la actividad económica y el turismo de nuestros municipios. Se trata, en definitiva, de promover ciudades más humanas y más sostenibles.

Por ubicarse en un entorno considerado de bien de interés cultural, el proyecto básico y de ejecución fue autorizado, como no puede ser de otra manera, por la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte. Y con proyectos como este, el Gobierno de Juanma Moreno muestra de nuevo su compromiso por mejorar la vida de los vecinos de Castro del Río, luchando además contra la despoblación.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002790. Pregunta oral relativa a las actuaciones por las humedades, tras las obras realizadas por la consejería en el paseo en el Polígono del Valle en Jaén

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues ya, para terminar con esta sesión en la que contamos con la presencia de la consejera, la última pregunta relativa a las actuaciones ante las humedades tras las obras realizadas por la consejería en el paseo en el Polígono del Valle en Jaén. Y para ello tiene la palabra la señora Gámez.

Muchas gracias,

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, presidenta.

Agradecerle también que hayan podido retrasar la pregunta, porque estaba interviniendo en otra comisión.

Mire, señora consejera, en el Polígono del Valle en Jaén se hicieron unas obras por parte de AVRA en los espacios públicos que reformaron el paseo.

A consecuencia de esa obra, los vecinos y vecinas están teniendo humedades en sus edificios, en concreto en los trasteros. Y le han reclamado a la consejería en varias ocasiones que asuman la responsabilidad de estas humedades. Verá, hemos estado allí, en estos trasteros. Es evidente que hay humedad. Es evidente que se ve cómo es consecuencia de esta obra, pero no porque se lo diga esta diputada, sino porque, en concreto, una de las comunidades de propietarios, la comunidad de propietarios de la calle Virgen de Araceli III, ha encargado un informe técnico. Los vecinos y vecinas, encargando informes técnicos para poder ver que las humedades son consecuencia de esta obra. Y verá, es concluyente. Las humedades son a consecuencia de una remodelación en la que el agua de los canalones vierte directamente a la fachada de los edificios. Se ha cambiado la configuración y el agua se está acumulando y generando estas incomodidades. Pero no solo incomodidades. Hay zonas, hay bloques en donde se están cayendo las paredes de algunos de los trasteros, a consecuencia del agua que se está filtrando.

Verá, consejera, han ido técnicos de AVRA. El 20 de mayo se les solicitó por escrito, por parte de esta comunidad de propietarios, que se manifestaran en relación a estas humedades, que se realizara visita por parte de AVRA, que se realizara informe, que se le diera una visita con el responsable de AVRA y con el delegado territorial de Fomento. Y no han tenido respuesta en este sentido. Lo único que se les ha dicho de manera verbal es que no es responsabilidad de la obra.

¿Y sabe qué es lo curioso y lo que le llama la atención a los vecinos? Que la respuesta llegó dos días después de acabar la garantía de obra que tenía esa intervención. No quisiéramos pensar que una cosa es consecuencia de la otra. Pero lo que sí sucede, señora consejera, es que cada vez que llueve sigue entrando agua en sus trasteros y que los vecinos requieren a AVRA que realice las actuaciones pertinentes para que esto no vuelva a suceder. No ha sucedido nunca en unos bloques que datan de los años

cincuenta, y justo después de esta obra comienzan las filtraciones, y justo por la zona en donde se realizó la obra.

Por favor, consejera, arrégleselas estas filtraciones a los vecinos y vecinas del Polígono del Valle.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gámez.

Señora consejera, su turno.

La señora DÍAZ JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Gámez, esta consejería no se ha quedado de brazos cruzados ante las peticiones de los vecinos. Desde que tuvimos conocimiento de las primeras reclamaciones, la dirección de AVRA y los técnicos han actuado de forma inmediata llevando a cabo las labores de revisión.

Además, se han realizado dos estudios con el fin de dar respuesta a las filtraciones de agua detectadas por los vecinos. Estudios que han revelado que se trata de agua natural, demostrando, por tanto, que el agua filtrada no proviene de la red de riego ejecutada por AVRA en el paseo de la Virgen del Rocío.

Tras el informe, todo apunta a que las subidas del nivel freático son las que están provocando esas filtraciones. Pero, desde luego, nosotros no damos la espalda a los vecinos, sino que somos conocedores absolutamente del problema y trabajamos en ello.

Venimos realizando continuas visitas técnicas. Usted ha dicho algo que no es cierto. Y comprobaciones en presencia de los vecinos después de que ellos detectaran esas filtraciones en los sótanos y en los trasteros construidos allí.

Estamos en contacto permanente, visitas, reuniones, además a las que ha acudido también en varias ocasiones el delegado territorial de la consejería en Jaén.

Sin ir más lejos, le voy a decir que la última reunión fue el pasado día 20 de noviembre. Por si usted no tenía ese dato, se lo facilito yo.

También hemos reforzado el aislamiento en el lateral de los edificios correspondientes a los bloques 1 y 2 de la plaza Virgen de la Fuensanta. Las inspecciones realizadas por AVRA han confirmado que las filtraciones provienen del suelo, no existiendo humedad en los muros que están en el nivel de la calle. Y, a través de un detector de fugas de agua, hemos podido comprobar que en la red de saneamiento y de riego no existen indicios de rotura ni de fuga.

A todo ello, tenemos que sumarle el estudio encargado por la propia comunidad y por la compañía suministradora de agua, que también hay que sumarle esos dos estudios. Ambos coinciden en que el agua que se filtra no proviene de la red de riego ejecutada por AVRA en el paseo Virgen del Rocío, sino que se trata de agua natural y las variaciones del nivel freático son las causantes de estas filtraciones.

cve: DSCA_12_429

Esta consejería, como no puede ser de otra manera, está a disposición de los vecinos desde el primer momento. Y ya les voy a anunciar que estamos trabajando para sacar también a licitación una campaña de campo a través de una empresa de control homologada, que será la encargada de realizar sondeos con el objetivo de controlar la subida del nivel freático de la zona. Y, una vez concluida esa campaña, esta consejería tomará las medidas oportunas en base a los resultados obtenidos, con la única premisa de dar respuesta y solución a todos y a cada uno de los vecinos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Con esto damos por terminado el segundo punto del orden del día. Vamos a hacer una pausa de entre cinco y diez minutos. Diez minutillos... Hay que calificar enmiendas.

[Intervención no registrada.]

Pues cinco minutos, venga.

[Receso.]

12-24/PNLC-000225. Proposición no de ley relativa al restablecimiento de la línea ferroviaria de Guadix-Baza

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, pues retomamos la celebración de la comisión, con el tercer punto del orden del día, que son el debate de tres proposiciones no de ley.

Les anuncio que se había presentado una enmienda para la PNL-225, sobre el restablecimiento de la línea ferroviaria Guadix-Baza, y cinco enmiendas a la PNL-237, sobre la mejora de las redes de cercanías de Sevilla, y que todas han sido calificadas positivamente.

Así que, sin más, empezamos con el debate de la primera proposición no de ley, relativa al restablecimiento de la línea ferroviaria Guadix-Baza, por iniciativa de Vox.

Así que, señor López Olea, tiene la palabra.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Pues el señor Saldaña antes hablaba de si los socialistas habían inventado la vía Augusta. En este caso, lo que tenemos que decir es que fueron los socialistas los que desmantelaron la vía Augusta, porque vamos a hablar del tren Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, que precisamente pasaba por la antigua vía Augusta romana, que conectaba el levante español con esta maravillosa región de España que es Andalucía.

Y fue el 31 de diciembre de 1985 cuando el primer gobierno socialista, encabezado por Felipe González, pues desmantela esta línea, que era decimonónica, por cuestiones económicas. Decía que, en este caso, no era económicamente, —se decía— económicamente viable esta línea. Lo que sí han hecho los socialistas, han hecho mucha propaganda electoral con la línea, y han utilizado, en este caso, esta región del norte de Granada —donde tengo mi domicilio y mi casa—, pues alentando a la gente a que iban a tener de nuevo esta línea ferroviaria. Pero claro, el señor Óscar Puente, el ministro de Fomento que tenemos ahora, se levanta una mañana y destruye los sueños y las esperanzas de muchos granadinos; en este caso, quitando del mapa el tren Motril-Granada. Y, en este caso, quitando de un plumazo la línea a la que venimos a defender en esta proposición no de ley.

Bueno, esta línea vertebraba un amplio territorio, que conectaba tres provincias. Vamos a admitir, en este caso, la enmienda que se hace por parte del Partido Popular, porque habíamos tenido un olvido. En este caso, la línea recorre gran parte de la provincia, maravillosa provincia, de Almería. Y, por lo tanto, admitiremos en ese sentido la enmienda.

El trazado vertebraba un amplio territorio, que en este caso es el Altiplano de Granada, la Accitania, el Altiplano de Granada, gran parte de la provincia de Almería, hasta llegar a la región murciana; región que en este caso, está sufriendo una despoblación increíble, desde aquella fecha, puesto que la línea se convertía en absolutamente esencial para la industria de la zona y para los habitantes de la zona.

Pero no es lo único que pasó, ¿no? Si ya en el 2015 el señor Pedro Sánchez nos decía que iba a reindustrializar España —ahora nos dice que va a crear una empresa pública de vivienda—, pues bueno, lo que tenemos que decir es que el Partido Socialista, en los años ochenta se dedicó a dismantelar el tejido industrial español. Por ejemplo, se vendió la SEAT a la Volkswagen, el Pegaso se vendió a la FIAT, la industria siderúrgica —ENSIDESA— fue vendida a un indio, que era uno de los hombres más ricos del planeta. Este caso, de la querencia del Partido Socialista por las élites, por ministros socialistas que estaban cerca del neoliberalismo, como podían ser Carlos Solchaga o Miguel Boyer —qué gracia, ¿no?—; se dismanteló ese sector textil. Fue aquella etapa de la reconversión industrial, con un ambiente muy hostil por parte del Partido Socialista hacia la industria, y uno de los mayores fracasos de la historia de España, en la que también se dismantelaron numerosas líneas ferroviarias, que hoy se vendrían a defender como eso que estamos todos los días diciendo: como una movilidad sostenible, que es lo que se pretende ahora por todos estos partidos. Pero la historia está ahí.

Eso era cuando el Partido Socialista detenía a los obreros y los atacaba hábilmente, incluso con metralletas. Yo recuerdo aquello de los astilleros de Euskalduna, en Bilbao, donde la policía llegó a disparar contra los pobres trabajadores, incluso con metralletas. Esa es la realidad y la historia de España.

Y, dentro de esa realidad, tenemos esta línea por la que numerosos sectores sociales, asociaciones, etcétera, han venido trabajando, pujando, reivindicando de una forma constante en la zona. De hecho, esta línea se dismantela, se decide dismantelarla el 31 de diciembre de 1985. Y durante muchísimos años..., aquí, el presente ha participado en las manifestaciones que, cada 31 de diciembre, las asociaciones por el ferrocarril de la zona vienen realizando, tanto en Baza como en Guadix, etcétera, reivindicando esta línea.

Y vuelvo a decir: el Partido Socialista se ha beneficiado... También recuerdo el alcalde de Baza, Pedro, que llegaba a reivindicar esta línea una vez tras otra.

El Partido Popular, pues tenemos que decir que fue en el año 2012, en el primer Gobierno de Mariano Rajoy, cuando se incluyó el ramal Lorca-Baza-Guadix en la planificación ferroviaria. Pero siendo, en este caso, ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, la zona recibió un jarro de agua fría cuando se dijo que la viabilidad económica era cuestionable, por la baja demanda tanto de viajeros como de mercancías; cuestión que se ha vuelto a repetir con el Gobierno socialista, recientemente. Y así lo ha trasladado el ministro de Fomento, como he dicho antes, desechando —de una forma, entendemos que por ellos, definitiva— esta línea, acabando con los sueños de mucha gente de la zona del Altiplano de Granada, todo por motivos económicos; diciendo que la línea es antieconómica.

Pero, señorías, proteger una de las zonas más desfavorecidas de España, como, en este caso, es el Altiplano, la zona del norte de la provincia de Almería y parte de Murcia, que se está despoblando, no requiere, en este caso, que atendamos a parámetros económicos de principio para favorecer este tipo de

regiones, lo cual no nos deja de sorprender siempre por parte de los Gobiernos, tanto de un partido como otro, que —vuelvo a decir— han venido en sus planes desfavoreciendo esta zona de nuestra región.

Sí solicito el voto favorable —porque creo que es una cuestión de justicia absoluta—, el voto favorable a esta proposición no de ley, tanto al Partido Socialista como al Partido Popular. Veremos a ver cuál es el voto del Partido Socialista, puesto que, desde el Gobierno central, digo, se ha venido a desechar de forma absoluta ya la línea. Y espero que, por parte del Partido Popular, en este caso, el voto sea favorable a la proposición no de ley.

Sin querer cansarles mucho más, muchas gracias, señora presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

Pues, a continuación es el turno del Grupo Socialista.

La señora Manzano tiene la palabra.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, presidente.

Miren, nuestro posicionamiento al respecto de la reapertura de la línea ferroviaria Lorca-Baza-Guadix ya lo expusimos aquí en una comisión. Y, bueno, antes de reafirmarlo, pues yo empiezo por donde acabó el señor López, y es que quiero denunciar la hipocresía del Partido Popular, secundando en su enmienda la expresión de aislamiento del norte de Almería y de Granada, y la falta de políticas para revertir esta situación. Yo imagino que lo dirán por eso de que insisten en su negativa de no hacer llegar la autovía de la Almanzora hasta Baza. Pero no solamente por eso, sino porque el Partido Popular, en relación con la reapertura de esta línea, creo que nos quiere tratar como ignorantes, porque obvia, deliberadamente, que el Gobierno de Mariano Rajoy en 2017 realizó un estudio de viabilidad para este tema en concreto, que concluyó que la demanda era baja tanto para los viajeros como para las mercancías, y que, por tanto, esta conexión no era viable socioeconómicamente. Claro, pero entonces no se rasgaron las vestiduras. Entonces, no. Entonces, no. Entonces, le dieron el visto bueno a este estudio y no movieron ni un solo dedo más. Entonces, no era aislamiento, era otra cosa. No sé cómo lo llamarían ustedes, pero entonces aislamiento no era. Vaya, cuánto cinismo, señorías.

Pero, independientemente de estos antecedentes, en enero del año 2022, el Gobierno de España tomó la decisión de impulsar un nuevo contrato con el fin de tener un nuevo estudio de viabilidad, reclamado, eso sí, por los colectivos de apoyo a la reapertura de esta línea y siempre con la intención de saber si la situación que había dado el estudio de 2017 había cambiado en algo o se mantenía igual en función de lo que se decía. Y miren ustedes —lo acaba de decir el señor López—, arrojó idénticas conclusiones, idénticas conclusiones. Y es cierto, para toda una comarca como la de Baza, como la de Guadix o como la comarca del Almanzora, pues este nuevo estudio, que dijo que no eran viables ninguna de las alternativas al trazado, costó asumirlo. Pues claro que sí, lo reconocemos. Pero lo importan-

te, y a diferencia de lo que hizo el Partido Popular, es que el Gobierno de Pedro Sánchez, señor López, no ha descartado esta línea, porque considera que, si en el contexto actual no es rentable ni por la demanda de pasajeros, ni por la demanda de mercancías, ni por la elevadísima inversión, esto sí puede cambiar próximamente y, concretamente, en el marco del desarrollo del corredor mediterráneo, que es en este momento en lo que está trabajando. Y lo repito, esta línea no está descartada. El desarrollo del corredor mediterráneo hará viable su reapertura como línea complementaria, tal y como defienden los colectivos.

De hecho, Antonio Francisco Martínez, que es el presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Baza, al que agradezco el enorme trabajo que está haciendo por la reapertura de esta línea, dijo estas palabras en una publicación que se llama Quiero corredor: «Creemos que se debe impulsar la obra del corredor ferroviario mediterráneo, no solo por su importancia para hacer posible el transporte ferroviario de mercancías y pasajeros en la zona, sino porque es la oportunidad cierta que tenemos para reabrir nuestras líneas férreas a dicho corredor mediterráneo, puesto que sería el ramal que lo complementaría por las comarcas interiores del norte granadino, almeriense y murciano».

Por lo tanto, replantear la viabilidad de esta línea férrea Guadix-Baza-Lorca, no al margen ni como una alternativa al corredor mediterráneo, sino como complementaria, es la propuesta en la que trabaja el Gobierno de España y que coincide precisamente con las asociaciones que reivindican su reapertura. Luego, con el Gobierno del Partido Popular se frustró toda esperanza de reapertura. Con el Gobierno del Partido Socialista este proyecto sigue teniendo las puertas abiertas, porque una conexión más directa, que no tenga que bajar u obligar a bajar al litoral de Almería, la va a hacer viable. Y con el Partido Popular este proyecto estaba totalmente paralizado —sí, señor Guzmán— y hoy está vivo, más vivo que nunca. Con el Partido Popular nunca iba a salir este proyecto, porque ¿saben lo que pasa? Que el Partido Popular en esta materia tiene ya currículum. Y en ese currículum, ¿saben lo que consta? Pues tres años de aislamiento ferroviario de toda conexión con Granada, y la intención de que el Ave pasara por un túnel del siglo XIX. Hoy la variante de Loja recibe cuanta financiación necesita y también está vigente la integración del tren en la ciudad de Granada. Por lo tanto, no hay ningún Gobierno que esté trabajando más en materia ferroviaria en la provincia de Granada, que también afecta a la provincia de Almería, que el Gobierno de Pedro Sánchez.

Y, señor portavoz, dicho esto, yo no le voy a pasar por alto determinadas expresiones que hay en la exposición de motivos de su PNL. Esa técnica a la que usted alude quiero que sepa que de quien es propia es precisamente de este Gobierno andaluz.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Pues ahora es el turno del señor Guzmán para posicionar al Partido Popular.

Cuando usted quiera, señor Guzmán.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Yo creo que, sin duda alguna, es indispensable hablar de infraestructuras ferroviarias. Y es verdad que, a priori, para alguien de Almería, hablar de infraestructuras ferroviarias pudiera parecer como si alguien de Albacete hablara de infraestructuras portuarias, porque, por desgracia, Almería es la provincia con más carencias ferroviarias probablemente de toda España. Y eso sí que sigue más vivo que nunca, señora Manzano.

Es indispensable y necesario que hablemos de infraestructuras ferroviarias, porque hay que visibilizar esta realidad que tenemos en la provincia de Almería y también en la de Granada. Y porque es nuestra obligación revertir esta situación que, sin duda alguna, está lastrando no solo el presente, sino también el futuro de una tierra emprendedora como la de Almería y también de una provincia como la de Granada.

Esto es algo que desde el Grupo Parlamentario Popular venimos defendiendo desde hace muchos años. Y esto es algo que la Junta de Andalucía viene defendiendo solo y exclusivamente desde hace seis años. La recuperación de esta línea de Guadix a Lorca, de la que hoy debatimos, donde se ha explicado bastante bien cómo se clausuró hace ya 39 años por una decisión unilateral de los gobiernos socialistas en Madrid, en Andalucía y también en los municipios que la afectaban, sería una vía de ancho convencional que sería complementaria —como aquí también se ha dicho— al corredor mediterráneo, fundamental para el desarrollo de nuestras mercancías en todo el arco mediterráneo.

Una línea necesaria no solo para dotar a la provincia de Almería y a Granada de un eje ferroviario interior, que sería esa segunda conexión ferroviaria de Andalucía con el levante español, sino también porque es una clara ventaja logística, no solo para nuestros municipios, sino también para la actividad económica que se desarrolla en todas esas comarcas. Y es que no en vano la comarca de la Almanzora, en Almería, es una de las comarcas más pujantes económicamente, con un amplio tejido empresarial, donde, por ejemplo, se hace la fabricación mundial de toda la multinacional Cosentino.

Una línea ferroviaria que también ha generado un fuerte respaldo social. Y, como venimos defendiendo desde hace bastantes años esta proposición, por supuesto que vamos a votarla a favor, pero no sin antes, señor López, hacerle dos consideraciones.

La primera es que me da la sensación, cuando lee uno esta proposición —de hecho, ha tenido hasta dudas la letrada con la enmienda que hemos presentado—, de que esta proposición de ley la han hecho más en Móstoles que alguien que sabe de lo que estamos hablando, porque no tiene ningún sentido hablar de una línea ferroviaria entre Baza y Guadix si no es con su conexión con el levante, donde gran parte, yo creo que me atrevería a decir que la mayoritaria parte de los kilómetros se desarrollan por la provincia de Almería.

Y la segunda consideración es que se le nota mucho ese nuevo afán que ustedes tienen de atacar exclusivamente al Partido Popular, con amenazas como las que realizaron ayer de romper los gobiernos en los que ustedes son corresponsables. Y ese afán de atacar al PP le hace incurrir en algunas contradicciones; contradicciones en las que también ha caído el Partido Socialista. No es verdad que el Partido Popular descartara esta línea. Nunca la descartó. Fue el Partido Popular el que, en 2012, la incluyó en su plan de infraestructuras. Y fue el Partido Popular el que hizo su plan de viabilidad y el que pre-

sentó la alternativa. Curiosamente, una alternativa que desde hace seis años está durmiendo en el cajón de los justos.

Me gustaría que los embajadores del sanchismo aplaudieran esta iniciativa y la empujaran y la apoyaran desde el primer momento. Y es que se constata una vez más que cada vez que gobierna Sánchez salimos perdiendo todos y cada uno de los almerienses. Hipocresía es que los tramos del corredor mediterráneo, señora Manzano, que afectan a Andalucía, sigan sin ser una prioridad para los gobiernos de Sánchez. Hipocresía es hablar de que no se va a hacer esta línea porque se está apostando por el corredor ferroviario, y que no se quiera y se haya dicho que no se vaya a adaptar la línea ferroviaria de Almería a Granada a ese corredor ferroviario. Hipocresía es hablar de puntualidad en la ejecución de la obra del Ave a Almería, en la cual los retrasos son continuos y donde encima ocultan las certificaciones de obra.

Hipocresía es no hacer nada por Almería, porque ustedes han demostrado constantemente que no quieren que Andalucía progrese y que podamos ser más competitivos.

Lo han hecho en este congreso federal, en el congreso federal de la mentira, una vez más con Almería, aprobando una ponencia en la cual también nos quieren quitar el trasvase del Tajo y Segura, poniendo en peligro a muchas familias del Levante almeriense. Dejándonos, por cierto, sin alternativa.

Ya para terminar, señora presidenta, quiero aprovechar la ocasión para decirle al señor Olea, hacerle alguna consideración a los miembros de Vox, y es que creo que es mejor trabajar en positivo y es bueno evitar campañas erróneas y ofensivas, porque solo dan alas a los que atacan frontalmente a nuestro modelo productivo y porque solo y exclusivamente retroalimentan a los que están encantados de que Sánchez se mantenga en el sillón.

Creo, profundamente, que es un gran error y creo que donde ustedes deberían extremar la precaución es solo en evitar errores que hagan que Sánchez se mantenga un minuto más en el sillón de la Moncloa.

Muchas gracias, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Guzmán.

Pues, señor López Olea, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Para responder, en este caso, vamos a ver, señora portavoz del PSOE, señora Manzano, esto es hacerse un poco trampas al solitario, porque si vemos la prensa de la fecha, es clara: «El ministerio de Óscar Puente también descarta» —también, entre otras, ¿no?— «la línea férrea entre Guadix y Lorca».

Y las asociaciones del tren le puedo decir que están indignadas con esto. No es que, a ver, siempre quieren abrir la posibilidad. Pero es que si leemos las manifestaciones que las asociaciones del tren han

hecho en la prensa, pues la cosa queda absolutamente clara. «Indignación en Granada tras publicarse el citado documento en la huelga de transportes».

Una nota de prensa: «Las asociaciones de Amigos del Ferrocarril, de la comarca de Baza, y de empresarios del altiplano de Granada y la plataforma de Guadix por el Tren han considerado el estudio previo parcial, sesgado y tramposo, porque está basado en los datos anacrónicos y desfasados de aquel informe de viabilidad del año 2017», que es del Partido Popular, el de Íñigo de la Serna.

O sea, vamos a estar... A ver, aquí se trata de hablar de realidades, yo intento poner la verdad sobre la mesa. Y es verdad que el Partido Popular, con el Gobierno de Rajoy, puso en el mapa esta línea. Pero es también cierto que con un informe de viabilidad prácticamente idéntico al que ha hecho el Partido Socialista descartaron en su momento la línea. Pero, claro, si ahora el Partido Socialista, pues que haga una labor que, no sé, desde el ministerio se diga de una forma fehaciente y se exprese que no está cerrado este tema para que los ciudadanos del norte de Granada pues tengan conocimiento de que es que el Gobierno no lo ha cerrado, pero es que ustedes se dedican a hacer electoralismo... Yo soy de la zona, con este tema ustedes aparecen siempre en la palestra con este tema y tienen muy buenas voluntades con este tema pero, al final, esto se queda durante años. Además, fueron ustedes, señores del Partido Socialista —y así se lo he dicho al empezar—, los que desmantelaron, en su día, esta línea, tristemente. O sea, ustedes son los del triste recuerdo de quién fue el que desmanteló la línea.

Ya les digo, yo el voto favorable pues lo espero, en este caso, por el bien de mis conciudadanos y porque soy de aquella zona y creo que es preciso esto. Pero que en Granada, por ser el Partido Socialista y los gobiernos también del Partido Popular, los que se han empeñado en convertir la provincia de Granada en un desierto ferroviario, no sabemos nada todavía de cómo se va a acabar el tramo de Loja, qué es lo que va a pasar con las mercancías. El tren Motril-Granada también se descarta por este actual Gobierno del Partido Socialista.

Bueno, y eso que me dice el señor Guzmán con las campañas erróneas de que si nosotros... Vamos, eso ya es el chiste del día. O sea, los que están encantados de quererse con el Partido Socialista, que son socios en Europa, donde se traen muchas políticas a esta tierra, pues son ustedes porque son socios de ellos. Así lo decía el señor Óscar Puente y así lo vemos una vez tras otra, con el tema de Doñana, con la visita que el señor Juanma Moreno tiene con la ministra al Coto de Doñana, donde se hace un publinreportaje, o con la asistencia últimamente a los congresos de la UGT del señor Feijóo, donde también se cantó la Internacional. Pero bueno, se aparece allí, en el Congreso. Pues no lo sé, espero que nos digan a nosotros, a los de Vox, que hacemos campaña. Nosotros intentamos poner las cartas sobre la mesa en todo este tipo de materia.

[Intervención no registrada.]

Iría a comer marisco, como dice mi compañero.

Bien, de todas formas, terminando con la PNL, es nuestra intención y también hay un error material porque en el título se dice: «Restablecimiento de la línea ferroviaria Guadix-Baza». Pero es un error material porque, si nos vamos después a las peticiones que se hacen en la proposición no de ley, se habla, en este caso, de una forma clara y absoluta de la línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, que

fue desmantelada en 1985. Tampoco utilicen eso porque es un simple error material, se habla de la totalidad de la línea.

Yo espero el voto favorable. Creo que esta línea es esencial para la zona del norte de Granada y que se debe hacer un esfuerzo, en este caso, por ambos partidos políticos, para conseguir que esta infraestructura necesaria sea una realidad lo más pronto posible.

Muchas gracias a todos.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor López Olea, perdone que no..., a lo mejor no he estado todo lo atenta que debiera, no me ha quedado claro si ha aceptado o no...

El señor LÓPEZ OLEA

—Sí, sí, lo dije en la primera intervención.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale, muy bien.

Muchas gracias.

12-24/PNLC-000235. Proposición no de ley relativa al impulso, transparencia y cumplimiento del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues, a continuación debatimos la segunda proposición no de ley, a propuesta del Grupo Socialista, relativa al impulso, transparencia y cumplimiento del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2030.

Y para ello tiene la palabra el señor Hernández, por el Partido Socialista, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Desde el Partido Socialista de Andalucía volvemos a traer a esta comisión un asunto y un tema de primer orden, imprescindible para el desarrollo, la vertebración del territorio, como es la planificación de las comunicaciones, su ejecución —muy importante también, por supuesto—, la adopción de cuentas, transparencia de la planificación.

Coincidirán, señorías, como mínimo, con la exposición de motivos de esta proposición no de ley: que las comunicaciones son fundamentales para la movilidad de todos los andaluces y andaluzas, la generación de empleo, por supuesto. El modelo de territorio, el modelo de comunidad autónoma que queremos y defendemos, al igual que el impulso del empleo, entre otras muchas dimensiones.

La planificación de las infraestructuras de comunicación que ha desarrollado cada uno de los gobiernos de la Junta de Andalucía, su prioridad política, su presupuesto, su ejecución, son un ejemplo de qué modelo de comunidad autónoma queremos desarrollar para todos los andaluces, su tejido productivo y el modelo también de desarrollo económico. Y más aún lo han sido los intervalos temporales en los que los recursos económicos han sido limitados, motivados principalmente por las distintas crisis económicas que hemos sufrido en nuestro periodo autonómico. Por supuesto, también, la reducción del ingreso en las cuentas públicas o la falta de transparencia del Gobierno de España.

Sin embargo, por suerte, estamos actualmente en un contexto totalmente diferente, en un contexto económico positivo, gracias, principalmente, a la gestión del Gobierno de España, liderado por Pedro Sánchez, en el cual lideramos los principales datos económicos de crecimiento a nivel europeo y, por supuesto, las transferencias que recibimos ahora en la comunidad autónoma son mucho mayores que en el Gobierno de Mariano Rajoy.

De igual forma, señorías, ha sido innegable la apuesta decidida de los gobiernos de la Junta de Andalucía desde el inicio del periodo autonómico para corregir el gran déficit previo también en infraestructuras de comunicación.

Andalucía, hasta el año 2019, siempre ha apostado por un modelo de infraestructuras de comunicación integral, de servicio público y que englobara a todo el territorio, independientemente de si fueran áreas costeras del interior, capitales, grandes poblaciones, zonas metropolitanas o rurales. Lo importante siempre ha sido garantizar la conectividad de todos los andaluces, de las personas que nos visitaban y, por supuesto, también el impulso del tejido productivo. Garantizar, al fin y al cabo, la movilidad de los andaluces, independientemente de dónde vivieran.

Se avanzó mucho, por supuesto, pero también quedaba mucho por hacer, antes y ahora, porque estamos ante una sociedad andaluza avanzada que necesita nuevas necesidades, nuevos retos, más aún en la comunidad autónoma en la que viven más de 8,5 millones de personas y que somos la segunda más extensa del país.

Como saben, en la actualidad, la planificación de la infraestructura de movilidad se encuentra reflejada en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía, el denominado Plan PITMA 2030. Es la que, en principio, recoge cuáles son las prioridades del Gobierno actual de la Junta de Andalucía y cuáles deberían ser sus compromisos presupuestarios.

Una programación que ya desde su aprobación en el año 2022, también desde el Partido Socialista, denunciemos que adolecía de numerosas infraestructuras que eran imprescindibles para la comunicación de nuestra tierra. De igual forma, también, la dimensión de estas, en muchas de ellas, era insuficiente por el actual volumen de vehículos y, sobre todo, para los desarrollos futuros.

Señorías, si analizan el PITMA, las actuaciones recogidas, los presupuestos anteriores del año 2022, el actual, de 2024, al igual que el que tiene previsto aprobar la Junta de Andalucía para el 2025, podrán comprobar que los avances en las infraestructuras contempladas son mínimos. Muchas de ellas no tienen ni proyecto, ni anuncio de licitación del mismo.

Por ejemplo, en mi provincia, Almería, de las quince actuaciones recogidas en el PITMA, tan solo una está en marcha. El resto, ni siquiera tiene proyecto. Y ni siquiera se han procedido a actualizar aquellos proyectos que dejó el anterior Gobierno socialista en el año 2018, tal y como recoge algunas respuestas parlamentarias que hemos realizado desde nuestro grupo. Y algunas, que ahora recogen la memoria de presupuestos para el año 2025 —como, por ejemplo, el acceso norte a Almería— son actuaciones que ya venían prometidas por el Partido Popular desde el año 2018, en su programa electoral. Y otro ejemplo sangrante es el acceso ferroviario al puerto seco de Níjar, que ni siquiera se contempla en el presupuesto, un año más, a pesar de que también lo prometían en el año 2018 en su programa electoral y a pesar también, de que es la única actuación que tiene que hacer el Gobierno de la Junta de Andalucía en todo el corredor mediterráneo.

Recordarán que el 1 de marzo trajimos a esta comisión una PNL para impulsar su desarrollo, para licitación de proyectos. No se ha hecho nada desde aquel momento. Y a una respuesta parlamentaria, dicen que «se va a condicionar su desarrollo a la llegada de la alta velocidad». Decirles que, en el año 2025, ya estará toda la plataforma instalada en la provincia de Almería de la alta velocidad y no se habrá he-

cho nada con respecto al acceso ferroviario del puerto seco. Son, señorías, algunos ejemplos de los incumplimientos mayoritarios del PITMA de la Junta de Andalucía.

Tanto las infraestructuras de gran envergadura, que requieren un largo periodo para su ejecución, desde la licitación del proyecto hasta el desarrollo de la obra, y de igual forma también sucede en las obras de menor envergadura, pero que son también importantes e imprescindibles para la integración territorial de las comarcas y de la provincia.

Por ello, señorías, este es el objeto de la PNL, el impulso del PITMA: presupuesto, ejecución y dación de cuentas al conjunto de la sociedad, como también al conjunto de los agentes implicados. Todos tienen derecho a saber cómo y cuándo y en qué momento se van a desarrollar las infraestructuras que están recogidas en el PITMA y, sobre todo, que necesita el territorio. Y también es el momento de evaluar lo planificado; en especial, en aquellas infraestructuras que deben convertirse en una autovía y que, actualmente, las limitan como aumento de capacidad o mejora de las conexiones.

Por ello, desde el Partido Socialista proponemos cinco grandes acuerdos con respecto al PITMA, que dependen exclusivamente de la voluntad del Gobierno de la Junta de Andalucía para su ejecución. Y es que, a partir del 1 de enero del 2025, se publique cuál es el nivel de ejecución agregado del PITMA y, al igual, en cada una de las infraestructuras; que, en un plazo máximo de tres meses, también se publique cuál es la programación temporal y económica de cada una de las infraestructuras del PITMA que no se han iniciado; que, por supuesto, también en el año 2025 se liciten todos aquellos proyectos recogidos en el PITMA y en los que no se ha hecho todavía nada; que se informe también, periódicamente, a todos los agentes implicados —al tejido productivo, a los alcaldes, al conjunto de las corporaciones locales— de en qué momento se van a desarrollar estas infraestructuras.

Y también, como último acuerdo, pedimos modificar el PITMA para convertir ocho vías en autovías del programa LE5-P6, de este plan, que, en actualidad, únicamente viene recogido como incremento de capacidad, mejora de itinerarios o de las conexiones, al igual que se especifique en el PITMA cuál es el origen y final de esta infraestructura. Su modificación está más que justificada por el volumen de vehículos que actualmente desarrolla esta infraestructura.

Por lo tanto, señorías, desde el Partido Socialista les pedimos el apoyo a los acuerdos de esta PNL, porque defendemos la ejecución de todas las infraestructuras en cada una de las ocho provincias. Porque lo que reclama el tejido productivo, el territorio, más allá del anuncio, es que se desarrollen las obras y que se ejecuten.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Pues, a continuación, es el turno, del otro señor Hernández, en nombre del Grupo Vox. Cuando usted quiera, señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ VALDÉS**

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, curiosamente, vamos a debatir ahora dos iniciativas, dos proposiciones no de ley —una propuesta por el Partido Socialista, otra propuesta por el Partido Popular— que tienen una estructura, una fundamentación, una motivación muy similar. Y, prácticamente, se podrían utilizar los mismos argumentos, a la hora de posicionar a mi grupo respecto de una y otra.

Se diría que es una iniciativa que no está mal tirada. Además, el compañero del Partido Socialista que ha defendido la iniciativa, pues efectivamente, ha puesto el punto de mira en determinadas, digamos, deficiencias en la gestión por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía. Bien, y podemos compartirlos, efectivamente. Además, dentro de esas similitudes a las que me refería antes, pues está..., bueno, él ha defendido las bondades del Gobierno de España, que lidera Pedro Sánchez, con la mención explícita al liderazgo del señor Sánchez, Y probablemente, luego, quien haga lo propio por parte del Partido Popular se referirá también a la magnífica gestión del Gobierno de la Junta de Andalucía, de Juanma Moreno. Son, como decía, unos modelos, muy parecidos.

Lo que pasa es que esa eficiencia, señor Hernández, ese ejercicio de transparencia administrativa, con la asunción de compromisos y plazos, se podría..., o se tendría que poner en práctica, se le tendría que exigir en la práctica al Gobierno de España, para que su iniciativa fuera creíble. Y en el ámbito de sus competencias, en lo que toca al Gobierno del señor Sánchez, realmente, esto es algo que no lleva a cabo.

Ciertamente, el PITMA es, en gran medida, como una carta a los Reyes Magos de un niño ilusionado: se consigna y se pone negro sobre blanco casi todo lo que querríamos. Pero luego, la realidad y las necesidades se imponen con toda su dureza. Sabemos que el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad Andaluza 2021-2030 constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de estructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para con los distintos modos de transportes relacionados. Y, además, todo esto se pone en común con la sostenibilidad y con el sistema productivo andaluz. A ello le añadimos que Europa obliga —que no orienta, obliga— a muchas de las líneas de actuación, priorizando ciertos mantras del fanatismo climático. Por ejemplo, cuando hace alusión a infraestructuras verdes, a la descarbonización, de la economía, que al final se traducen en el debilitamiento de nuestro sistema productivo sin ninguna contraprestación.

Por eso, tengo que decirle que nosotros, cualquier iniciativa para corregir esa perniciosa deriva contará con nuestro apoyo. Pero nosotros, un brindis gratuito al sol —que creemos que, en cierta medida, es lo que se trae hoy aquí— no podemos apoyarlo.

La señora **CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señor Hernández.

Pues el turno ahora del Grupo Popular. Señor Bonilla, tiene la palabra.

El señor BONILLA HIDALGO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, voy a dirigirme en primer lugar, al señor Hernández, de Vox, muy brevemente, porque Vox insiste en esa apreciación de que el Partido Socialista y el Partido Popular se parecen mucho en su gestión. Yo estoy totalmente en desacuerdo con esa afirmación. Y, sinceramente, quien más se parece en estos momentos —al menos en la práctica—, al Partido Socialista en el régimen de votaciones que viene aplicando, es el propio Vox, que vota de la mano del Partido Socialista en ayuntamientos, como Sevilla, y que no sabemos si lo va hacer en algunas otras comunidades autónomas para rechazar los presupuestos que nuestros presidentes autonómicos, los del Partido Popular, puedan presentar en las próximas semanas y meses. Esperemos que no sea así, pero todo parece indicar que, en este momento, esa es la voluntad de Vox.

Más allá de esa cuestión, al señor Hernández, del PSOE, bueno, yo creo que a ustedes les pasa un poco en estos momentos..., porque ha estado hablando usted de presupuestos, ha estado hablando usted de ejecución presupuestaria, refiriéndose al PITMA 2030. Y les pasa un poco como a ese personaje —creo que era el director del aeropuerto de *Aterrizo como puedas*— que decía aquello de «elegí mal día para dejar de fumar». Bueno, pues ustedes eligieron un mal día para hablar de presupuesto y de ejecución presupuestaria, precisamente el día después en el que el señor Aldama ha hecho algunas revelaciones, algunas de ellas documentales, sobre qué presupuestos se ejecutaban durante la pandemia y de qué manera, presuntamente todo ello, por supuesto, y a expensas de que la UCO abra las líneas de investigación pertinentes. Pero es un mal día para que ustedes hablen de compromiso presupuestario cuando carecen de presupuesto a nivel nacional —y no sabremos si lo tendrán— y de ejecución presupuestaria con lo que está cayendo.

En cualquier caso, más allá de eso, señorías del Partido Socialista, señor Hernández, en esta PNL ustedes no es que hagan una carta a los Reyes Magos, es que hacen una declaración manifiesta de su incompetencia durante 37 años, así de claro. Porque todo esto que ustedes piden aquí, ¿por qué no lo hicieron durante esos 37 años? Todos esos proyectos que dicen que no hay, ¿por qué no los hicieron ustedes? Y nosotros no los hubiéramos encontrado hechos y, sin duda, se hubieran ejecutado. Y algunos que hicieron, como, por ejemplo, en mi provincia y la de Córdoba, la autovía del Olivar, resulta que se hizo en el año 2009 y, evidentemente, más de una década después está totalmente obsoleta, porque ustedes dejaron que esa obsolescencia afectara a ese proyecto después de una década de incapacidad de gestión o de falta de voluntad política para ejecutarla. En breve empezará a ser una realidad, gracias precisamente a que el Gobierno de Juanma Moreno ha puesto encima de la mesa un presupuesto que es ejecutable.

Algunas de las cosas que piden ustedes, señor Hernández —el punto uno y dos—, nosotros no podemos estar de acuerdo. Ustedes quieren que se evalúe y que se hagan actuaciones de seguimiento cada tres meses. Mire, el plan PITMA tiene sus propios plazos. El informe de seguimiento es anual. El de evaluación es intermedio en el plazo de ejecución del plan PITMA hasta el 2030, en torno al 2025. Por lo tanto, vamos a dejar que este plan, que empezó a ejecutarse a principios de 2023, en estos momentos se esté elaborando, terminando de evaluar, integrando los fondos europeos, la ejecución de los

fondos europeos, el plan de seguimiento del primer ejercicio; vamos a dejar que esos planes se hagan conforme a lo que el plan dice, que normativamente entendemos que es lo correcto.

En cuanto a las actuaciones licitadas durante el año 2025, quieren ustedes que se liciten todas en el año 2025. Oiga, le vuelvo a repetir lo de antes: después de 37 años en los que ustedes no cumplían prácticamente nada de lo que decían, resulta que ustedes quieren... No sé, insisto en la idea que lanzaba antes: es un mal día para hablar de cumplimiento de contratos. Pero ustedes quieren que nosotros ejecutemos en el 2025 más allá de los plazos que marca la Ley del Sector Público de Contratos y que marca la legislación vigente para hacer la ejecución presupuestaria, más allá de programas aprobados y de contratos licitados, y, evidentemente, no lo vamos a hacer. Habrá que hacerlo todo conforme a los plazos que vienen determinados. Y es, evidentemente, imposible que se licite todo eso que ustedes quieren en el año 2025. Por eso no estamos de acuerdo.

En el punto cuarto, hablan ustedes de informar periódicamente a todos los agentes territoriales. ¿Lo hacían ustedes cuando aprobaron el Plan PISTA del 2013 al 2020? No lo hacían. No solamente no lo hacían, ni siquiera provincializaban los presupuestos generales de la Junta de Andalucía. Ahora se provincializan prácticamente dos terceras partes. Entonces, aquello que ustedes evidentemente no hacían, eso no quiere decir que no se les vaya a facilitar información a los alcaldes, sea cual sea su color político. Yo creo que el Gobierno de Juanma Moreno precisamente se destaca por eso, porque no distingue de colores políticos a la hora de facilitar información, a la hora de recibir a los alcaldes. Todavía está esperando el alcalde de Jaén, que gobernó entre el año 2015 y 2019, a que la atienda la señora Montero —porque el señor Montoro sí la atendió— para hablar de la deuda municipal del Ayuntamiento de Jaén, y todavía estoy esperando yo esa recepción.

Entrando ya en el último punto que ustedes plantean, evidentemente, el programa LE5.P6 del PITMA recoge actuaciones prioritarias, son las que ahí se contemplan. Y, evidentemente, ustedes, como se ha dicho ya también aquí por el representante de Vox, lo que hacen es una carta a los Reyes Magos. Necesitaríamos, evidentemente, mucha más dotación presupuestaria. Yo insisto una y otra vez en la idea de que exijan ustedes a Pedro Sánchez que nos dé la financiación que Andalucía se merece y, sin lugar a dudas, algunas de esas cuestiones se podrán ejecutar, pero no en el plazo que ustedes determinan.

Y una última reflexión, y ya con esto termino. Señorías del Partido Socialista, la realidad es que ustedes nos piden a nosotros que hagamos lo que ustedes no hicieron, y, sinceramente, no lo vamos a hacer. Yo voy a leer ahora un titular que dice: «Los constructores se rebelan contra la Junta para no dejar muertos en el camino. El sector considera una tomadura de pelo el plan de infraestructuras». No es el PITMA 2030, no. Era el PISTA 2020. Esto es lo que decían los constructores de su ejecución presupuestaria, de su planificación y de su programación.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Bonilla.

Pues, para finalizar con este debate, tiene la palabra el señor Hernández Tristán.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, presidenta.

Señoría del Partido Popular, para ustedes siempre es una mala noticia hablar de ejecución. Es una mala noticia hablar de ejecución cuando solamente han ejecutado el 2% de los fondos europeos de recuperación para la Consejería de Fomento. Es una mala noticia hablar de ejecución cuando en la provincia de Almería, por ejemplo, solamente han ejecutado el 6,1% del presupuesto del año 2024. Es una mala noticia hablar de ejecución cuando ustedes solamente han ejecutado en el capítulo de inversiones el 30% de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, dependiente de esta consejería. Es una mala noticia hablar de ejecución cuando ni siquiera han iniciado proyectos que prometieron en el programa electoral del año 2018, que se provincializaban en cada una de las provincias.

Seis años, y muchas de las cuestiones que recoge esta PNL ustedes las llevan prometiendo desde el año 2018, y vienen recogidas en el PITMA del año 2022. Por lo tanto, aquí lo único que venimos a reclamar desde el Partido Socialista es que ustedes, en vez de vender humo y propaganda —que es lo único que saben hacer y en eso sí son expertos, en vender humo y propaganda, cada año también con el anuncio de los presupuestos provincializados—, ejecuten de una forma transparente y den cuenta a la ciudadanía y al conjunto de los alcaldes.

Y ustedes van a decir no. Por ejemplo, les voy a enumerar unas actuaciones —son muchas más—. En Granada, más de 20 actuaciones recogidas en el PITMA, entre ellas el estudio y ampliación de la zona norte, centro y sur del metro. En Sevilla, numerosas actuaciones, como, por ejemplo, el acondicionamiento para dotación de arcones en la carretera A-8053; variante este de Aznalcóllar en la carretera A-477; duplicación de la calzada en la A-362; ramal oeste de Alcalá del Río y acceso norte de Sevilla.

Van a decir no en Huelva también a casi 20 proyectos que no se han iniciado ni siquiera en el PITMA, como, por ejemplo, la plataforma Busbao-Almonte-El Rocío-Matalascañas, o la mejora de la A-461 y A-476. En Córdoba, la autovía del Olivar, Puente Genil-Baena, o actuaciones en la carretera A-306, la conexión Jaén-Córdoba; por supuesto, en la provincia de Jaén también en la autovía del Olivar, la conversión en autovía de la conexión Torredonjimeno-El Carpio, la conversión en autovía de la A-315, Torreperogil-Pozo Alcón-Baza. También, en el resto de provincias, como, por ejemplo, Almería, como le he dicho, 15 actuaciones que están recogidas en el PITMA, de las cuales una se ha iniciado.

Por lo tanto, una vez más, desdeñan las propuestas del Partido Socialista. Solamente pedíamos una cuestión de voluntad política; ya se iría materializando en los presupuestos. Pero es que ustedes dicen que es imposible licitar las actuaciones que están recogidas en el PITMA en el año 2025. Pero es que también fueron imposibles de licitar en el 2022, también fueron imposibles de licitar en el 2023, en el 2024, en el 2025. Y yo le auguro que tampoco estarán licitadas en el 2026, en el último año que estarán ustedes en San Telmo.

Por lo tanto, ustedes le acaban de decir no, de nuevo, a cada una de las infraestructuras demandadas por los alcaldes y por cada una de las ocho provincias.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

12-24/PNLC-000237. Proposición no de ley relativa a la mejora de la red de Cercanías de Sevilla

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Terminamos, por tanto, con la segunda proposición no de ley. Damos comienzo a la última proposición no de ley, realizada por el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, relativa a la mejora de la red de cercanías de Sevilla.

[*Rumores.*]

Por favor, señorías.

Y para dar inicio a esta comparecencia, es el turno del Grupo Parlamentario Popular, y tiene para ello la palabra su portavoz, la señora Chocano.

Cuando usted quiera, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Esta PNL trata sobre todo de mejorar la red de cercanías de Sevilla. Primero voy a contar un poco cómo está configurada esta red, porque seguro que muchas de sus señorías no la conocen, y después las deficiencias más importantes que presenta y, por último, las propuestas de mejora para optimizar este sistema de transporte fundamental para la movilidad diaria de todos los habitantes del área metropolitana de Sevilla.

En España hay 12 núcleos de cercanías. Tres de ellos se encuentran en Andalucía: en Málaga, en Cádiz y en Sevilla. Y, a pesar de ser Sevilla el área de cercanías con más líneas y con mayor número de kilómetros, no es la que presenta mayor número de usuarios, por lo que claramente necesita mejoras para complementar tanto la infraestructura como el material móvil, los trenes, y optimizar frecuencia y fiabilidad de horario.

El núcleo de cercanías tiene como punto central la estación de Santa Justa y consta de cinco líneas:

La C1 conecta Lora del Río con Utrera y, a veces, algunos trenes llegan a Las Cabezas y a Lebrija. Es un primer punto débil de la red de cercanías.

La línea C2 va desde Santa Justa a La Cartuja, pero tiene una frecuencia muy baja, lo que hace inviable que los 30.000 usuarios potenciales que trabajan o estudian en La Cartuja puedan utilizar esta línea, puesto que no tiene frecuencia ni coinciden los horarios de los trenes con la entrada y salida de clase o de los trabajos. Además, si la línea fuera más larga y llegara hasta la zona de Torre Triana o de Torre Sevilla, pues todavía tendría más posibilidad de que tuviera más usuarios, aunque la ampliación que necesita esta línea tiene que ser la conexión en Blas Infante con el metro de Sevilla.

Luego está la línea C3, que va de Santa Justa a Cazalla. La opinión de los usuarios, impuntual, con frecuencia muy baja, en general poco atractiva.

La C4 es una línea circular que discurre íntegramente por la ciudad de Sevilla, pero incomprensiblemente en un solo sentido. Conecta puntos vitales para la ciudad, como Santa Justa, el Palacio de Congresos, FIBES –ustedes lo conocerán, han estado recientemente ahí–, el hospital Virgen del Rocío y San Bernardo. Pero fíjense el absurdo de la situación: de Santa Justa a FIBES se tardan —según Renfe— seis minutos, pero si quieres ir de FIBES a Santa Justa tienes que emplear 25 minutos, si tienes la suerte de no tener paralización, retraso o suspensión de trenes, porque la línea circula en un solo sentido.

Y, por último, está la línea C5, de Benacazón a Jardines de Hércules, pasando por Santa Justa, a la que le pasa algo parecido como a la C2, que es una línea incompleta y, como no llega, no es muy extensa, pues no tiene demanda.

Respecto a las principales deficiencias que presenta el servicio de cercanías en Sevilla, pues están ocasionadas por las numerosas incidencias producidas por averías tanto del material móvil de los trenes, como de la infraestructura. Hay cortes de suministro eléctrico y hay fallos en la señalización. La impuntualidad de los trenes, sobre todo en hora punta, se ha convertido en una habitual en la red de cercanías de Sevilla. Eso, unido a la frecuencia insuficiente, hace que muchos usuarios estén utilizando otros modos de transporte ante la falta de seguridad de poder llegar a tiempo al trabajo, a clase o a una cita médica.

Otra cosa que tiene el servicio de cercanías es la eliminación de trenes sin previo aviso. También merma el número de usuarios porque no tiene fiabilidad, y también son numerosas las quejas de los viajeros por el estado de conservación de los trenes y la limpieza de los mismos. Suelen ser con muchos años de antigüedad, que incluso a veces provienen de otros centros, de otros núcleos de cercanías, donde ya han sido desechados por obsoletos, y nos las traen a Sevilla. Y se lo digo porque a veces nos llegan trenes rotulados en catalán y con los mensajes de megafonía en catalán. Lo que no quieren los catalanes, nos lo dan. Nos podían dar nuestros recursos, lo que realmente merecemos.

Y, luego, otro defecto que tiene el cercanías de Sevilla es la conectividad con el metro de Sevilla, que actualmente tiene un único punto en el que ambas redes están conectadas, que es la estación de San Bernardo, pero que hay otros cuatro puntos posibles de conexión que harían que tanto el metro como el cercanías, que es de lo que estamos tratando en esta proposición no de ley, pues tuvieran más viajeros y tuvieran más potencia.

Uno de esos puntos es la estación de Guadaíra, donde ya se construyó, cuando se construyó la línea 1 del metro de Sevilla se construyó la estación, pero que no se utiliza, a pesar de estar rotulada en todos los trenes, porque en la línea C4, que es la que cruza con la línea 1 del metro de Sevilla, no hay apeaderos, ni que se sepa el ministerio lo tiene contemplado en esta zona.

Otro punto es ampliar, como ya he dicho antes, la línea C2, que llega hasta Cartuja, hasta Blas Infante, donde sería un punto de confluencia con la línea 1 actual de metro de Sevilla, y con la línea 2, que posiblemente, si se llevan a buen puerto los estudios del proyecto que se están ahora mismo realizando, pues se consiga ampliar hasta El Aljarafe, con lo cual ya conectaría El Aljarafe con cercanías y metro.

El cuarto posible punto de conexión cercanías y metro es Palmas Altas, donde se puede aprovechar la infraestructura del nuevo acceso ferroviario del puerto de Sevilla y dar respuesta así, además, al aumento de la demanda de usuarios a corto plazo por la puesta en servicio de la ciudad de la justicia y el

nuevo barrio de Palmas Altas. Por esta zona, también discurrirá la línea 3 Sur del metro, con lo cual sería otro punto de conexión.

Y, por último, el intercambiador de El Higuerón, que ya tratamos en esta comisión en el mes de septiembre en una PNL que, les recuerdo, fue aprobada por unanimidad y que proponía la construcción de un punto de conexión entre la línea 3 Norte y cercanías de Sevilla. De un punto existente a cinco posibles puntos de intercambio de pasajeros entre el cercanías de Sevilla y el metro de Sevilla. Por eso les pido su voto favorable.

Ah, bueno, y se me olvidaba lo más importante: el punto de suspenso más grande del cercanías de Sevilla es la conexión entre el aeropuerto y Santa Justa, que son apenas siete kilómetros los que separan a ambos centros de viajeros y que es necesario además poner de relieve que el aeropuerto de San Pablo, que tiene más de ocho millones de pasajeros al año, es el único de los seis de la península ibérica con más viajeros que no tiene conexión ferroviaria, con el agravante además de que el reglamento europeo obliga a que aeropuertos de estas dimensiones estén conectados por ferrocarril antes de 2030. Y no entendemos por qué, si la Consejería de Fomento y el Ministerio de Transporte llegaron a un acuerdo hace tres años para la redacción de este estudio entre el señor Ábalos... Que, claro, como ahora está maldito, pues a lo mejor por eso no se cumplen sus acuerdos. Pues el señor Ábalos acordó con la anterior consejera de Fomento la realización de ese estudio, que la Junta de Andalucía ya ha efectuado, ya ha realizado, ya ha entregado al ministerio, que el ministerio ha guardado en un cajón y ha decidido sacar a licitación otro estudio del que nada se sabe.

Pero la realidad es que hoy en día el aeropuerto de San Pablo y la estación de ferrocarril de Santa Justa, en Sevilla, no están conectadas por ferrocarril. Con lo cual, un suspenso más del cercanías de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

Es el turno, por tanto, ahora del Grupo Parlamentario Vox, y para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Hernández.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues, como decía en mi anterior intervención, estamos ante dos iniciativas que tienen un recorrido muy parecido, con una estructura y con una fundamentación similar, en la que, bueno, pues lo que se hace es pedir a otro que haga lo que no estamos nosotros dispuestos a hacer. Yo creo que es evidente, y queda bastante claro que hay muchas cosas que se han solicitado, y que se piden en esta PNL, que no están mal tiradas tampoco, y no son ninguna tontería y contienen peticiones que suenan razo-

nables, porque al final, si hablamos de calendarizar los objetivos de gestión para así poder comprobar, o al menos hacer más fácil la labor de control, y al mismo tiempo, bueno, estimulamos y motivamos la inversión pública, pues parece que esto sería una buena idea. Lo que pasa es que, pues, decía —pues en la anterior iniciativa— «consejos tengo que para mí no tengo», pues que es lo que se le podría haber dicho al Partido Socialista. Y, bueno, pues al Partido Popular, en este caso, pues le podemos decir que una cosa es predicar y otra dar trigo. Yo me imagino que quien hable por el PSOE, pues hará ahora hincapié en ello, pidiéndoles pues que... probablemente, el señor Recio, ¿no?, pues pidiéndoles que, probablemente, pues se apliquen el cuento en la Junta antes de pedir o exigir al Gobierno de España lo que ellos mismos no están dispuestos a hacer.

Objetivamente, desde luego, una ciudad como Sevilla y toda su conurbación, toda el área metropolitana hispalense, pues necesitan mayores infraestructuras en cercanías. Pasar de un solo punto de conexión en San Bernardo, pues a la construcción de esos puntos de interconexión, esos intercambiadores de El Higuerón o de Palmas Altas, pues es una necesidad, y ya hemos hablado de eso en esta comisión en el reciente. O la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto son actualmente actuaciones urgentes. Pero dudamos que, además, una proposición no de ley sea efectiva para conseguir algo como lo que se trae aquí. Por eso, ya digo que, como en el caso precedente, en la presente iniciativa nuestro voto será negativo.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Es, por tanto, el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Y, para la defensa la misma, tiene la palabra su portavoz el señor Recio.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Sí, pues muchísimas gracias, presidente.

De partida, bueno, manifestar, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, que nos motiva el que se ponga el foco..., que seamos propositivos con Sevilla y su área metropolitana. Y, evidentemente, el propósito del enunciado de esta proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Popular es absolutamente compartido por el Grupo Parlamentario Socialista; es decir, mejorar la red de cercanías de Sevilla.

Pero, señorías del Partido Popular, una cuestión es que estamos absolutamente de acuerdo con ese enunciado y con el punto 5 de la proposición no de ley que nos presentan. Concretamente, ese punto 5 dice:

«Presentar un plan integral de mejora de cercanías de Sevilla 2025-2029, que incluya un aumento de frecuencia, el análisis y el estudio de los servicios actuales, así como la implementación de nuevos ser-

vicios, la circulación de los trenes por todo el trazado de las líneas y, en ambos sentidos, y la dotación de medios humanos y materiales adecuados».

Absolutamente de acuerdo, lo vamos a votar. Pero me resulta muy curioso que, ayer mismo, en el pleno extraordinario en el Ayuntamiento de Sevilla, donde se debatió única y exclusivamente sobre el futuro del metro en la ciudad de Sevilla, hubo un punto de acuerdo similar, ante las carencias y problemas que tiene la línea 1 de metro de Sevilla, y ustedes no votaron a favor de atender lo mismo que ustedes están pidiendo para el cercanías.

Por lo tanto, si verdaderamente ustedes buscan el consenso y comprenden que la movilidad, y saben perfectamente que faltan puntos de acuerdo, que exijan un calendario y los hitos de la Consejería de Fomento en relación a infraestructuras de su competencia, que son fundamentales para cerrar el círculo de una movilidad sostenible, dinámica, pública y eficiente en el entorno metropolitano de Sevilla.

Y les pongo un ejemplo muy fácil de entender. Imagínense que conseguimos esa mayor frecuencia de la línea C2, a la que hacen referencia, y su conexión con La Cartuja que plantean en el texto. Muchas de las estaciones —conózcanlo, muchos no son de Sevilla—, muchas de esas estaciones de dicha línea C2, que discurre por municipios del Aljarafe, requieren de llegar a ellas mediante la buena frecuencia y servicio de los autobuses del consorcio metropolitano del transporte. Por lo tanto, sería razonable, si queremos trabajar desde el consenso en la mejora de la movilidad del área metropolitana y el uso de la red de cercanías, que esta proposición no de ley recogiera como punto la exigencia de presentación de un calendario de hitos ciertos que mejoren las notables deficiencias que tiene la conexión de autobuses con dichas estaciones de la red de cercanías.

Y mi pregunta, evidentemente, ante este ejemplo tan gráfico es muy sencilla. ¿Por qué obvian algo tan importante en esta proposición no de ley? ¿Lo obvian porque simplemente es competencia de la Junta de Andalucía?

Señorías, yo creo que desde la madurez, que pienso que todos ya estamos en una edad que podemos decir que nos acompaña, lo sensato, a la hora de impulsar proposiciones que afectan a la movilidad de la provincia de Sevilla, implica ver las actuaciones en su conjunto, y no de una forma tan sesgada e interesada por el mero hecho de ser competencia de otros.

Les voy a poner otro ejemplo, por si el primero no les ha quedado tan claro, para que entiendan de ese sesgo del que estoy hablando. Proponen que exista un calendario de hitos ciertos para conectar la red de cercanías de Sevilla con la futura línea 2 de metro de Sevilla. Pues claro que sí, absolutamente de acuerdo, este grupo parlamentario. Evidentemente, eso lleva inmediatamente a preguntarles el por qué esta proposición no de ley no recoge algo razonable, como sería la presentación de un calendario de hitos ciertos —hitos ciertos—, de la ejecución de la línea 2 de metro de Sevilla. Mi pregunta vuelve a ser muy sencilla y muy fácil: ¿por qué obvian algo tan importante, si quieren trabajar desde el consenso los problemas de la movilidad de Sevilla y su área metropolitana? ¿Lo obvian porque dar certeza y calendario de la línea 2 es competencia de la Junta de Andalucía? Aún no sabemos el trazado que definitivamente va a tener esa futura línea 2 de metro de Sevilla. No sabemos si va a discurrir con vocación metropolitana, si va a llegar a localidades como Camas. Y sin saber sus motivaciones, dejando a un lado su responsabilidad, es exigir un calendario de hitos ciertos sobre algo que ni siquiera han sido uste-

des capaces de dibujar en los planos. Por lo tanto, entenderán que ese tipo de puntos donde ustedes están pidiendo calendarios, hitos al Gobierno de España sobre actuaciones que requieren también de que exista un calendario, hitos y definición por parte de proyectos que tienen que ser abordados por parte de la Junta de Andalucía, no hay razón de ser. Así es imposible; así es imposible planificar el desarrollo y la colaboración entre Administraciones sensatas y necesarias para, evidentemente, superar los problemas de movilidad que tiene el área metropolitana de Sevilla.

Desgraciadamente, salvo el punto 5, que lo vamos a apoyar, como digo, todo lo que plantean reproduce el mismo patrón, muy primario, en confrontación; muy elemental en cuanto a escurrir el bulto; muy básico en estrategia política; muy contrario a marcar el camino para el consenso y la planificación estratégica de gestión entre Administraciones.

Y tengo que decir que me ha sorprendido el ejercicio de sinceridad que han mostrado al presentar la propuesta, donde justifican prácticamente que durante los Gobiernos de Mariano Rajoy no se hizo absolutamente nada. Eso me ha sorprendido. Lo reconocen en el preámbulo: «una infraestructura que no crece desde hace décadas». Les tengo que corregir: un poco más, más de una década. Casi absolutamente —han sido sinceros—, la última línea puesta en marcha, la C5 del Aljarafe, se puso en marcha por un Gobierno socialista, el 27 de marzo de 2011. Además, tuve la suerte de, en mi condición de alcalde, en ese momento, de Camas, inaugurar la estación de tren de cercanías de Camas. Por lo tanto, esa fecha no se me va a olvidar. Es la última línea puesta en marcha: la C5, en 2011. Y la última...; perdón, esa no fue la última, hubo una más: también la línea C2, el 2 de diciembre del 2011, que unía La Cartuja y Santa Justa, y que se inauguró con motivo...

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Señor Recio, ha superado un minuto ya.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Termino, termino.

La última línea, también puesta en marcha por un Gobierno socialista: la que unía Santa Justa con La Cartuja, concretamente los días 2 y 4 de diciembre del año 2011. A partir de esa fecha, señorías del Partido Popular, han de reconocer que el Gobierno de Mariano Rajoy se olvidó de la red de cercanías de Sevilla.

Bienvenidas sean estas iniciativas, pero sean consecuentes y acompañenlas, desde la responsabilidad que tienen en la Junta de Andalucía, para una planificación correcta y adecuada entre Administraciones para resolver los problemas de movilidad del área metropolitana de Sevilla y de la capital de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Recio.

Para terminar con el debate, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Chocano.

Cuando usted quiera.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Pues muchas gracias, señor presidente.

Comenzaré por hablar de las enmiendas que ha presentado el Grupo Vox, que me he quedado un poco perpleja cuando el señor Hernández ha dicho, primero, que un debate de una PNL de un tema así no sirve para nada. Entonces ¿qué hacemos aquí? ¿Perder el tiempo veintitantas personas? La verdad que me he quedado un poco perpleja. Y, después, dice claramente que no van a apoyar esta proposición no de ley. ¿Y para qué presentan cinco enmiendas? ¿Y si ahora se las apruebo, qué pasa?

[Risas.]

No lo entiendo. Bueno, pensaba, pensaba —y voy a seguir en esa línea—, pensaba aprobar la enmienda de modificación del punto 4, la enmienda de modificación del punto 5 y la enmienda de adición que ellos han llamado número 7, ¿vale? Las otras dos no.

[Intervención no registrada.]

[Risas.]

Esto es un poco de diálogo de besugos, pero bueno, yo hago mi trabajo y, luego, los demás, que se responsabilicen de lo que hacen ellos.

Respecto a lo que decía el señor Recio, vamos a ver, por partes: lo que dice usted de ayer, en el pleno del Ayuntamiento de Sevilla, aquí tengo un titular del *Diario de Sevilla* que dice: «Sevilla aprueba por unanimidad instar al Gobierno y a la Junta a un acuerdo de cofinanciación para el resto de líneas de la red de metro». Pues no encuentro el problema. O sea, obviamente, una infraestructura que tiene que ser cofinanciada por el Gobierno de España y la Junta de Andalucía —de hecho, así se está haciendo con la línea 3, después de mucho esfuerzo, porque ha costado mucho trabajito sacarlo adelante—, y bueno, en esa línea se va..., se piensa seguir actuando. Respecto a lo que decía de que la línea 2 del metro de Sevilla llega al Aljarafe, que si no sabemos, que si los hitos, que si... Vamos a ver, el mapa de líneas del metro de Sevilla no contemplaba llegar al Aljarafe. Y ha sido una iniciativa del Gobierno de Juanma Moreno la que, después de escuchar a la sociedad y a distintos colectivos, la que se ha comprometido a hacer los estudios pertinentes para ver si es posible, si es viable técnica, económica y socialmente. Entonces, en ello estamos. No podemos comprometernos, porque lo que ahora mismo está en estudio es la viabilidad de esa ampliación de la línea 2. Y hasta que no esté terminado el estudio de viabilidad no se podrán establecer hitos temporales sobre el proyecto y la construcción. O sea, que es que me pide cosas de empezar la casa por el tejado, señor Recio, lo sabe perfectamente.

Y bueno, más allá de los puntos que antes he detallado sobre las distintas conexiones y, sobre todo, la conexión del aeropuerto con la estación de Santa Justa, los usuarios de cercanías de Sevilla necesi-

tan que la red dé respuesta a sus necesidades y no al revés; o sea, es la red la que tiene que estar atendiendo a las necesidades de los vecinos y no los vecinos adaptarse a un horario endiablado que tiene actualmente el sistema de cercanías de Sevilla. Eso implica que los horarios deben ser coincidentes con la entrada y salida del trabajo o de las clases, y que la frecuencia debe estar muy por debajo de los 30 minutos que se dan actualmente en varios puntos de la red, y que los trenes, además, deben hacer siempre los recorridos completos y en los dos sentidos.

Y me alegro que me diga el señor Recio que nos van a aprobar el punto 5, aunque yo creo que si se lo piensa, a lo mejor, le interesaría aprobar los otros cuatro también. Porque probablemente muchos problemas de puntualidad y de fiabilidad pues sean por culpa del material rodante, que, bueno, es otro castigo más que recibimos en Andalucía los andaluces: la falta de inversión en las infraestructuras competencia del Estado, al igual que recibimos 1.500 millones de euros menos de financiación anual. Y, sin embargo, hay otros territorios en los que sí se les dan esos recursos, como puede ser Cataluña o el País Vasco. Con lo cual insisto en lo que antes he dicho: en España se están estableciendo dos clases de ciudadanos: los de primera y los de segunda. Y, desgraciadamente, con el Gobierno de Sánchez se nos está condenando a los andaluces a ser ciudadanos de segunda.

Y nada más, muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

Procedemos a la votación de las proposiciones no de ley.

El señor LÓPEZ OLEA

—Presidente, con respecto a la última PNL, vamos a ver, para aclarar.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Ahora cuando lleguemos a la última PNL.

Empezamos con la primera proposición no de ley, con la enmienda presentada por el Partido Popular, que ha sido admitida por el Grupo Parlamentario Vox.

Votos a favor de la primera proposición no de ley.

[Intervención no registrada.]

Votamos la proposición no de ley relativa a la línea ferroviaria de Guadix-Lorca...

[Intervención no registrada.]

Si solo hay un punto.

[Intervención no registrada.]

Perdonen ustedes.

Procedemos a la votación del punto número 1 y 2 de la proposición no de ley relativa a la línea ferroviaria de Guadix-Baza.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados, al haber obtenido 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Votamos el tercer punto de la proposición no de ley.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la siguiente proposición no de ley. ¿Conjuntamente? Sí.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 5 votos a favor, 12 votos en contra, ninguna abstención.

Tercera proposición no de ley. Se ha admitido la enmienda al punto 4. Señor López Olea, se ha admitido la enmienda que ustedes han presentado de modificación al punto número 4, la del punto número 5 y la adición que correspondería a su punto número 7, pero que quedaría como punto número 6.

[Intervención no registrada.]

Porque hay dos de adición. Habían puesto punto de adición número 6 y otro punto número 7, y entonces, como no admitimos la 6, se admite la 7.

Por parte del Partido Socialista se pretende hacer en dos grupos.

Señor Olea.

[Intervención no registrada.]

Vale. Lo tenemos claro, pero ¿en qué?

¿Del 1 al 4, el 5 aparte, y las siguientes conjuntamente?

Pero si es lo que me digan ellos.

Punto número 1, punto número 2, punto número 3 y punto número 4, con la modificación del 1 al 4.

[Intervención no registrada.]

Por tanto, votamos la primera del punto número 1 al punto número 3.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados, al haber obtenido 10 votos a favor, 5 votos en contra, 2 abstenciones.

Siguiente bloque, punto número 4.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Siguiente, punto número 5.

Señorías, se inicia la votación.

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

Y la siguiente, el punto número 6, que sería la adición número 7, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, perdón, por el Grupo Parlamentario Vox.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 12 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.

Muchísimas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

