

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 147

XII LEGISLATURA

11 de mayo de 2023

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 9, celebrada el jueves, 11 de mayo de 2023

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-23/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

12-23/PNLC-000119. Proposición no de ley relativa al establecimiento de la conexión ferroviaria de Córdoba-Jaén-Granada y su conexión al Puerto de Motril, presentada por el G.P. Socialista.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-23/APC-001720. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la variante de Las Angosturas en Priego de Córdoba

- 12-23/APC-000091. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones llevadas a cabo en la A-333 a su paso por Las Angosturas de Priego de Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.
- 12-23/APC-000772. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones llevadas a cabo en la A-333 a su paso por Las Angosturas de Priego de Córdoba, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-23/APC-000919. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones llevadas a cabo en la A-333 a su paso por Las Angosturas de Priego de Córdoba, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

12-23/APC-001746. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre modificaciones previstas en los distintos documentos de planificación, Plan de Ordenación del Territorio, Plan Especial y otros, cuyo ámbito de actuación y afección sea Doñana, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-22/POC-000703. Pregunta oral relativa al Metro de Málaga, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera y D. José Aurelio Aguilar Román, del G.P. Socialista.

12-23/POC-000146. Pregunta oral relativa al acondicionamiento de la A-377 entre el Puerto de La Ragua y La Calahorra (Granada), formulada por D. Ricardo López Olea, D. Alejandro Hernández Valdés y Dña. Cristina Alejandra Jiménez Jiménez, del G.P. Vox en Andalucía.

12-23/POC-000756. Pregunta oral relativa a la A-453, tramo de Palma del Río a Écija, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

12-23/POC-000986. Pregunta oral relativa a las viviendas de la Sareb en Andalucía, formulada por D. Alejandro Hernández Valdés y D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

12-23/POC-001027. Pregunta oral relativa a la bonificación del transporte de viajeros, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-001028. Pregunta oral relativa al Parque del Alamillo en Sevilla, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-001030. Pregunta oral relativa a la plataforma reservada de La Zubia (Granada), formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-001031. Pregunta oral relativa a la mejora del acceso a Huelva por el Puente del Odiel, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-001059. Pregunta oral relativa a las obras de emergencias en la Red de Carreteras de Andalucía, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Juan Antonio Lorenzo Cazorla, D. Víctor Manuel Torres Caballero y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

12-23/POC-001062. Pregunta oral relativa a la Autovía del Olivar, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Juan Antonio Lorenzo Cazorla y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y un minutos del día once de mayo de dos mil veintitrés.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-23/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales (pág. 7).

Intervienen:

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

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

D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

12-23/PNLC-000119. Proposición no de ley relativa al establecimiento de la conexión ferroviaria de Córdoba-Jaén-Granada y su conexión al Puerto de Motril (pág. 16).

Intervienen:

D. Víctor Manuel Torres Caballero, 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: aprobada por unanimidad.

COMPARECENCIAS

12-23/APC-001720, 12-23/APC-000091, 12-23/APC-000772 y 12-23/APC-000919. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones llevadas a cabo en la A-333 a su paso por Las Angosturas de Priego de Córdoba (pág. 24).

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. Araceli Cabello Cabrera, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/APC-001746. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre modificaciones previstas en los distintos documentos de planificación, Plan de Ordenación del Territorio, Plan Especial y otros, cuyo ámbito de actuación y afección sea Doñana (pág. 37).

Intervienen:

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

D. Mario Jesús Jiménez Díaz, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-22/POC-000703. Pregunta oral relativa al Metro de Málaga (pág. 46).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-000146. Pregunta oral relativa al acondicionamiento de la A-377 entre el Puerto de La Ragua y La Calahorra (Granada) (pág. 50).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-000756. Pregunta oral relativa a la A-453, tramo de Palma del Río a Écija (pág. 53).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-000986. Pregunta oral relativa a las viviendas de la Sareb en Andalucía (pág. 55).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-001027. Pregunta oral relativa a la bonificación del transporte de viajeros (pág. 57).

Intervienen:

Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

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

12-23/POC-001028. Pregunta oral relativa al Parque del Alamillo en Sevilla (pág. 60).

Intervienen:

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular de Andalucía.

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

12-23/POC-001030. Pregunta oral relativa a la plataforma reservada de La Zubia (Granada) (pág. 63).

Intervienen:

Dña. Rosa María Fuentes Pérez, del G.P. Popular de Andalucía.

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

12-23/POC-001031. Pregunta oral relativa a la mejora del acceso a Huelva por el Puente del Odiel (pág. 66).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-001059. Pregunta oral relativa a las obras de emergencias en la Red de Carreteras de Andalucía (pág. 69).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-001062. Pregunta oral relativa a la Autovía del Olivar (pág. 72).

Intervienen:

D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

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

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y ocho minutos del día once de mayo de dos mil veintitrés.

12-23/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor.

Sí, sí, por favor, tomen asiento.

Buenos días, señorías.

Yo creo que, señora letrada, tenemos *quorum* suficiente, así que se puede constituir la Comisión de Fomento y Articulación del Territorio y Vivienda, que, según el orden del día establecido, comienza por el debate de las proposiciones no de ley.

La primera proposición no de ley tenía una enmienda presentada por el Grupo Socialista, pero no ha sido admitida a trámite por la mesa, por indicación del informe de la letrada, porque estaba fuera del ámbito del objeto de la proposición. Así que, en ese caso, pues no presenta ninguna enmienda.

Así que comenzamos el debate de la misma. Es una proposición no de ley presentada por el Grupo Popular sobre la mejora y actualización de la señalización y marcas viales de las carreteras estatales.

Les recuerdo, señorías, que los tiempos para el debate son de diez minutos del proponente, más cinco minutos de posicionamiento de grupos y cinco minutos de cierre del proponente.

Cuando usted quiera, señor Saldaña, pues comenzamos con la pregunta.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues yo creo que brevemente, porque está claro el posicionamiento...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, señor Saldaña.

Señorías, por favor, ¿pueden bajar por lo menos el tono de voz?

Muchas gracias.

El señor SALDAÑA MORENO

—Yo creo que no es necesario, porque en el texto de la proposición está claro lo que se pide, en este caso, por parte del Grupo Popular.

Hay que hacer una exposición inicial, tomando conciencia y siendo conscientes de que España, al igual que muchos países de la Unión Europea, pero yo creo que España ha tenido un avance importante en los últimos años, pues existe una amplia y avanzada red de circulación viaria que, bueno, que ya tiene

sus años. Que, evidentemente, durante el último medio siglo ha habido una inversión muy importante en carreteras en nuestro país, pero que ya tiene sus años y es importante que tomemos conciencia de la necesidad de conservación que tiene la red de carreteras.

Según el ministerio, la red de carreteras de España hace apenas un par de años —que eran los datos que estaban y que no ha variado en exceso— alcanzaba a más de 165.000 kilómetros, de los cuales, un poco más de 26.000 corresponden a la red de carreteras del Estado, que, como todo el mundo sabe, estamos hablando de las carreteras que vertebran el territorio nacional y suelen ser las carreteras con más importancia de circulación, y, por eso, solo estas carreteras albergan el 52% del tráfico local.

Es evidente que hay una amplia dotación de infraestructuras, independientemente de si ya la titularidad es del Gobierno de España, de la Junta de Andalucía, de las comunidades autónomas o de las administraciones locales —en este caso, fundamentalmente las diputaciones—, y que podemos clasificar en lo que todo el mundo conoce: autovías, autopistas y las carreteras convencionales. Y es precisamente en este último concepto de carreteras —carreteras convencionales—, que normalmente nada más que tienen un carril por sentido, donde se acumulan el 75% de los siniestros, de las víctimas y de los fallecidos en los accidentes de tráfico.

Por tanto, estos datos confirman que es importante, y yo creo que las comunidades autónomas..., y creemos que las comunidades autónomas han tomado conciencia de ello —y el Gobierno de España debe hacerlo—, de que la conservación de las carreteras y, específicamente, también, la señalización son importantísimas para mantener la seguridad de las carreteras, aparte del confort, de la fiabilidad y de que se pueda circular en condiciones más o menos normales.

Además, hay algo de los que desde el Gobierno de España también tienen que tomar conciencia, y es ya no solo la mejora de la señalización, sino establecer unas normas comunes —en este caso, de acuerdo con la Dirección General de Tráfico— para incorporar nuevas señales, teniendo en cuenta que todo ha evolucionado mucho. Hace treinta años no había problemas con que la gente circulara con el teléfono móvil o consultando el teléfono móvil, y hoy en día está claro que es una de las principales causas de accidente en nuestro país.

Por eso es importante que, analizando la señalización; analizando también, por ejemplo, las marcas viales, que también es importante destacar, porque hace treinta años normalmente los coches —y lo digo de una manera un tanto no irónica, pero sí, ponen evidencia— no tenían sistemas de seguridad activa. Hoy en día cualquier vehículo, teniendo en cuenta la señalización horizontal, pues es capaz —los vehículos modernos— de dirigir o corregir cuando una persona está cambiándose de carril o está haciendo una maniobra que no es correcta.

Y, por eso, la señalización toma especial importancia ahora —siempre ha sido importante desde el punto de vista de seguridad—, pero toma una especial importancia de cara al futuro, sobre todo, insistimos, con la incorporación de los elementos de seguridad activa en los nuevos vehículos.

Dicho esto, y teniendo en cuenta que es algo que creo que todos los grupos políticos van a estar de acuerdo, hoy traemos esta proposición, precisamente para que aquellas carreteras del ministerio del Gobierno de España que discurren por la Comunidad Autónoma de Andalucía, que son carreteras muy importantes, pues se haga una actuación importante en materia de señalización, en varios puntos:

El primero, garantizar la reposición de las señales para mantener una buena visibilidad, en consonancia con su fecha de caducidad, especialmente en el material autorreflectante, que es importante; una señal que no tenga el material autorreflectante y que no permita esa señalización de noche, pues realmente no vale. Por tanto, hay que tener en cuenta que eso también caduca el material autorreflectante y hay que reponerlo.

Un segundo punto, que sería la realización de un estudio y un catálogo general oficial de señales de circulación para incluir esas nuevas señales, teniendo en cuenta las nuevas modalidades de origen de los accidentes, —y hablábamos del teléfono móvil—. Y es importante que eso no se haga exclusivamente, o de una manera unilateral por las comunidades autónomas, sino que esté unificado en toda España.

Después, aumentar el número de señales luminosas o provistas de material reflectante, con las inscripciones de peligro, que adviertan con la suficiente antelación aquellos puntos de alta concentración de accidentes.

Por otro lado, también ajustar y adecuar las dimensiones de las señales de obras recogidas en los catálogos oficiales de señales de circulación, para evitar los problemas. Muchos accidentes se dan en situaciones en las que hay obras y no, o están bien señalizadas, pero no son lo suficientemente..., no tienen unas dimensiones suficientemente adecuadas para que se advierta con antelación a los usuarios.

Después, también un tema importante, y es que ha habido muchas antiguas carreteras nacionales que pasaban por ciudades que ya se han transferido a las administraciones locales. Y, de alguna manera, dentro de lo que es el ornato público, dentro de lo que es la colocación de mobiliario, también hay que dar indicación, desde el punto de vista de tráfico y coordinarlos, para que no dificulten la visibilidad de estas señales, de las marcas viales y los vehículos de movilidad personal y usuarios vulnerables a la vía.

Y, por último, lo que ya hablábamos, importante: adecuar y garantizar el perfecto estado de las marcas viales, precisamente, para asegurar el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad activa, así como las alertas por cambio involuntario de carril.

Esta proposición esperamos que sea apoyada por todos los grupos políticos y creemos que es bueno para Andalucía. Y, evidentemente, lo que estamos es intentando mejorar la seguridad de las carreteras del Estado que discurren por nuestra comunidad autónoma

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

A continuación, para el posicionamiento de grupos, como siempre, de orden de menor a mayor representación. Entiendo que tanto el Grupo Mixto-Adelante Andalucía como Por Andalucía no van a utilizar su turno de palabra, puesto que no están presentes en la comisión.

Por lo tanto, señor Hernández, sería el turno de su grupo, de Vox.

Adelante, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, en realidad, bueno, hoy estamos ante una proposición no de ley, diríamos, de obligada adhesión, tanto por lo que pide por cómo lo pide.

No es una PNL que levante muchas..., o entendemos, al menos, a nuestro juicio, que vaya a levantar mucha polémica. Es una petición técnica, con cuestiones que, más o menos, a primera vista son razonables. Y, bueno, pues incluso plantea alguna cuestión muy interesante, como esa actualización de la señalética de tráfico, en fin, que, como decimos, es algo positivo.

Lo que ocurre es que sabemos que ya hay informes, como el realizado por la Asociación Española de Carretera, que venimos arrastrando un déficit acumulado, en cuanto a lo que serían las obras de conservación y de mantenimiento de las carreteras, tanto de las estatales como las de la Junta de Andalucía.

Hablamos de una cifra en torno a los 954 millones de euros, desde el año 2017. Solo se constata la mejora de la conservación de las barreras de seguridad.

Este mismo informe califica a Andalucía con un valor de 141 sobre 400, con lo cual podemos convenir que la situación es deficiente.

Ese mismo déficit, en 2019, pasaba a ser..., las inversiones necesarias se evaluaban en 7.463 millones de euros. Pese a haber crecido, en cualquier caso, como decimos, sería en una cifra insuficiente.

Y la mejora de las carreteras de España y la mejora de las carreteras de Andalucía, obviamente, también tiene que llevar una mejora de su señalización; señalización que contribuye a la seguridad vial porque, efectivamente, como también ha constatado el señor Saldaña en la defensa de la proposición no de ley, hay muchos puntos negros de carretera que están distribuidos por toda la geografía española, los cuales sería muy necesario que tuvieran una mayor y mejor señalización.

Esos tramos de vía que, por sus características —por ejemplo, la mala visibilidad—, tienen una mayor concentración de siniestros, son unos tramos de concentración de accidentes en los que deberíamos invertir con más interés y con más intensidad, toda vez que, efectivamente, al final, al cabo del año, siempre se cobran un número de vidas y de heridos graves importante.

La Dirección General de Tráfico cuenta con un mapa de movilidad en el que se pueden consultar los tramos de concentración de accidentes de toda España. Aquellos que aparecen en el mapa y se sitúan en Andalucía, en fin, no vamos a listarlos, pero, en cualquier caso, hablamos de 24 puntos que merecerían una especial señalización.

El kilómetro 83, de la Nacional 340, en Cádiz; en Córdoba, por ejemplo, la Nacional 437, el kilómetro tres con nueve. En Granada son varios; por citar uno, en la A-44, el kilómetro 130 hasta 132; en Huelva, la Nacional 431, el kilómetro 90; en Málaga, la A7, kilómetros 171 al 172.

Ya digo que no los estoy citando con carácter exhaustivo, sino simplemente a modo de ejemplo.

En Sevilla, pues en la SE-20, el kilómetro 6.

Nosotros, desde Vox, lo que venimos a exigir es que se deje de invertir en políticas propagandistas, ineficientes, y que se invierta en lo que es importante para nuestros ciudadanos y en cosas que, además, son las que deberían de ser el objeto final de nuestros impuestos. Y, en este caso, la seguridad en las carreteras parece muy importante.

Dicho todo esto, como decíamos al principio, nuestro voto para la proposición no de ley será favorable. Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, el señor Gaviño, que va a hacer la defensa.

Muchas gracias.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Permítame, en primer lugar —buenos días, señorías—, hacer constar nuestra discrepancia *in voce* con el informe de la letrada, no admitiendo la enmienda que este grupo político presenta y que ahora, en la exposición, quedará entendido el por qué la presentamos y cuál es el verdadero sentido.

Hablar de políticas de carreteras supone hablar de políticas prácticas que inciden especialmente en la vertebración del Estado, en la movilidad de nuestra sociedad, en la promoción de nuestros sectores económicos y en la definición de nuestra geografía y nuestra demografía.

De hecho, casi el 90% del tráfico interior de personas y mercancías se realiza por la red de carreteras.

Igualmente, hablar del estado de nuestra red viaria es hablar de modernidad y del progreso de nuestro país.

La red de carreteras del Estado, compuesta por más de 26.400 kilómetros de carretera, de los cuales algo más de 11.500 corresponden a vías de alta capacidad.

La red de carreteras de España tiene, a 31 de diciembre de 2021, 165.000 kilómetros, de los cuales 26.000 están administradas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, y recoge el 52% del tráfico total y el 64% del tráfico pesado.

Hay 71.000 kilómetros que están gestionados por las comunidades autónomas y soportan el 42% de ese tráfico. Y de ellos, 10.179 kilómetros corresponden a la red autonómica andaluza.

Aparte, están los 67.000 kilómetros de las diputaciones y los kilómetros y miles de kilómetros que corresponden a los ayuntamientos y a otras entidades, que soportan unos tráficos inferiores, en cualquier caso, del 10%.

El patrimonio viario ha supuesto en nuestro país —y en nuestra comunidad autónoma también— un esfuerzo económico, de tal envergadura, que no se puede justificar que se descuide su correcta conservación y, mucho menos, su abandono.

Es imprescindible conservar ese legado patrimonial para las generaciones actuales y las futuras. No solo debe evitarse que se dilapide esa riqueza invertida, sino que, debido a la amenaza que en el mundo actual están sufriendo los recursos naturales, deben extremarse los cuidados sobre los bienes existentes.

Un elemento fundamental derivado del adecuado mantenimiento y señalización de nuestras carreteras es la seguridad que estas tengan. La seguridad tiene una visión subjetiva, que depende del respeto de

las normas de convivencia de los usuarios de la vía, pero también tiene una visión objetiva, que depende de las condiciones de los viales, de la extensión de la red, del diseño de las carreteras y, especialmente —debido a que es una labor constante—, depende de la adecuada señalización y del mantenimiento de la señalética de nuestra red viaria, así como de su ubicación y modernidad.

Por ello, hemos de considerar buenas prácticas la dinámica del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana de adquirir procesos y tecnologías de última generación con unos retos plausibles por todos, entre los que se encuentran la mejora del diseño de las infraestructuras viarias, la modernización de estas; la construcción de firmes bajo criterios de sostenibilidad, seguridad y eficiencia energética; la aplicación de nuevas tecnologías y de la inteligencia artificial para el inventario e inspección de todos los elementos componentes de la vía; el diagnóstico permanente del estado del firme; la eficiencia energética de la red viaria, en cuanto a iluminación y ventilación de túneles especialmente; las medidas especiales de seguridad para usuarios vulnerables —como los peatones— y para los accidentes con fauna, que crecen exponencialmente, o la utilización de marcas viales experimentales.

Si hablamos de seguridad en las carreteras, debemos hablar de toda nuestra red viaria, ya que la seguridad es un elemento fundamental, y por tanto básico, que debe ser considerado como prioritario por todas las Administraciones titulares de los viales. Todas las Administraciones titulares, porque la seguridad debe ser mejorada por todos los Gobiernos. No podemos permitirnos reclamar mejoras en un tipo de vías y no hacerlo en las demás, porque ello sería aceptar que se circule con seguridad por la red viaria titularidad del Estado y aceptar que pueda haber inseguridad en la red de carreteras de la Junta de Andalucía, por ejemplo.

A lo largo de las tres últimas décadas, en España, y especialmente en la red de carreteras del Estado, se ha producido una exitosa reducción del número de muertos y víctimas graves resultantes de accidentes de tráfico. En el año 1989 la cifra de fallecidos en España alcanzaba los 9.344 muertos, mientras que en 2019 la cifra de fallecidos en España fue de 1.755, siendo de 408 en la red de carreteras del Estado.

Resulta asimismo interesante subrayar la excelente posición que ocupa España dentro de la Unión Europea, con unas cifras de mortalidad en carretera un 32% por debajo del promedio europeo. La red autonómica andaluza asciende a 10.179 kilómetros de carreteras. La red provincial, titularidad de las ocho diputaciones provinciales, a integrar en el catálogo de carreteras de Andalucía, tiene una longitud de 8.930 kilómetros. De ahí cobra sentido la enmienda propuesta y rechazada por la secretaría, que no pretende más que la asunción de todas las medidas propuestas por el Grupo Popular para mejorar la seguridad de las carreteras por todas las Administraciones titulares de ellas. Entiendo que la Junta de Andalucía podrá manifestar que actúa en el mantenimiento y mejora también de la señalización y de las marcas viales de sus carreteras. Y así lo expone en la web de la Consejería de Fomento, donde manifiesta la contratación de conservaciones integrales para atender la prevención de daños, el aumento de carga sobre el firme, la mayor comodidad para el usuario y, literalmente, «una señalización horizontal y vertical adecuada, con un balizamiento que permita ver en las horas nocturnas aun en las condiciones meteorológicas que sean más adversas», y «donde el incremento de la seguridad vial sea un reto permanente». No hay que dudar del cumplimiento de estas obligaciones por parte del Gobierno

andaluz. E, igualmente, no cabe manifestar dudas sobre el cumplimiento de sus obligaciones por parte del Gobierno español, ni por parte de otras Administraciones titulares de las vías. Y no caben esas dudas porque esos compromisos son de ejecución permanente, responden a una gestión continua de todas las Administraciones, que actúan conforme a principios de previsión ante las necesidades, diseñan sus presupuestos para responder a estas coyunturas, planifican sus actuaciones y realizan sus contrataciones de forma ordinaria y no improvisando ni acudiendo a figuras de contrataciones de emergencia, algo no deseable ni en esta ni en ninguna otra materia.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos esta PNL como un toque de atención necesario para fortalecer el compromiso de todas las Administraciones con la seguridad de nuestra red vial. Y por ese mismo sentido hemos propuesto la enmienda de instar a todos los titulares de carreteras a fortalecer su compromiso con el mantenimiento y mejora de las vías y sus elementos de señalética, máxime cuando la siniestralidad creció en 2022 en las carreteras andaluzas. Un 7% más de muertes en vías interurbanas, 240 muertes en las carreteras de Andalucía en 2022, 25 víctimas más que en el año inmediatamente anterior. Entendemos que no es algo que escape al interés. De hecho, en el programa electoral del Partido Popular manifestaban ciertos compromisos en esta línea. Por tanto, nuestra enmienda no viene más que a incidir en aquello a lo que ustedes se comprometieron con los andaluces y que ahora les ayudamos a cumplir.

Por cierto, de esos compromisos quiero manifestar: ¿qué porcentaje se ha cumplido? Porque hablaban ustedes de impulsar actuaciones en las zonas rurales para luchar contra la despoblación, aunque haya por ahí algún doloroso caso.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Gaviño, vaya terminando, por favor.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—..., que hay que poner solución ya.

Voy terminando, señora presidenta.

Y continuaban hablando del incremento de la inversión en conservación de carreteras andaluzas para garantizar la seguridad y dar cohesión territorial, comprometiendo 150 millones cada año, desde el año 2021 hasta el año 2027. También he de manifestarles que ya en el año 2021 no cumplieron esos compromisos, ya que solo destinaron 100 millones de euros y no 150, como se habían comprometido.

Por lo tanto, este grupo parlamentario lo que pretendía con su enmienda no admitida era poner en valor el debate que se trae. Me alegro de que el señor Saldaña haya traído esta exposición. Y lamentamos mucho, y por eso manifestamos nuestra queja sobre que no se admita una enmienda en la que quiera hacer ese ejercicio de responsabilidad para la seguridad de todos los andaluces en cualquier vía por la que transiten.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Queda constancia de su protesta, pero las reglas son las reglas para todos.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Sí, sí, sí. No lo pongo en duda.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno. Por último, para cerrar el debate, tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor Gaviño, yo, evidentemente, del criterio técnico en relación con la aceptación de la enmienda no le puedo hablar, porque son criterios que son los que son. Y si usted no ha planteado correctamente la enmienda, entiendo que el informe es el que es.

Pero, aun así, para que usted vea que este grupo no tiene ningún inconveniente para hablar de ese tema, yo no tengo ningún inconveniente en hablar de esa enmienda que usted ha planteado y explicarle por qué —aunque no se ha aceptado técnicamente por parte de la Mesa— el Partido Popular se la iba a rechazar en base a que el planteamiento que usted hace tiene una falta de memoria de lo que es la biología, diríamos, política, ¿no?

¿Por qué es importante pedirle al Gobierno de España que actúe en la red estatal? Pues muy sencillo. Porque hace cincuenta años en España no había ninguna vía de gran capacidad, salvo las autopistas. Y las redes estatales, que eran las redes principales que había en este país de gran capacidad, eran las redes que albergaban el mayor tráfico que en aquel momento había. Y con toda la evolución política que ha tenido nuestro país hacia el sistema de las autonomías, si usted analiza, la mayoría de las carreteras, no aquí, sino en muchas comunidades, que se han incorporado a la red autonómica, tienen más capacidad que las antiguas carreteras de la red estatal. Por pura lógica. Porque esas carreteras que se han ido incorporando en esas transferencias se han ido recibiendo por las comunidades autónomas después de las actuaciones, y porque hoy en día nadie piensa o nadie se plantea que una vía importante de comunicación no sea una vía de gran capacidad.

¿Y el problema cuál es? Es que sigue habiendo carreteras de la red estatal de hace más de cincuenta años que no se han incorporado a la alta capacidad. Y, por tanto, si son vías importantes —y el señor Hernández ha puesto alguna referencia en mi provincia, pero hay en muchos sitios en España y también en Andalucía—, son vías que, viniendo de la red estatal, todavía no se han incorporado a lo que es la alta capacidad y siguen albergando un tráfico importante, porque, por lógica, el planteamiento de lo que era la

red estatal de carreteras son las que conectan municipios importantes y por zonas importantes. Y por eso es y tiene sentido, desde el punto de vista político, que hagamos especial hincapié en las carreteras de la red estatal. Porque, y usted lo ha dicho, aunque no son el 50% de los kilómetros de carretera, sí albergan más del 50% del tráfico y la principal siniestralidad en este tipo de carreteras, que son las que tienen más tráfico. Y por eso es por lo que el planteamiento tiene sentido que sea de la red estatal de carreteras que discurre en Andalucía.

No obstante, le podemos ver sentido a hablar del resto de carreteras en las comunidades autónomas. De hecho, si no hubiese sido por una precisión de su enmienda, podríamos incluso haberla aceptado; no por nada, sino porque la propia Junta de Andalucía tiene contratos de conservación biprovinciales y, por tanto, como se está haciendo no habría ningún tipo de problema en aceptarlo. Sí es cierto que en la parte en la que usted hacía referencia a esa..., o se hace referencia indirectamente en la enmienda a que se incorporen las nuevas señalizaciones por las comunidades autónomas, es imposible que eso sea así, porque nosotros sí partimos de que el sistema tiene que ser nacional. Y, por tanto, creo que con esto le podemos explicar el planteamiento para que usted se quede tranquilo en el posicionamiento político.

Sí le digo una cosa, y no nos hagamos trampa. Yo recuerdo que un dirigente del Partido Socialista en mi ciudad dijo que la delincuencia había bajado en Jerez un 30% respecto al año anterior, y eso lo dijo en el año de pandemia, cuando nadie salía a la calle y cuando todo el mundo estaba en su casa. Y usted ha dicho que en este año se han incrementado los accidentes de tráfico en Andalucía en comparación con los años anteriores. Claro, es que en los años anteriores, si no había gente en las carreteras, era más difícil que hubiera accidentes. Entonces, no hagamos trampas, no nos hagamos trampas dando los datos que nos interesan a nivel estatal y no dando los datos que nos interesan a nivel local. Lo digo porque la gente no es tonta y la gente, cuando usted haga esa valoración, decir: «es que se ha incrementado con respecto al año anterior». Ya, es que antes la gente no salía porque estaba en su casa confinado. Entonces, es normal que haya habido un incremento de porcentaje por pura estadística. Lo que habrá que compararlo no es con el año anterior, habrá que compararlo con los años previos, en los que había una circulación normal.

Por tanto, dicho esto, yo creo que la proposición está clara. La proposición lo que busca es que se mejore la señalización de las carreteras estatales que discurren por Andalucía. Y entiendo que es una proposición lógica, razonable y que todo el mundo puede aceptar.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señor Saldaña.

12-23/PNLC-000119. Proposición no de ley relativa al establecimiento de la conexión ferroviaria de Córdoba-Jaén-Granada y su conexión al puerto de Motril

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, debatimos la segunda proposición no de ley, a propuesta del Grupo Socialista, relativa al establecimiento de la conexión ferroviaria entre Córdoba, Jaén, Granada y su conexión al puerto de Motril.

El señor Torres es el que va a hacer la defensa. Así que, cuando usted quiera, señor Torres, tiene la palabra.

El señor TORRES CABALLERO

—Sí, gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Efectivamente, traemos desde el Grupo Parlamentario Socialista una proposición no de ley en la que venimos a poner encima de la mesa el que la Junta de Andalucía realice un estudio informativo, después de las noticias que hemos tenido en los últimos días, de que se han incorporado, entre otras, muchos cientos, yo diría, de miles de propuestas de línea a lo largo y ancho no solo de España, sino del resto de Europa, de la nueva planificación ferroviaria que está teniendo la Unión Europea. Pero es algo que es muy significativo, que es importante y que, además, desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que el que llegue primero dará dos veces. Por eso, bueno, pues atendiendo a que una de las líneas que está encima de la mesa, y que el Parlamento europeo ha incorporado a esta previsión, a esta planificación, es la de que una las provincias de Córdoba, Jaén y Granada, y también su conexión con el puerto de Motril. A nadie escapa el aislamiento ferroviario, en muchas de las infraestructuras, también por vía de carretera de la provincia de Jaén, pero especialmente en el ámbito ferroviario, y también en esa conexión necesaria con la alta velocidad de forma directa a través de Córdoba, y también la unión ferroviaria entre la provincia de Jaén y la Andalucía oriental, como digo, Granada, el puerto de Motril y a través de ahí, por qué no, también a la provincia de Almería.

Por lo tanto, desde el Grupo Parlamentario Socialista, atendiendo a lo que establece la propia Ley de Ferrocarriles de Andalucía, en la que claramente, en su artículo 3, dice que son servicios ferroviarios de Andalucía los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías que discurren íntegra y exclusivamente por el territorio andaluz, como es el caso del que estamos hablando, así como aquellos que tengan su origen y destino en la comunidad autónoma, estos servicios se podrán desarrollar sobre infraestructuras de titularidad de la comunidad autónoma, sobre infraestructuras que puedan ser también de titularidad total o de otras administraciones públicas. También dice la misma ley que la integración de nuevas infraestructuras ferroviarias en infraestructuras ferroviarias de Andalucía se producirá mediante la aprobación del correspondiente estudio informativo en los términos que prevé la ley. ¿Cuáles son esos

términos? Pues que corresponde a la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la consejería competente en materia de transporte, la planificación de esos servicios ferroviarios y de las infraestructuras ferroviarias por las que transcurran. Y, además, corresponde a la consejería competente en materia de transporte decidir el establecimiento o modificación de las líneas ferroviarias o sus tramos y demás elementos mediante la aprobación de un estudio informativo conforme a esta ley. Por lo tanto, desde esta proposición no de ley lo que pretende es eso, instar a la Junta de Andalucía a la realización de ese estudio informativo, algo que lógicamente no es ni rápido en el tiempo, ni seguramente será fácil y necesita de una planificación, necesita de una previsión y, lógicamente, estar preparados para que, en el momento en el que definitivamente el Consejo de la Unión Europea decida la inclusión definitiva, y esperemos que así sea, de esta línea entre Córdoba, Jaén, Granada y su posterior conexión al puerto de Motril, así estemos preparados desde la Junta de Andalucía para poderla ejecutar. Ese es el objeto de esta moción. A nadie se le escapa la discriminación histórica de conexiones, como he dicho anteriormente, a través de los distintos medios de transporte de la provincia de Jaén. Y, por lo tanto, que razones de tipo económico, productivo, sociales, educativas, familiares, que también nos acercan a las provincias especialmente limítrofes, como son las de Córdoba, como son las de Granada, y a ellos con la provincia de Jaén. Bueno, pues, lógicamente esto tiene..., esta deuda histórica tiene que solventarse.

Seguramente ahora, a lo largo del debate, entraremos en la disquisición entre que si fue el Partido Socialista que si dejó de ser. Lo que está claro es que nos podemos remontar incluso hasta 1867, 1867, cuando el propio Cabildo de Jaén, cuando, también, una comisión de diputados y concejales de Granada, y también el Ayuntamiento de Almería impulsaban medidas de este tipo. En el año 2023 estamos reivindicando esta cuestión.

En ese sentido, creo que el Gobierno andaluz debe estar a la altura de una reivindicación, y de una vez por todas a cometer algo que es de su competencia. Y eso lo deja claro como he leído anteriormente, el texto que he leído. A partir de ahí, la búsqueda de financiación europea, la integración en el corredor ferroviario, también el que se incluya en la red transeuropea de transporte de ferrocarril. Todo eso es necesario, sin lugar a dudas. Pero tenemos que estar preparados a través de ese estudio informativo para determinar las mejores conexiones, para determinar el proyecto que en su día la Junta de Andalucía tenga que impulsar para esta conexión ferroviaria entre tres provincias de Andalucía. Y por lo tanto, bueno, pues es por el motivo por el cual traemos desde el Grupo Parlamentario Socialista esta proposición de ley.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

A continuación, le tocaría el turno al Grupo Mixto-Adelante Andalucía, y al Grupo Por Andalucía, que tampoco hoy han podido acompañarnos. Así que es el turno de posicionamiento del Grupo Vox, señor Hernández, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, diríamos al principio que es lo mismo que en la anterior proposición no de ley de la lectura de esta iniciativa, pues se deduciría que es de adhesión obligada en cuanto a lo que viene a sostener, menos..., en fin, con lo que está escrito negro sobre blanco es algo perfectamente razonable y con lo que difícilmente podríamos no estar de acuerdo.

Es cierto, además, como se señala en la propia iniciativa, en el texto de la PNL, que el gasto en infraestructuras terrestres de comunicación entre Córdoba, Jaén y Granada ha sido inversamente proporcional, históricamente, a la intensidad de las relaciones de todo tipo existentes entre estas tres provincias.

Obviamente, la inclusión de ese eje ferroviario Córdoba-Jaén-Granada en la red transeuropea de transporte es algo que debemos considerar de manera positiva. Vamos a ver si efectivamente, como se quiere, es algo que se ve antes del 2040, que se incorpore también al Corredor Mediterráneo, uno de los grandes ejes de transporte que se vienen impulsando desde la propia Unión Europea, como decimos, pues también es algo que nos parece positivo.

Ahora bien, más allá de todo esto, aquí, al final, lo que no podemos dejar de contemplar es que —y esto es algo conocido porque es un pronunciamiento reiterado de Vox— que no puede haber diecisiete modelos y diecisiete planes de servicios ferroviarios.

Es decir, nosotros vamos a votar que sí a esta proposición no de ley, lo cual no significa que nosotros nos posicionemos claramente en el sentido de que las competencias en materia de planificación ferroviaria debían de ser asumidas por la Administración central.

Porque, a nuestro juicio, no solo los tramos intracomunitarios, o intrarregionales —y también los de cercanías—, todos ellos solo alcanzan a tener funcionalidad y efectividad si, a su vez, su conectividad se plantea con un dibujo, con un diseño que los conecte y que los relacione y los disponga con otras redes nacionales e internacionales.

Como decimos, la interdependencia de las líneas exige un único diseño, con una visión de conjunto y en la que, por supuesto, se priorice siempre el interés nacional sobre cualquier otro.

No obstante, como decimos, en el entendido de que lo que solicita la proposición no de ley, más allá de lo que luego se pueda decir en la respuesta respecto de ese combate, ese pimpampum que mantienen entre sí las dos fuerzas políticas del bipartidismo. Pero bueno, como al final lo que votamos es lo que pone, negro sobre blanco, pues nuestro voto será favorable.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

A continuación, el turno del Grupo Popular. Señor Bonilla, tiene la palabra.

El señor BONILLA HIDALGO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, me gustaría situar el debate donde hay que situarlo: en primer lugar, en la trascendencia que tiene históricamente, para una provincia como Jaén —y para, evidentemente, otras como Córdoba o Granada, y también Almería, pero hablo de Jaén no porque sea mi provincia, sino porque, junto con Almería, son las dos únicas que en este momento no tienen conexión ferroviaria de alta velocidad— la importancia que tiene. Nosotros, hace unos días, presentábamos en el Ayuntamiento de Jaén —y también en el Senado— una moción, precisamente sobre esto, sobre las conexiones ferroviarias en nuestra tierra. Y ahí analizábamos que Jaén ha perdido, solo en la última década, un 7% de su población, estamos hablando de 47.000 jienenses que se han ido a otras provincias, sencillamente, porque no tienen oportunidades en su provincia. Y no las tienen, entre otras cosas, porque, efectivamente, uno de los elementos más importantes son las inversiones ferroviarias. Son importantes no solamente para la conectividad de las personas, de los viajeros, también para el tráfico de mercancías y para la instalación de industrias. Esto es evidente.

También es evidente que esta propuesta, que se llevó el Parlamento Europeo y que la llevó el Grupo Popular Europeo, José Ignacio Zoido, nuestro parlamentario, y que fue enmendada por el Partido Socialista, al igual que puede pasar con esta PNL, pues tiene que ser apoyada, porque es evidente que la línea ferroviaria, o el eje ferroviario Córdoba-Granada-Jaén —y también el puerto de Motril— tiene que incluirse en la red básica extendida de la red de transportes, tiene que incluirse en la red básica del corredor mediterráneo, tiene que incluirse en el sistema europeo de gestión de tráfico para mercancías y personas, la red transeuropea, y también la red transeuropea de transporte.

Y esta es la parte, señor Torres, que nosotros les hemos enmendado, porque, con independencia de que, efectivamente, aquí haya competencias de la comunidad autónoma y los estudios informativos corresponden a la comunidad autónoma, nada de eso tiene sentido si la Unión Europea finalmente no incluye en todas estas redes ese eje ferroviario. Porque usted sabe perfectamente que, sin la inclusión en ese eje ferroviario, no hay financiación; que la financiación, en parte, es por los PRTR —por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia—, y en parte por otros fondos FEDER, exigirá, evidentemente, la inclusión, no del Parlamento Europeo, no, no, la inclusión por el Consejo de Gobierno de Europa, que es quien debe hacerlo. Y eso es lo que nosotros habíamos enmendado, o hemos enmendado en cuatro enmiendas que hemos planteado, precisamente para situar el debate en esos términos.

La comunidad autónoma tendrá que hacer sus deberes, pero el Gobierno de España también. Por eso hablamos de cooperación interadministrativa, porque sin esa cooperación interadministrativa no se puede hacer ese eje ferroviario.

Y luego, lo que sí nos gustaría, señor Torres, es que —y ya le estoy anticipando cuál va a ser el sentido de nuestro voto: si aceptan la enmienda, o ya hemos hablado de una transaccional, que supongo que ahora expondrá usted en su segunda intervención en los términos en los que hemos hablado, evidentemente, nosotros vamos a votar que sí—, nos hubiera gustado, señor Torres, que ustedes hubieran hecho lo mismo en el Senado cuando, a una proposición del Partido Popular, fueron el único grupo que el 28 de marzo de este año votaron en contra. Cuando todos los grupos, todos los grupos, o votaron a favor o se abstuvieron, incluso sus socios de Gobierno, sus socios de coalición y fuerzas como UPN, como Compromís, como Coalición Canaria, votaron a favor de la propuesta de los senadores del

Partido Popular, y ustedes votaron en contra. No entendemos que eso sea así. Hasta tal punto eso es así que incluso cuando, en forma de moción, esta propuesta se llevó al Ayuntamiento de Jaén y se llevó a la Diputación, finalmente votaron que sí. O sea, que hay una incoherencia absoluta entre lo que ustedes votaron en Madrid y lo que ustedes votan o plantean ahora aquí, porque la diferencia es que el Partido Popular les va a decir que sí a todas las inversiones ferroviarias.

Jaén necesita inversiones ferroviarias, Granada necesita inversiones ferroviarias, la conexión con el puerto de Motril es básica. Y, desde luego, también queremos que no solamente ese eje de comunicación, sino la alta velocidad, porque usted sabe, como yo —porque usted vive en Jaén— que la distancia que transcurre entre Madrid y Jaén en tren se eleva a cuatro horas en la actual conexión, a salvo de una pequeña lanzadera que ustedes hicieron con el AVE, que cuadruplicaba el coste del billete y reducía el tránsito en 20 minutos. Y eso no es razonable, que en el siglo XXI esto haya ocurrido, no es razonable.

Ya sé que me va a decir usted que durante el Gobierno del Partido Popular también se invirtió poco en materia de AVE. Pero fíjese usted por dónde..., y tengo aquí una pregunta que, formulada por los senadores socialistas a finales del 2018, contestó el Gobierno de España, en la que expresamente se reconocía..., porque hicieron la pregunta para ver qué se había ejecutado del AVE de la línea Grañena-Jaén en los años precedentes, y se llevaron a la sorpresa de que se había ejecutado un proyecto que existía por valor de casi 40 millones de euros, se había ejecutado al 75%, a 31 julio de 2018, y en marzo de 2019, acabó de ejecutarse. Repito, la contestación del propio Gobierno de España; es decir, que algunos algo más han hecho.

Y ahora sí, fíjese —y yo lo dije en el pleno del ayuntamiento también hace unos días—, que yo reconozco que los gobiernos del Partido Popular también deberían haber hecho mayor esfuerzo en España para las conexiones ferroviarias, en nuestra provincia y en Andalucía, en general.

Por lo tanto, finalizo ya. Espero que acepten las enmiendas; al menos en los términos en los que hemos hablado. Y repito: no lo hago desde la confrontación; creo que había que situar el debate donde había que situarlo, pero sí entiendo que esta es una cuestión —como se ha dicho aquí; lo ha dicho también el representante de Vox—, al final tenemos que apoyar todas las fuerzas políticas. No podemos permitir que durante más tiempo haya provincias en Andalucía de primera y provincias de segunda, y en España; no se puede permitir.

Tenemos, entre todos, que contribuir para que, efectivamente, el eje ferroviario Córdoba-Jaén-Granada y puerto de Motil exista. Tenemos que trabajar entre todos para que exista también la conexión con el AVE entre Jaén y Madrid y entre Almería, que también saben ustedes que tampoco tiene conexión de alta velocidad.

Y, por cierto —y termino ya—, estaría bien que se modificara otro documento, que es muy importante, del que no se habla en su moción —y ya nosotros no hemos querido incluir porque, evidentemente, sería otra moción—, que es el Plan de Desarrollo de la Red de Transporte Horizonte 2026.

Este documento fija el suministro eléctrico para la futura red ferroviaria en España hasta el 2026. Es un documento básico, porque sin electricidad no hay ni alta velocidad ni conexión ferroviaria; un documento de 500 páginas. ¿Y sabe usted cuántas veces aparece la palabra «Jaén» en ese documento? Ninguna.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

A continuación, para el cierre, el señor Torres.

Le recuerdo que tiene que posicionarse sobre la enmienda.

Cuando usted quiera.

El señor TORRES CABALLERO

—Muy bien, gracias, presidenta.

Bueno, en primer lugar, el agradecimiento del Grupo Socialista a la voluntad de apoyo que los distintos portavoces han manifestado de esta propuesta.

Mire, señor Bonilla, los términos en los que se propone esta proposición no de ley están claros: es que la Junta de Andalucía, en el ámbito de sus competencias, haga su tarea.

El resto de administraciones, en el ámbito de las suyas, tendrán que hacer también las que les correspondan. Y no tenemos que dejar de olvidar que, en fin, ustedes han lanzado, con una propuesta de inclusión en la red europea de transportes de cientos de miles de líneas de ferrocarril, que, a todas luces, son inviables que se puedan ejecutar todas. Pero eso corresponderá al momento que corresponda y a la tarea que corresponda.

Pero, mire, yo le voy a poner un ejemplo.

Tranquilo, señor Venzal.

[Intervención no registrada.]

Sí, sí.

En toda Europa, la ha presentado el Grupo Popular Europeo. Y en España miles de líneas. Por lo tanto...

Ahora, le pondré un ejemplo, se lo he dicho antes. Si una Administración va a concurrir a una subvención o a una convocatoria de ayudas, lo primero que tiene que tener preparado es el proyecto. Y luego presentarlo a la convocatoria. Eso es lo que estamos pidiendo aquí. Hagan el trabajo, que es competencia de la Junta de Andalucía, de una red ferroviaria que transcurre íntegramente por territorio de la comunidad autónoma y conecta tres provincias andaluzas, para que cuando llegue el momento podamos tener los deberes hechos.

Y, mire, no le estoy pidiendo nada distinto de lo que el Gobierno de España ha hecho en materia ferroviaria en la provincia de Jaén. Usted dice que el Grupo Socialista en el Senado votó en contra de una propuesta del Grupo Popular. Lo que usted no dice es lo que pedía el Grupo Popular en esa propuesta, muy distinto de lo que ha pedido en esta proposición no de ley, con toda la lealtad para conseguir el apoyo de todos los grupos en esta comisión. Ustedes poco más que pedían en el Senado que compraran en un lineal de Carrefour una red ferroviaria de alta velocidad para Jaén, con los presupuestos del Estado. Seguramente querrían decir unos *legos*, pero no realmente una red ferroviaria como la que merece la provincia de Jaén.

Nosotros pedimos algo muy concreto, que es que se hagan los estudios informativos. Y que, como digo, además es lo que ya se licitó en 2022 por parte del Gobierno de España para la alta velocidad en la provincia de Jaén. Dista mucho su propuesta de la propuesta del Grupo Socialista.

En cualquier caso, nosotros, en las enmiendas que ha presentado, la enmienda de modificación al punto número 1, hemos hablado con ustedes de una transaccional que hemos hecho sobre la marcha, en la que puede quedar del siguiente tenor: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a impulsar, junto con el Gobierno de España, ante la Unión Europea, la materialización de la infraestructura entre Córdoba, Jaén y Granada y la conexión al puerto de Motril, llevando a cabo cuantos acuerdos interadministrativos sean necesarios, y comprometiéndose el Gobierno andaluz a realizar el estudio informativo de su competencia para la futura conexión ferroviaria». Esta es una transaccional que la hacemos a la enmienda del punto número 1.

El resto estamos hablando de otra cuestión, estamos hablando de otros puntos. Por lo tanto, no se las vamos a aceptar. Pero en este caso el compromiso, si hay un compromiso por parte del Grupo Popular, de aceptar que lo que pide y lo que dice la ley ferroviaria de Andalucía es que la competencia es de la Junta de Andalucía, de ese estudio informativo, y ese es el espíritu de la moción, no tenemos ningún problema en aceptarla. Y en eso estamos.

Ahora, en fin, hablar desde el Partido Popular de las infraestructuras, ya sean de carreteras o bien sean ferroviarias, en la provincia de Jaén. Y ahora después hablaremos también de la Autovía del Olivar. Porque es que todo lo que ha habido en infraestructuras de la provincia de Jaén se han hecho bajo gobiernos socialistas, sea en el Gobierno de España, sea en la Junta de Andalucía.

[Intervención no registrada.]

No, en España. Yo sé que a ustedes les gusta olvidar a sus presidentes, Aznar, Rajoy, porque son para olvidarlos. Y especialmente en la provincia de Jaén. Pero no han hecho ni un solo kilómetro de autovía de la red nacional cuando han gobernado. Nada de la nacional 432. La A-32 solo se ha avanzado y se han hecho proyectos cuando ha gobernado el Partido Socialista. Y cuando gobernaba Aznar ya no solo se dio de lado a la provincia de Jaén en su momento, cuando se impulsó la alta velocidad a Córdoba, sino que con Aznar también había una propuesta para desplazar el paso de Despeñaperros por otro lado. Que eso se revirtió bajo los Gobiernos de Zapatero y la conexión entre Jaén y Andalucía, por Despeñaperros, con el resto de España se ejecutó bajo gobiernos socialistas también, en este caso, de Zapatero. Por lo tanto, ustedes, en conexión y en infraestructuras, tanto en carreteras como en ferrocarril, señor Bonilla, pueden dar bastante pocas.

Por cierto, podrían también decir que presumen de modificaciones y de inversiones en la red de Vadollano en Linares, que también dicen que han hecho. Pero, ¿cuál es la integración y los acuerdos interadministrativos que han llegado con el Gobierno de España? Porque el Gobierno de España no tiene absolutamente nada, ningún papel ni ningún conocimiento de esto. Por lo tanto, para qué lo han hecho, si es que lo han hecho tal y como han dicho.

Nada más. Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

El Grupo Popular debe posicionarse sobre la aceptación o no de la enmienda.

[Intervención no registrada.]

Sí, se acepta.

Terminado el debate de las proposiciones no de la ley, vamos a proceder a la votación de las mismas.

La primera de ellas, sobre la mejora y actualización de la señalización y marcas viales de las carreteras estatales, sin enmiendas.

¿Votos a favor?

[Intervención no registrada.]

La primera, marcas viales y señalización vertical de carreteras estatales.

Señorías, se inicia la votación.

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

La votación de la segunda proposición no de ley sobre el establecimiento de una conexión ferroviaria Córdoba-Jaén-Granada y su conexión al puerto de Motril.

¿La transaccional?

¿Quiéren ustedes que la lea entera otra vez?

Entonces, simplemente, ¿votos a favor?

¿Votos en contra? Qué bien hoy.

¿Abstenciones? Ninguna.

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

Pues nada, queda aprobada la proposición con su enmienda transaccional por unanimidad.

Hacemos un receso de cinco minutos y comenzamos con las comparecencias de la consejera.

Muchas gracias, señorías.

[Receso.]

12-23/APC-001720, 12-23/APC-000091, 12-23/APC-000772 y 12-23/APC-000919. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones llevadas a cabo en la A-333 a su paso por Las Angosturas de Priego de Córdoba

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, pues retomamos la sesión de la Comisión de Fomento y Articulación de Territorio y Vivienda, comenzando por darle la bienvenida a la consejera, a Rocío Ruiz, por su...

[Intervención no registrada.]

... Díaz, perdón. Es que tenemos otra compañera, que es Rocío Ruiz, y siempre os estoy cambiando el nombre.

Pues, bienvenida, consejera. Seguro que vamos a aprender mucho y que vamos a conocer mucho de la política de la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras y de vivienda, y que vamos a tener la oportunidad de debatir en buena lid de todos los asuntos que se vayan presentando.

Vamos a comenzar con las comparecencias solicitadas por los diferentes grupos políticos. Le recuerdo un poco que el tiempo que hemos tasado de comparecencia va a ser de diez minutos para su posicionamiento y luego tendrá cada uno de los grupos parlamentarios cinco minutos, y usted dispondrá de tres minutos para el cierre. Y, bueno, hoy vamos a ser permisivos con los tiempos...

[Intervención no registrada.]

... ¿Quince y siete? Bueno, cambiamos a quince y siete. Yo tenía anotado...

[Intervención no registrada.]

... pero, ¿quince, siete y tres de cierre? Como en cada comisión tenemos un pacto en los tiempos, es un poco locura. Pero, bueno, pero, de todas maneras, hoy vamos a ser bastante laxos con esto, como ya hemos empezado en las proposiciones no de la ley.

Así que comenzamos con la primera, que es una comparecencia agrupada, a petición propia, para informar sobre la variante de Angosturas, en Priego de Córdoba.

Así que, consejera, cuando quiera, tiene la palabra.

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

—Bueno, muy buenos días.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

Y, bueno, también saludar a sus señorías, porque hoy es mi primera vez en esta comparecencia. Me estreno con esta comparecencia y en esta comisión. Así que espero, deseo que podamos tener un trabajo fructífero entre todos los grupos políticos y estamos aquí en aras del diálogo siempre y de la buena sintonía.

Así que gracias. Y muchas gracias, sobre todo, a usted, señora presidenta, por sus palabras de bienvenida.

Y, efectivamente, traemos esta comparecencia de la variante de Angosturas a petición propia, porque les recuerdo que la prensa local la calificó como «la eterna mentira sobre un proyecto», sobre todo por las continuas promesas sobre la necesidad de solucionar definitivamente el acceso a Priego de Córdoba por el tramo de Angosturas, en la carretera A-333.

Además, es la conexión natural con Jaén y Madrid, por lo que no tener esta infraestructura lastra el desarrollo económico y social de Priego y su comarca, que necesitan una oportunidad de crecimiento y de desarrollo a pueblos del interior, además de ser rico en patrimonio y en aceite.

El Ayuntamiento de Priego venía solicitando desde el año 1977 la actuación urgente en esta vía. Priego, cuna del Barroco, ha estado sometida a una enorme injusticia perpetrada por los gobiernos del Partido Socialista. Ha tenido que esperar la mejora de este tramo nada más y nada menos que cuarenta y dos años. Desde 1977, los anuncios sobre el avance en la redacción de soluciones han ido concatenándose de manera continuada, pero nunca se llevaron a cabo y nunca se hicieron realidad.

Priego de Córdoba, con 22.000 habitantes, al sur de la provincia cordobesa, en el centro de Andalucía y perteneciente al Parque Natural de las Sierras Subbéticas, no merece este trato.

Una ciudad que guarda en su interior un enorme patrimonio, tesoro histórico y cultural. Todos los que han pasado por ella han dejado su huella: romanos, musulmanes, cristianos..., y llegó a ser uno de los centros de trabajo de la seda más importante de España.

El Gobierno de Juanma Moreno ha revertido esa situación con tesón, con esfuerzo, con mucho empeño y mucho trabajo. Le hemos dado a la vuelta a una situación que podríamos denominar como kafkiana. Para llegar a este momento ha sido necesario realizar la actualización de un proyecto previo que quedó obsoleto. Tuvimos que incorporar en el nuevo proyecto los condicionantes derivados de la nueva tramitación ambiental, contenido en el informe vinculante de la autorización ambiental unificada.

La actuación propuesta viene a completar el acondicionamiento de la A-333 desde el punto kilométrico 11, en la intersección con la carretera provincial que sirve de acceso a Fuente Tójar hasta la conexión con la carretera A-339, a la entrada del núcleo urbano de Priego de Córdoba.

El nuevo trazado discurrirá en paralelo a la vía actual y salvará un tramo peligroso, estrecho y plagado de curvas.

El proyecto plantea una calzada de dos carriles de tres metros y medio de ancho, con arcenes de metro y medio, y medio metro de bermas; dos conexiones con la A-333 y otra con la CO-7206; una vía provincial de acceso a Castil de Campos; la reposición de doce caminos agrícolas y una vía pecuaria; un viaducto de 112 metros de longitud, con tres vanos sobre el río Salado, y un puente de 16 metros de longitud para el paso del arroyo de los Prados.

Igualmente, se ha previsto la revegetación y adecuación paisajística de los taludes de las obras y de las superficies entre tronco y camino, así como otras medidas de tratamiento ambiental de la zona.

Señorías, en noviembre de 2021 logramos adjudicar las obras de la variante completa por 10,1 millones de euros y contarán con financiación de fondos europeos. Y digo «completa», porque el último consejero socialista prometió, en plena campaña electoral del año 2018, una minivariante de apenas un kilómetro, de la que ni tenía el proyecto ni hubiera resuelto los problemas de un tramo de seis kilómetros.

Señorías, como les he indicado, tenemos en ejecución las obras desde enero de 2022, y les puedo indicar que avanza a buen ritmo, encontrándose con más del 44% ejecutado.

Pero no solo aportamos soluciones a la seguridad vial, también preservamos, ante todo, el medio ambiente y la protección de la avifauna, porque la Consejería de Fomento está incorporando el sello verde en todas sus inversiones. Por ello, la autorización ambiental consideró necesaria la protección de la vegetación de la ribera del río Salado y la restauración del taray en el entorno del vano central del viaducto.

En cuanto a la fauna, la nueva carretera provocará un efecto barrera, que afectará especialmente al águila perdicera, especie amenazada que anida en una zona cercana. Por eso, las obras de la variante de Las Angosturas llevan incorporadas acciones para proteger la población del águila perdicera y contemplan medidas compensatorias para mejorar el hábitat del área de nidificación de esta especie durante el desarrollo de las obras de la carretera.

Una de ellas es básica: se trata de la corrección de los tendidos eléctricos que no estén adaptados frente a la colisión y electrocución de aves. Tenemos que recordar que la electrocución es de las principales causas de muerte no natural de aves rapaces. Ya contamos con el proyecto redactado de restauración paisajística y restitución de elementos etnográficos del paisaje, como gavias y cercas de piedra seca, inscritos en la lista de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Unesco y que, además, tendrá un ámbito de actuación de 260 kilómetros cuadrados. Y reformaremos 49 líneas de alta tensión, donde la línea eléctrica más alejada está a 15 kilómetros del trazado de la variante de Angosturas. Ahora nos toca licitar estas obras compensatorias próximamente, cuyo presupuesto estimado asciende a 435.000 euros.

Señorías, como consecuencia del cumplimiento de las cautelas medioambientales, en la actualidad la obra se encuentra en parada biológica hasta el final del mes de junio, debido precisamente a la presencia de anidamiento de rapaces en los puntos kilométricos 1,1 y 2,5.

Pero es que tampoco puedo dejar pasar por alto, por razones obvias, el hallazgo de los restos arqueológicos localizados bajo el trazado originariamente planteado, importantísimo hallazgo, que ha sido corroborado por el informe técnico de la Comisión Provincial de Patrimonio de Córdoba. De hecho, se identifica como un espacio muy singular, por su vinculación con la producción de aceite de oliva y a su comercialización, por la estrecha relación con las vías de comunicación durante la Antigüedad.

El alcance de este descubrimiento se ha evaluado por técnicos y por responsables de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, trabajando de manera coordinada también con el Ayuntamiento de Priego de Córdoba para compatibilizar el desarrollo de los trabajos con el análisis de los restos encontrados.

No obstante, la decisión ya la hemos tomado, y hemos optado por desviar el trazado original previsto en el tramo de obra afectado para proteger el yacimiento romano encontrado, como digo, de enorme valor histórico. Este está conformado por un conjunto arquitectónico de edificaciones y obras civiles, entre los que se encuentra una almazara, una calzada y una *natatio*. Hemos sido ágiles y respetuosos para dar la solución idónea que preserve este yacimiento romano y, a su vez, seguir adelante con las obras de la variante, tan necesarias. Desviar el trazado nos va a permitir no solo preservar el yacimiento arqueológico sino darle el lugar que le corresponde, en coordinación, como digo, con la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.

Aunque se tiene claro que el yacimiento es de mayor tamaño, la superficie total excavada de la variante de Las Angosturas comprende 1.650 metros cuadrados. En la zona sur de la misma, donde se encuentran los vestigios arqueológicos más importantes, y que se organizan de forma aterrazada en la ladera, se ha documentado la existencia de un complejo destinado a la producción de aceite, de cronología romana, construido en el siglo I o II.

El complejo hallado está compuesto, al menos, por ocho edificios, articulados en cuatro espacios de comunicación, entre los que existe un camino que cruza el asentamiento de norte a sur. Destaca un *torcularium*, la sala de vigas de prensado con pavimento en forma de espina de pez, muy típico en la construcción utilizada en tiempos de la antigua Roma, con una pequeña red de canales para la recogida del aceite, compuesto por una *cella olearia*, que conserva más de dos metros de alzado, y una sala de contrapeso. Junto a esta estructura, se identifica el lugar en el que se procedía a la molienda de la aceituna, o *trapetum*. También han aparecido los restos de lo que pudo ser un altar. El espacio principal sería una calzada de relativa importancia. Con una anchura de 6,2 metros, es casi el doble de las documentadas en otros puntos de la campiña cordobesa, por lo que podría relacionarse con la vía que comunicaba Antequera con Córdoba en época romana.

Lo que está fuera de toda duda es que el conjunto sería una almazara de época romana, que tanto por su tamaño como por su complejidad, hacen al molino de aceite del Cortijo de los Cipreses un asentamiento estratégico dentro de la red de producción de aceite de la Bética, a pesar de no estar excavado en su totalidad.

Pero también nos sorprende —y quiero hacer referencia a ello—, la existencia de espacios dedicados al ocio relacionados con la *natatio*, decorada con pinturas y que posiblemente formó parte de un espacio termal.

La interpretación global del asentamiento no está clara de momento, ya que se plantea la posibilidad de que se tratase de una casa-fuerte, vinculada al control de la vía romana por la producción de aceite de oliva y su comercialización.

Por todo lo expuesto respecto a este descubrimiento, desde la consejería apostamos por la alternativa seleccionada, que desviará la carretera en una longitud de 740 metros, comenzando a la altura del kilómetro 3,2 y volviéndose a entroncar a la altura del kilómetro 3,9.

Señorías, vamos a seguir trabajando en la continuidad de las obras del resto del trazado, mientras redactamos el modificado en ese tramo afectado por este gran descubrimiento arqueológico.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, para el posicionamiento de los demás grupos, sería el turno del Grupo Mixto y de Por Andalucía, que tampoco nos acompañan en esta ocasión.

Así que le toca al Grupo Vox.

Señor Hernández, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, bienvenida.

Y, bueno, su predecesora le puso el listón muy alto. Nuestra relación del grupo parlamentario con la señora Carazo fue fructífera durante la pasada legislatura, y entiendo que también ha sido bastante productiva en lo que llevábamos de esta segunda legislatura, y esperemos que siga siendo así.

Bien, en relación con esta comparecencia, efectivamente, Priego es una localidad muy importante y es el centro comercial y administrativo del sudeste de Córdoba. Conoció, efectivamente, tiempos mejores; fue una referencia dentro de lo que era la producción textil a nivel nacional. Y, bueno, ahora, efectivamente, requeriría de un mayor apoyo de las administraciones, probablemente, para salir de un cierto marasmo en el que se encuentra, sobre todo por el cierre de esas fábricas textiles, con lo cual, toda mejora de las infraestructuras que le afecten siempre será bienvenida.

Esta obra de Las Angosturas, pues, efectivamente, es un tramo de unos seis kilómetros, no llega, poco más de cinco kilómetros y medio de longitud, y con esta obra efectivamente se da respuesta a una demanda de décadas de los vecinos de Priego para que se actúe en la supresión de la sinuosidad de esa carretera A-333. Y donde, por su trazado y por la anchura del firme, se han registrado siempre muchos accidentes.

No le vamos a negar que esta actuación tan demandada se ha desbloqueado gobernando ustedes. Se han comenzado los trabajos en febrero del 2022, cuando se resuelve el expediente de expropiación y se dispone ya de la totalidad de los terrenos para la ejecución de la obra. Efectivamente, de esto hemos hablado, además. Yo creo que de Las Angosturas, tanto en esta como en la pasada legislatura, hemos hablado en muchísimas ocasiones.

Pero, bueno, reconociendo esto, tengo que decirle que desde su inicio la obra ha venido sufriendo una serie de paros. Ajenos a lo que podría ser el deseo de su consejería, cuando hablamos de ese paro que se produjo como consecuencia de las inclemencias meteorológicas —ojalá volvieran—, que afectó en un momento dado al movimiento de tierras inicial. También la huelga del transporte repercutió negativamente en lo que era el rendimiento de la obra y de los equipos de trabajo. Nos llevó a que en octubre de 2022 había ejecutado un 16% del volumen de obra. Pero la realidad es que, incluso con esos problemas ajenos a la ejecución de las obras, deberíamos haber estado en un 30%, aun considerando, como digo, los contratiempos expuestos.

Bueno, el director general de Infraestructuras Viarias de la Consejería consideró que, en cualquier caso, la obra marchaba a buen ritmo, aunque estaba al 50% de lo que debería estar.

Efectivamente, también la incidencia del hallazgo de un yacimiento arqueológico de época romana, del que se desconocía su existencia, en diciembre de 2022, pues también ha dado a esa modificación del trazado original proyectado. Evidentemente, pues supone también un retraso.

Nosotros aquí, en esta comisión, no vamos a entrar en si es justificado o no es justificado. En fin, usted ha ponderado el valor de ese hallazgo de ese yacimiento arqueológico. Y en principio, como digo, no será en esta comisión ni este portavoz quien vaya a cuestionarlo.

Pero, en cualquier caso, hombre, evidentemente, este retraso en la puesta en servicio de la variante va a seguir sumiendo a los prieguenses y a todas las personas que circulen por esa carretera, en fin, poniéndoles en riesgo y con todos los retrasos que un trazado tan complicado supone.

Nos gustaría saber cuál es la valoración económica respecto de la oferta de adjudicación inicial que todos estos retrasos han podido suponer. Y nos gustaría también saber si esa afección..., conocer la afección socioeconómica que estos retrasos están produciendo sobre la vida agrícola, industrial y el entorno social de la zona. Si no puede valorarlo ahora, en otra comisión, si nos da esos datos, se lo agradeceremos.

Y yo, desde luego, no quiero hacer ni muchísimo menos populismo. Pero cuando le he oído hablar de la parada biológica me he quedado un poco a cuadros, porque, claro, a ver, esto hay que explicárselo a los conductores que, como decía, siguen sufriendo la incomodidad de ese trazado y que corren un riesgo cierto —que sabemos, por la siniestralidad— circulando por ese tramo. Y yo me pregunto: cuando la obra esté terminada, ¿es que se va a cerrar la carretera también para respetar ese plazo biológico? Este tipo de cuestiones la verdad que es que a mí personalmente me producen, y a mi grupo, pues nos producen incomodidad, porque entendemos que evidentemente lo más importante son las personas. Y, en fin, por muy importante que pueda ser también, en fin, esta cuestión biológica, que tampoco nos corresponde a nosotros discutir en esta comisión, pero que, en cualquier caso, bueno, pues en lo que es una vía de la importancia que tiene este tramo, pues parece casi una cuestión muy secundaria.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Es usted escrupuloso con sus turnos de palabra.

[Intervención no registrada.]

Sí, sí, perfecto.

Muy bien. Pues a continuación es el turno del Grupo Socialista. Señora Ambrosio, tiene usted la palabra.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, pues, en primer lugar, consejera, darle la bienvenida a esta comisión, dársela en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y de esta portavoz. Desearle los aciertos en la gestión de las tareas tan importantes y tan fundamentales que residen en su consejería, fomento, ordenación, vivienda, transporte, movilidad, logística, porque sin duda sus aciertos van a redundar en el beneficio de nuestra tierra, de los andaluces y de las andaluzas, ¿no?

Y expresados esos buenos deseos, que es lo que hacen las personas educadas en la primera oportunidad que tienen de conocerse y de saludarse, me va a permitir también que aproveche esta

primera oportunidad para hacerle alguna petición. Y es que iniciemos una nueva etapa, en el sentido de contar con una actitud más dialogante en esta comisión por parte de la consejera, con más transparencia en la gestión de la que tuvo su antecesora y que abandonemos el estilo de la confrontación por la confrontación, que no herede esas malas formas. Pero me he llevado una desagradable sorpresa al ver su primera intervención, y especialmente el tono en la introducción. En su mano está, y yo creo que tenemos recorrido de sobra para hacerlo posible.

Pero vamos al asunto de su comparecencia. Hoy nos estrenamos con la variante de Las Angosturas, una infraestructura muy demandada. Y no va a encontrar en esta portavoz ni una sola palabra que no sea la de felicitación a los vecinos y a las vecinas, porque ya hoy tienen un poquito más cerca poder hacer uso de esa infraestructura, tan demandada tanto por los vecinos, alcaldes y alcaldesas, no solo de Priego de Córdoba, de Fuente Tójar, de Almedinilla, de Carcabuey, de toda la Subbética Cordobesa, y, sobre todo, de la actividad económica, que encuentran en esta futura vía una gran oportunidad. Y que fue, insisto, una actuación muy demandada y que, como otras tantas, y desgraciadamente, quedaron atascadas fruto de la crisis económica de 2008.

Lo que sí me ha llamado un poco la atención, y tengo que ser sincera, es que sea esta la primera petición que usted hace de comparecencia, cuando hace 41 días, el 30 de marzo, este grupo parlamentario, y en este caso esta portavoz, le preguntó directamente a la consejera sobre el asunto de la variante de Las Angosturas. Y de su intervención, más allá de coger nota, no he encontrado ningún elemento distinto al que tratamos en ese momento. Pensaba que es que hoy venía a contarnos alguna novedad sobre este asunto.

Seguimos al 70% de las explanaciones, el 40% de los drenajes, el 32% de la estructura, los 112 metros ya realizados de la longitud de la pasarela sobre el río Salado, las 49 líneas —que ha sido el elemento novedoso con el que se han encontrado en esta última hora—. Es más, aprovechamos en esa pregunta a la consejera para hablar también del elemento novedoso, ¿no? Y es que el hallazgo de la zona arqueológica, que tiene un valor fundamental, es verdad que exige también de la puesta en valor y que este sea también un elemento más de la oferta turística en materia de patrimonio, ya amplia que tiene Priego y su zona, pero que sin duda va a venir a complementarlo.

Y viendo que no hay ninguna novedad sobre el ritmo de la obra, o que no ha venido a anunciar una fecha de la apertura de la obra, pues la comparecencia busca ni más ni menos que un efecto electoral. Y me va a permitir que aquellos comentarios que ya son un auténtico clamor en Priego, y es que el Partido Popular lo está pasando mal y que su alcalde tiene pocas oportunidades, esta comparecencia hoy suena precisamente a que hay que refrendar, con la gestión del Gobierno andaluz, aquello que no es capaz de hacer el alcalde de Priego de Córdoba. Tampoco es distinto porque es que es la única infraestructura de valor importante y de inversión importante que tienen en la provincia de Córdoba, 10,1 millones de euros. Y que esos 10,1 millones de euros han provocado..., me faltan dedos de la mano para ver el número de visitas que han tenido tanto la consejera como la delegada territorial, más incluso que el propio valor de la inversión. Pero esto también tiene una justificación. Claro, es que es la única obra potente que tiene la Junta de Andalucía en toda la provincia de Córdoba. Más allá del *reparcheo* en algunas carreteras o de la salida a vías. Porque no sabemos nada del desdoble de la A-431 entre Palma del Río y Córdoba. No

sabemos nada de la autovía, no solo reclamada por alcaldes y alcaldesas, por este grupo parlamentario, también por la Confederación de Empresarios de Córdoba y de Jaén en la conexión por autovía de Córdoba-Jaén. No sabemos nada de la Autovía del Olivar. No sabemos nada de la Ronda Norte de la ciudad de Córdoba o de la Ronda del Marrubial.

Con lo cual, es normal que hoy tengamos que, a horas del inicio de la campaña electoral, tengamos que poner en valor de alguna manera este asunto.

Sí me ha extrañado, señora consejera, que, precisamente el asunto de las expropiaciones —que fue lo que provocó mi pregunta—, si me pudiera decir en algún momento, a lo largo de su segunda intervención, minuto y resultado, porque sí es verdad que sigue siendo un tema que les preocupa a los propietarios, poder conocer, más allá de la ocupación de los terrenos, en qué condiciones están esas valoraciones del resto.

Y me despido. En mi grupo no va a encontrar nada más que —insisto— reconocimientos y felicitaciones a los vecinos por hacer posible que esta infraestructura hoy esté un poquito más cerca. Insisto, una infraestructura que se quedó atascada, desgraciadamente, como otras muchas, y que, bueno, le toca a quien le toca, le toca al Gobierno actual ponerla en funcionamiento y que se den las posibilidades y el avance que necesitan no sólo las Subbéticas, sino muy especialmente el entorno de Priego, Carcabuey, Almedinilla y Fuente Tójar.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora Cabello, tiene usted la palabra. Cuando quiera.

La señora CABELLO CABRERA

—Muy bien, muy buenos días.

Muchísimas gracias, presidenta.

Bienvenida y gracias a nuestra consejera, Rocío Díaz. Espero, realmente, que esta andadura sea fructífera y que ponga usted también su sello, su brillo en este nuevo periodo que se abre y, por supuesto, siempre acompañada de su equipo.

Bueno, yo le doy la bienvenida sin ese mensaje tóxico que le ha lanzado la portavoz del Grupo Socialista. La verdad es que la actitud que ha tenido con esas descalificaciones no es apropiada. A mí, desde siempre, en mi familia me han enseñado que al hablar de otro hablas de ti misma. Y yo creo que la portavoz del Grupo Socialista ha dejado muy claro cuáles son sus valores, cuáles sus posicionamientos y su forma y su actitud. Así que nada más que decir al respecto, pero de verdad que es muy desafortunada esa bienvenida que usted le ha dado.

Y dice que ha sido una desagradable sorpresa que ésta sea su primera comparecencia. Le ha pedido una actitud más dialogante, más transparencia y alejarse de la confrontación. Que no herede las malas

formas. Yo creo que usted debe hacer oídos sordos a todas esas palabras, realmente, ha tenido que hilar muy fino, porque aquí lo único que cabía era un mensaje de felicitación y de enhorabuena, y ella no ha sabido cómo hacerlo, igual que no ha sabido tampoco darle la bienvenida. Así que...

Usted ha empezado su comparecencia con una frase contundente, con una frase lapidaria, que es con la que estuvo recorriendo toda la zona, toda la provincia de Córdoba, cuando se hablaba de Las Angosturas. Y es esa que le voy a repetir: «La eterna mentira sobre un proyecto». Y esto es una verdad como una casa o como un camión —que aquí sirve cualquiera de las comparaciones porque estamos en la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda—.

Bueno, aquí estamos en un nuevo caso del método socialista: a problemas le buscamos cajones y no le buscamos soluciones. Y ese es el método que ha estado aplicando el Gobierno socialista durante treinta y siete largos años y que tenían a nuestra tierra en una lamentable situación de bloqueo.

Y es que luego nos enfrentamos con la realidad, las cifras, los hechos, las fechas, que son muy tozudas y que, por mucho que les pesen a algunos, son su tarjeta de presentación.

La señora Ambrosio habla de este proyecto y del pasado como si no tuviera nada que ver con ello. Y es que ella, encima, es cordobesa y lo ha vivido en primera persona. O sea, que es lamentable realmente y sorprendente su actitud y sus palabras hoy en esta comisión.

El PSOE hizo avanzar durante muchos años, a nivel mediático, este proyecto, pero lo cierto es que desde el 2008 no había movido ni una sola ficha del tablero. Esta forma de gestionar y de gobernar lo que ha hecho es perder oportunidades a toda la zona de la Subbética, que no solamente es Priego de Córdoba, sino también Fuente Tójar, Carcabuey y Almedinilla.

Pero frente a esta soberbia política, frente a esta incompetencia, hemos tenido la suerte de tener a un Gobierno, al Gobierno de Juanma Moreno, que, tanto en la anterior legislatura como en ésta, está cambiando absolutamente los pasos.

Y así, respetando los tiempos marcados por cada uno de los procedimientos, intentando reducir la medida de lo posible, modificando absolutamente lo que ha sido el proyecto, tenemos lo más importante: que esta consejería y este Gobierno han impulsado un proyecto de futuro para toda una comarca desde el primer momento, desde el minuto uno que entró en el Gobierno.

Y es que han sido muchas las vicisitudes que han acompañado y las circunstancias sobrevenidas que han acompañado a este proyecto. La consejera ha hecho un recorrido por algunas de ellas: ese problema con la nidificación del águila perdicera —que se ha tenido que hacer un plan—, ese sello verde que hemos tenido que imponer con la protección de la ribera del río Salado o la redistribución del taray, el hallazgo del yacimiento romano.

Pero ante todas estas vicisitudes, ante todas estas circunstancias sobrevenidas —como digo—, lejos de recurrir al antiguo método socialista, lejos de rendirse, se han buscado soluciones técnicas viables, se han buscado múltiples reuniones, foros, para buscar soluciones. Se han buscado también las sinergias necesarias con otras consejerías, como, por ejemplo, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, o anteriormente, la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, y también con la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, con el tema del hallazgo del yacimiento romano.

Creo que ésta es una de esas comparecencias, como le decía antes, en las que los demás grupos políticos han tenido que hilar muy fino, porque, realmente, es que lo que se prestaba aquí es venir, felicitarla y darle la enhorabuena. Es que han sido muchos años de bloqueo, décadas de bloqueo. Es que era el 1977, yo no había ni siquiera nacido cuando esto ya se estaba pidiendo por el pueblo y hoy llegamos a este punto, ¿no? Soluciones por parte del Gobierno de Juanma Moreno.

Yo creo que si abordamos con luz y taquígrafos el expediente tenemos que tachar de abandono, de desfachatez y de ridícula la forma de gestionarla desde el principio. Y creo que hay que juzgar —y no hay ninguna duda— como un gran logro la reactivación y la reorientación que se le ha dado desde su consejería, señora consejera, y también por parte del Gobierno de Juanma Moreno.

Y nada de esto es fruto de la casualidad. Aquí se ha hablado de un alcalde, pero ahora mismo está Juan Ramón Valdivia, que es el alcalde —y que va a seguir siendo el alcalde—, pero antes estaba María Luisa Ceballos, que era también la alcaldesa. Y también el ímpetu que le ha dado Cristina Casanueva, que era la delegada de Fomento en este caso, y, por supuesto, su predecesora, Marifrán Carazo y Rocío Díaz.

Pero yo creo que ahí hay que valorar que hoy le estemos dando un adiós al abandono al que estaba sometida esta zona, que le ha hecho perder muchas oportunidades y la incomunicación a nivel turístico. Un trato que, por supuesto, no merecían. Usted, por supuesto, consejera, lo ha dicho.

También le decimos adiós al parón que había supuesto al desarrollo industrial. Le decimos también adiós al aislamiento de los vecinos de todos estos pueblos que he comentado antes —que repito—: Priego de Córdoba, Fuente Tójar, Carcabuey y Almedinilla, y a todos los accidentes de tráfico. La seguridad vial es muy importante, y allí era un problema. También la mala conectividad: es que había zonas, había tramos en los que ni siquiera se podían cruzar dos camiones.

En resumen, les decimos adiós a la incompetencia y a todos esos problemas generados por antiguos gobiernos, y les damos la bienvenida al rigor, al compromiso, a la solvencia técnica y medioambiental.

Así que hoy es un día para reconocer el trabajo bien hecho. Nosotros, desde este grupo parlamentario, por supuesto, damos las gracias y la enhorabuena. Y creo que el escenario está muy claro, trazamos una línea y vemos lo que se ha hecho en treinta y siete años: una minivariante, que era lo que se planteaba en el 2008, que no se tocó en absoluto y eran 3 millones para ejecutar 1,6 kilómetros; no solucionaba el problema.

¿Y qué tenemos? Pues que, en cuatro años, el Gobierno de Juanma Moreno ha hecho un proyecto recuperado, adaptado, modificado, ampliado, iniciado y ejecutado ya al 44%, en solo cuatro años.

Además, aumentando la partida presupuestaria de 3 millones a 10,1, y de 1,6 kilómetros a 5,6 kilómetros, con una variante completa y que resuelve de forma absoluta el problema.

Pedía la señora Ambrosio novedades. ¿Novedades? ¿Después de haber estado usted treinta y siete años gobernando, que no han movido una absoluta pieza de este puzle? Me parece, de verdad, que los atascados eran su Gobierno, su gestión, y que aquí realmente no tenían mucho más que decir.

Así que término —como empecé— dando las gracias, la enhorabuena y pidiéndole, por favor, señora consejera, que obvie esos mensajes tóxicos y que siga poniendo su brillo y su marca, su sello, a esta consejería.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cabello.

A continuación, para el cierre de esta comparecencia, señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, yo voy a empezar contestándole porque creo que he utilizado un tono, como me he mostrado en un primer momento, con ese interés en el diálogo, interés en sacar asuntos con el mayor consenso posible; pero desde luego el tono educado y el tono de diálogo no va a dejar que yo diga las verdades y que yo cuente la realidad de lo que aquí ha pasado. Porque usted misma, en su intervención, me ha pedido la máxima transparencia, y yo tengo que ser transparente y tengo que decirle lo que ha ocurrido en este proyecto, porque creo que es lo que hay que hacer: contar, en este momento, cómo sucedió todo.

Y es que hace veintiocho años —hace veintiocho años— el delegado provincial de la consejería anunció que se encontraba muy avanzado el proyecto de Las Angosturas. Y el consejero del área manifestó incluso que la A-333 contaría con un trazado acorde a la red viaria.

Tan solo tres años más tarde, en 1998, el Consejo de Gobierno informó que había resuelto declarar de emergencia —contratos de emergencia— 17 obras, entre las que se encontraba la variante de Angosturas.

Por supuesto, esa obra de emergencia no se realizó. Increíble, ¿verdad? Ni siquiera se realizó una obra de emergencia. Pero es que, como nos tenían acostumbrados, el Gobierno socialista lo que hacía era anunciar obras que nunca se llegaban a ejecutar. Y así, sucesivamente, fueron pasando los años entre promesas y anuncios.

Y tengo que recordarles que, en el año 2000, se anunció una inversión de 1.400 millones de pesetas, ahora 10 millones de euros, que en el año 2002 anunciaron un nuevo trazado para evitar el paso por Las Angosturas y el anterior proyecto decae.

En 2008 se redactó el proyecto de construcción de la variante de Angosturas con un presupuesto base de 10,5 millones de euros, y que nunca se llegó a ejecutar. En 2015, siete años más tarde, el Gobierno socialista reconoció que las obras se encontraban paralizadas, las obras de Las Angosturas se habían convertido en otra obra fantasma del programa de colaboración público-privada 2010-2012. A instancias del Partido Popular, en el año 2016 se aprobó una proposición no de ley para la inclusión de las obras de la variante de Las Angosturas en el Plan Pista 2020 y que se financiaran con fondos Feder. Pero el Gobierno socialista, como en tantas otras ocasiones, hizo caso omiso del mandato que le encomendó el Parlamento de Andalucía.

Y, señoría, velar por una adecuada conservación en nuestras carreteras para mejorar la movilidad de los ciudadanos es nuestra obsesión. Porque en ese tramo de la A-333, estrecho y lleno de curvas, generaba mucha inseguridad entre sus usuarios, porque en ella se producen muchos accidentes.

Solo en el año 2018, siete accidentes con víctimas, con un resultado de 12 heridos, uno de ellos, grave. Y ese es un hecho que no podíamos dejar pasar y lo que no podemos hacer es mirar para otro lado.

El Gobierno de Juanma Moreno determinó actuar definitivamente en la variante de Las Angosturas, con la ejecución de un nuevo trazado de 5,6 kilómetros de longitud que discurrirá en paralelo a la carretera actual y que permitirá salvar ese tramo estrecho y lleno de curvas. Tuvimos que realizar la revisión del proyecto existente, de un proyecto que solo preveía la ejecución de un tramo de la variante, de algo más de un kilómetro, de los casi seis con los que cuenta.

Se trataba de una solución provisional que los anteriores gobiernos socialistas idearon para acallar las continuas quejas de los usuarios a las que no había conseguido dar respuesta en 46 años de reivindicación del Ayuntamiento de Priego de Córdoba. Como ha dicho muy bien y he dicho yo en mi intervención, desde 1977. Esta solución que proponían solo era otro parche que no solucionaría el problema de los usuarios de esa vía.

Es la historia de un absoluto despropósito. Ni siquiera se hubiera podido ejecutar la solución socialista por falta de expropiaciones, que han necesitado tres expedientes expropiatorios que actualmente se hallan en curso. Un primer expediente para el proyecto originario, redactado en 2009; un segundo, consecuencia de la actualización del que quedó caducado y requirió un cambio de trazado, y un tercero, consecuencia del hallazgo fortuito, pero de una enorme trascendencia —como he comentado en mi anterior intervención— de los restos arqueológicos de una almazara romana. Expediente que ya estamos resolviendo mediante los depósitos previos de este último, modificado por la aparición de los restos arqueológicos y la valoración de los mutuos acuerdos pendientes, intercalando aquellos de los que ya se pagaron con depósitos previos en 2009, y que los propietarios ya están empezando a cobrar su justiprecio.

Señorías, además, fueron tan lentos en sus actuaciones y tomas de decisiones que realmente paralizaron que las declaraciones ambientales caducaron, por lo que hemos tenido que volver al inicio y actualizarlas. Han incumplido reiteradamente todas y cada una de las promesas de inicio de actuaciones sobre la carretera, incluso las promesas que se hacían en el Parlamento.

En efecto, el tiempo transcurrido desde la redacción del proyecto de construcción, las modificaciones producidas en la normativa vigente y las condiciones establecidas en materia de medioambiente han obligado al nuevo Ejecutivo a adaptar el proyecto original. Hoy en día las obras avanzan con firmeza hacia su objetivo, que es resolver la variante del paso de Las Angosturas, y dotar a Priego de Córdoba del acceso que merece.

Las obras de la variante de Las Angosturas continúan, como digo, a buen ritmo, y se encuentran casi en la mitad de su ejecución, con los movimientos de tierras ya a un 80%. También hemos tenido que construir un desvío provisional para conectar la carretera A-333 con la variante de Las Angosturas, con el objeto de garantizar la seguridad en la circulación de vehículos y facilitar la ejecución del proyecto mediante la continuación de los trabajos en la zona.

Por último, quiero indicarles que hemos comenzado los trabajos de la construcción de las estructuras. Actualmente, ejecutamos el viaducto de 112 metros que cruza el río Salado. Muy pronto comenzaremos también a extender el firme de esta carretera.

Y, como ya he indicado, las obras siguen, avanzan, avanzan a buen ritmo, pese al magnífico hallazgo fortuito de los restos arqueológicos que la antigua almazara, de la que ya hemos dado todo lujo de detalle y que desde luego supone un descubrimiento único.

El proyecto modificado al que ha dado lugar el yacimiento arqueológico se encuentra ya muy avanzado y, una vez finalizada su tramitación, comenzarán los trabajos en la zona. Unos trabajos que estamos acometiendo y que, desde luego, son imparables, y van a llegar a su término, van a llegar a su fin. En un año de obra hemos ejecutado casi el 50% de la variante de Las Angosturas, impensable hace apenas cuatro años. Al fin, los habitantes de Priego van a poder contar con este acceso digno a su ciudad, la más monumental de la provincia de Córdoba, y que la convierten en la capital del Barroco cordobés. Y a esa riqueza cultural ahora habrá que sumar esta almazara romana, recién descubierta, de la que todavía queda mucho por investigar y que va a aportar aún más riqueza a este enorme patrimonio que tiene Priego.

Una ciudad que ya contaba con un patrimonio histórico andaluz que contabiliza 30 bienes incorporados en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, algo maravilloso y único.

Devolvemos a Priego la confianza en un Gobierno que cumple con sus promesas y que, en menos de un año, podrá disponer de una carretera adecuada a sus necesidades.

Yo quiero felicitar, en este punto, a todo el equipo de la consejería, porque sin ellos esto no hubiera sido posible.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Terminada la primera, le damos un minutito para que coja aire, un poquito de agua.

12-23/APC-001746. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre modificaciones previstas en los distintos documentos de planificación, Plan de Ordenación del Territorio, Plan Especial y otros, cuyo ámbito de actuación y afección sea Doñana

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y ahora retomamos la segunda comparecencia, a petición del Grupo Socialista, a fin de informar sobre las modificaciones previstas en los distintos documentos de planificación, Plan de Ordenación del Territorio, Plan Especial y otros, y cuyo ámbito de actuación y afección sea Doñana.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, el ámbito de Doñana está afectado por tres instrumentos de planificación territorial: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el POTA, que es del año 2006; el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, el POTAD, que es del año 2004, y el Plan Especial de Ordenación de las Zonas de Regadío, ubicadas en la Corona Norte de Doñana, de 2014.

En estos momentos ya tenemos el compromiso de revisar el POTA de 2006 en esta legislatura. Trascurridos casi diecisiete años desde la aprobación de este documento, la evolución del territorio andaluz, las nuevas necesidades surgidas en su desarrollo y articulación, los nuevos paradigmas sobre el cambio climático y sostenibilidad urbana, la entrada en vigor de la LISTA y su reglamento, justifican esta revisión.

Por tanto, el POTA dará continuidad a la agenda reformista del Ejecutivo de Juanma Moreno en materia de urbanismo y ordenación del territorio, ya que quedó incompleto no adoptando la realidad ni a la legislación actual vigente.

El objetivo es lograr la máxima participación de los sectores implicados para alcanzar un texto consensuado y, una vez revisado el POTA, en esta legislatura se abordará la revisión y la actualización de los planes subregionales.

Por supuesto, en el POTA se abogará por la potenciación en el territorio de Doñana de políticas sostenibles que, desde la prioridad de su conservación, garanticen el fomento de los sectores productivos y la mejora de calidad de vida de sus ciudadanos.

Y ahora tenemos que estar precisamente a las expectativas de lo que sus señorías debatían dentro del ámbito de esta competencia legislativa. Nosotros tenemos que esperar desde la consejería los acuerdos que ustedes deben realizar, los diputados pues, en manos de los..., son ustedes en los que los ciudadanos han depositado la confianza legislativa, en este caso.

Y yo tengo que decir que, precisamente, la señora Férriz, el pasado 2 de marzo, pues manifestaba públicamente su opinión al respecto, y les voy a extractar cuatro aspectos que ella señalaba.

El primero, afirmó que el Partido Socialista de Andalucía, como principal partido de la oposición, estaba dispuesto a hablar de esta iniciativa de Doñana. Pues yo creo que es lo que tenemos que hacer, hablar, nadie nos lo impide; dialogar, es que no hay tiempo que perder.

Luego lo condiciona a un «por supuesto que nos vamos a sentar en una mesa cada vez que el Partido Popular quiera hablar con nosotros». Y yo les puedo asegurar que nosotros estamos en plena disposición del diálogo y de hablar, así que no sé qué les impide hablar con el Partido Popular.

Un tercer aspecto es que el Gobierno andaluz tiene que hablar con el resto de administraciones, y claro que hemos hablado, y hemos hablado mucho. Por ejemplo, con los alcaldes, que están en perfecta sintonía con esta iniciativa, simplemente porque están en sintonía con sus ciudadanos, que son ellos los representantes de los mismos Pero el escollo, como siempre, como siempre, es el señor Sánchez, que él es el que no quiere hablar y el que no quiere escuchar.

Y, por último, indicaba la señora Férriz que la postura del Partido Socialista andaluz sería la misma que mantuvieron en la pasada legislatura. Y yo me atrevo a recordarles que, en la pasada legislatura, la postura que el Partido Socialista adoptó fue abstenerse y no la de oponerse, como lo han hecho hace escasos días. Obviamente, el Partido Socialista andaluz y el señor Espadas han cambiado de postura en menos de dos meses. ¿Por qué? ¿Por qué han cambiado ustedes de postura? Creo que son ustedes los que tienen que ilustrarnos, porque este cambio, desde luego, no lo entiende ningún ciudadano andaluz.

Los agricultores de Almonte, Bonares, Lucena del Puerto, Moguer y Rociana del Condado tienen derecho a solucionar un problema heredado de los anteriores gobiernos socialistas, que impusieron vía decreto el Plan de la Corona Norte Forestal de Doñana, un plan que nació sin ningún tipo de consenso, que dejó fuera de consideración de regadíos a todas aquellas explotaciones generadas desde 2004. Y usted sabe que en junio de 2021 la Comisión Europea resolvió la denuncia contra el Reino de España por el deterioro del espacio natural de Doñana, como consecuencia de no considerar las extracciones de agua ilegales y las extracciones de agua para el abastecimiento urbano consentidas por el Estado y de no prever ni adoptar medidas apropiadas para evitar las alteraciones de los hábitats de las zonas protegidas.

Señorías, la sentencia obliga al Gobierno de España a tomar medidas que pongan fin al incumplimiento de los compromisos que le incumben en virtud de la Directiva Marco sobre el Agua; en concreto, a la autoridad responsable, que es la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, que es la que gestiona los recursos hídricos de Doñana. Todo pasa por exigir al señor Sánchez el cumplimiento de la sentencia, cuando el Ejecutivo central trasladó a la Unión Europea una hoja de ruta que contemplaba medidas para la gobernanza y el control de las extracciones, medidas para buscar fuentes de suministros alternativos de agua para el núcleo de Matalascañas, la obligación de cumplir con la ley del trasvase para traer los 20 hectómetros cúbicos de agua en superficie, a los que el presidente Sánchez les recuerdo que votó a favor, y ejecutar las infraestructuras hídricas pendientes en Huelva: la presa de Alcolea y el túnel de San Silvestre.

¿Cómo resolverlo? Pues yo creo que es una fórmula sencilla y una fórmula muy fácil: ejecutando las infraestructuras y los trasvases comprometidos y no abandonando a los agricultores. Porque está

claro que el Partido Socialista de Andalucía ha optado por la segunda opción, por abandonar a los agricultores, y yo creo que hay que resarcir el daño causado a cientos de agricultores, que se han visto durante muchos años perjudicados como consecuencia de una iniciativa injusta. Ni la Junta de Andalucía ni el Parlamento de Andalucía pueden legalizar pozos en Doñana ni en ningún sitio, no es competencia, ustedes no pueden mentir con esto; es competencia del Estado y de la Confederación Hidrográfica.

Pero es que, además, es Europa quien obliga a España a adoptar medidas que Sánchez no quiere cumplir. Hasta los propios alcaldes socialistas afectados han enmendado al señor Sánchez. Un Gobierno que daña la imagen de Doñana en España y en Europa, con información sesgada y falsa, para escurrir el bulto y no hacer, por ejemplo, el trasvase que se comprometió y que es determinante para preservar Doñana.

Señorías, la proposición de ley que el Partido Popular ha registrado en el Parlamento de Andalucía para la mejor ordenación de las zonas agrícolas de la Corona Norte de Doñana está en trámite parlamentario, como todos ustedes saben. No hay ningún paréntesis ni cuenta con ningún parón en su tramitación; seguirá, por supuesto, su curso, como estaba planificado; se cumplirán los plazos establecidos para que sea aprobada en este periodo de sesiones. En breve comenzarán las comparecencias de los agentes sociales y, como prueba del deseo de diálogo, ha sido el Grupo Parlamentario Popular el que ha presentado una proposición de ley, precisamente, para no imponer un decreto gubernamental.

Ya lo he comentado, es el momento del diálogo, de que los grupos parlamentarios se sienten y abran esos canales de entendimiento tan necesarios para beneficio de Doñana, pero también de todos los onubenses. Es la manera más razonable de encontrar una solución a una situación y que el Gobierno de España presente sus alternativas. Pero el señor Sánchez no es capaz de sentarse con un Gobierno legítimamente elegido, solo amenaza o chantajea. El señor Sánchez trata a Andalucía con desprecio y con un nivel de superioridad que no es propio de un Gobierno que habla de descentralización y de cogobernanza. Al Gobierno de Sánchez le incomoda esta iniciativa porque mete presión para construir esas infraestructuras comprometidas en 2018.

Y hay que ser claros, el planteamiento de la iniciativa es pedir que la zona se declare regable para que, cuando el Gobierno de España ejecute las obras para dar cobertura al trasvase Tinto-Odiel-Piedras, esa agua se pueda usar para esos cultivos. El agua en superficie es garantía de sostenibilidad, porque va a dar la posibilidad de que se cierren todos los pozos y que se sustituya esa agua subterránea por agua en superficie.

La Junta de Andalucía no puede hacer nada más para dar cumplimiento a esa sentencia condenatoria al Reino de España hasta que el señor Sánchez resuelva el problema del agua con Huelva. Doñana se seca por culpa del señor Sánchez. Huelva es una de las provincias olvidadas por el Ejecutivo del señor Sánchez, que acumula grandes incumplimientos, como la no ejecución de las infraestructuras hídricas o el AVE a Huelva. Tendrá que gobernar España el Partido Popular para que se construyan las infraestructuras de interés general del Estado que el señor Sánchez firmó, prometió, pero que nunca ejecutó.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, para el posicionamiento del Grupo Socialista...

[Intervención no registrada.]

Siete minutos. Un solo turno de siete minutos.

Cuando usted quiera, señor Jiménez.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Muchas gracias, señora presidenta, por darme la palabra.

Mire, señora consejera, qué mal estreno ha tenido usted, ¿no? Eran dos tristes consejeros del Partido Popular en Andalucía los que habían hecho el ridículo con Doñana, y ya son tres, ya son tres.

Lamento profundamente escuchar a la consejera responsable de la materia, porque estamos hablando... Ahora se lo explicaré, ahora la voy a ilustrar, como usted me ha pedido, porque usted ha venido absolutamente falta de ilustración ninguna respecto de la materia que trae entre manos, lo cual dice muy poco de usted.

Y le conmino a estudiar un poco más cuando se tiene que enfrentar al Parlamento, porque, si no, cabe la posibilidad de que —como le ha ocurrido aquí— haga el más espantoso de los ridículos, incorporándose a la colección de consejeros en ridículo por culpa de Doñana.

Yo no he escuchado en mi vida una intervención más insolvente y más indocumentada respecto de una materia de esta gravedad como la que le he escuchado a usted, señora Díaz. Porque usted ha venido aquí a intentar hacer méritos —supongo— respecto de su partido, pero a aportar muy poca luz.

Le recuerdo una cosa: el Plan de Ordenación de la Corona Norte de Doñana es un plan especial, señora consejera; por lo tanto, un instrumento de planificación territorial que depende de su competencia. ¿Sabe usted a la comisión a la que van a venir las comparecencias y la tramitación de esa proposición de ley-engendro que ustedes han elaborado? A esta comisión, precisamente, porque es de su competencia.

Mire, yo le pregunto una cosa: ¿usted me quiere hacer ver, o nos quiere hacer ver aquí que su Gobierno, el Gobierno de Andalucía, no tenía nada ante el enorme problema que usted ha descrito, que tiene como culpa al señor Sánchez, no tenía previsto hacer nada respecto de la ordenación de los regadíos en Doñana, y que ha tenido que ser el señor Toni Martín, que un día se cayó del caballo y sufrió una iluminación, que le hizo presentar una proposición de ley para cambiar el plan de ordenación, en este caso, el Plan de la Corona Norte?

¿Usted concebiría la posibilidad de que el Grupo Parlamentario Socialista trajera a esta Cámara una proposición de ley para aprobar el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, señora consejera? ¿El POTA? ¿O qué está haciendo usted, señora consejera? Hacer un procedimiento de revisión —por cierto, largo nos lo fían ustedes—. La consejería tendrá una planificación en la ordenación territorial de la comunidad autónoma, ¿no?

Pero es que es mentira, señora consejera. Es que ustedes han presentado una proposición de ley para cambiar un plan especial, la primera vez en la historia de Andalucía que se cambie un plan especial con

una ley, para eludir los informes, para eludir el respaldo técnico, que no iban a encontrar en el seno de la consejería. Porque no han encontrado ustedes a un solo funcionario, dentro del Gobierno de Andalucía, que les respaldara el adefesio legislativo que han puesto ustedes en marcha. Si hasta los letrados del Parlamento les han sacado los colores ante el texto que se ha presentado.

Mire, señora consejera, usted, en ese alarde de frivolidad en la intervención que ha hecho, ha dicho que el Plan de la Corona Norte se aprobó sin ningún consenso. No sabe usted lo que está hablando, no tiene ni idea, señora consejera; parece mentira que se exprese usted en esos términos.

Mire, el Plan de la Corona Norte, el plan especial, se elabora, según lo que establece la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en desarrollo del Plan de Ordenación Territorial del Ámbito de Doñana —de su artículo 72, exactamente, señora consejera—. Tome usted nota, porque le estoy ilustrando de una materia que debería usted conocer, en vez de hacer la intervención vergonzosa que ha hecho esta mañana aquí, atacando sistemáticamente al Partido Socialista, en vez de dar información, siendo la responsable de la materia, señora consejera.

La dirección y seguimiento del plan se llevó a cabo por la comisión de redacción, en la que participaron las consejerías implicadas de la Junta de Andalucía y la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Señora consejera, ¿saben ustedes quién gobernaba en el año 2014 en España cuando se aprobó el Plan de Ordenación de la Corona Norte de Doñana, señora consejera? ¿Lo sabe usted? Estaba gobernando el Partido Popular, señora Díaz, el Gobierno de Mariano Rajoy, señora Díaz, sentado en la mesa con el Gobierno socialista de Andalucía, para acordar, como responsable máximo de la autoridad del agua en Andalucía, el alcance del plan. Así se elaboró el Plan de la Corona Norte. ¿Cómo que no hubo diálogo y cooperación entre las administraciones? No lo ha habido ahora, porque han pretendido ustedes, por la vía unilateral, por la vía del ordeno y mando, imponer —y así están haciendo el ridículo que están haciendo en Europa— una normativa que es fruto del diálogo de años, señora consejera, que es la única manera de actuar seriamente en la ordenación del territorio, especialmente en un territorio como Andalucía. ¿Y no hace usted siquiera mención el procedimiento de aprobación del Plan de la Corona Norte? ¿Cómo fue el procedimiento de la consejería que tiene las mismas competencias que usted tiene hoy, a la que, por lo visto ha renunciado, señora consejera?

¿No tiene usted nada que aportar en esta materia, como responsable de la ordenación del territorio en Andalucía? ¿Va usted a decirme que hablen los grupos? ¿Es que el Gobierno andaluz no tiene nada que decir en esta materia?

Le vuelvo a preguntar: ¿consideraría su Gobierno la posibilidad de que el Grupo Parlamentario del Partido Popular, por ley, modificara el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, señora consejera? Entonces, ¿para qué está usted sentada ahí, señora consejera? ¿Para qué está usted sentada ahí? ¿Cómo garantiza usted la norma que ustedes mismos se han dado, hace escasos meses, que se llama la LISTA, que sería la norma que tendría que estar actuando para la modificación y revisión del Plan de la Corona Norte? ¿Para qué sirve la LISTA entonces, señora consejera? ¿Es que no habla su partido con el Gobierno andaluz? Es que en las preocupaciones y en las preocupaciones del Partido Popular estaba la modificación de los regadíos del Condado. ¿No ha tenido, no tenía iniciativa el Gobierno andaluz para poner en marcha ese proceso de revisión, conforme a las normas y el procedimiento que establece

una ley que acaban ustedes de aprobar, hace escasos meses, y un reglamento, que han aprobado todavía hace menos tiempo? ¿Dónde está la solvencia, la coherencia, la integridad y la defensa de las competencias del Gobierno del Partido Popular del señor Moreno Bonilla? ¿Es que no tienen un plan para Andalucía? ¿Es que no tienen política, en serio, de ordenación territorial en la Comunidad Autónoma de Andalucía?

¿Sabe usted, señora consejera, que la LISTA establece la necesidad de la aprobación conforme a lo que dice la GICA, la Ley de la Gestión Integral de la Calidad Ambiental, que una modificación de un plan subregional con ese alcance necesitaría la formulación de una autorización ambiental estratégica, señora consejera?

¿Van ustedes a cambiar toda la conformación y los usos de Doñana sin un solo documento de calidad ambiental, señora consejera? ¿Usted defiende eso?

¿Para qué aprobaron la LISTA?

¿Usted defiende que, de manera antinatural...?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene que terminar ya.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Termino, señora presidenta.

Yo comprendo que es muy incómodo lo que están ustedes escuchando esta tarde aquí. Muy incómodo, muy incómodo. Sí, sí, lo entiendo, lo entiendo.

[Intervenciones no registradas.]

Sí, sí, lo entiendo.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Jiménez, le estoy avisando que ha excedido su tiempo en un minuto. He sido permisiva.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Termino, termino.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—O sea, que no diga que sea incómodo o no sea incómodo. Es que le estoy diciendo que ha excedido de su tiempo, que termine, pero que...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Solamente le voy a decir dos frases más. ¿Van a ustedes a consentir que se cambie la planificación territorial, el uso del territorio, nada más y nada menos en Doñana?, cuando hoy, señora consejera, la Unesco acaba de advertir que, en el mes de septiembre posiblemente incluyan, por las decisiones de las autoridades locales —ha dicho la Unesco—, posiblemente incluyan a Doñana en la lista negra del Patrimonio Mundial en peligro, señora consejera.

Y termino.

Le agradezco la transparencia en una cuestión que acaba de decir: ustedes quieren declarar zona regable las 1.400 hectáreas —ha dicho usted eso, señora consejera—, las 1.400 hectáreas que quedaron fuera del Plan de la Corona Norte. Había 11.400, se legalizaron 9.400, señora consejera, 9.400.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Jiménez, ya ha excedido su tiempo. Le agradezco que termine ya.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Le agradezco la claridad, pero lamento profundamente que no haya estado usted a la altura de lo que hoy se le llamaba a comparecer en este Parlamento.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Jiménez, le agradezco que termine en su tiempo porque usted, además, al empezar su comparecencia, me ha pedido que le especificase el tiempo del que disponía.

[Intervención no registrada.]

Sí, pero le he avisado, y no solamente no ha terminado, sino que encima me ha interpelado. O sea...

[Intervención no registrada.]

Sí, sí, me ha interpelado y, además, con un tono bastante agrio, señor Jiménez, y usted lo sabe.

[Intervención no registrada.]

No, cuatro o cinco, no.

Bueno, en cualquier caso, señora consejera, es su turno para cerrar este debate de comparecencia.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señor Jiménez.

Usted, que ha empezado esta comisión con el diálogo, con el..., pues la verdad es que usted ha utilizado un tono bastante agrio y bastante..., incluso, en algunos momentos de su intervención, insultante, insultante. Y creo que se merece, no solamente esta consejera, cualquier persona se merece un poco moderar el lenguaje, porque estamos en sede parlamentaria y creo que hay que moderar el lenguaje.

Yo en ningún momento me he alterado ni he dicho... Yo siento que le haya molestado lo que he defendido en mi intervención.

Pero desde luego no hay que llegar al insulto, de ninguna de las maneras, para poner encima de la mesa su postura, porque yo no lo he hecho y creo que no es la forma de hacerlo.

Y es que le voy a decir una cosa: en el año 2014, el anterior Gobierno socialista legalizó 9.300 hectáreas. ¿Creen ustedes que el problema de Doñana en la actualidad se soluciona dejando sin cobertura legal 700 hectáreas? ¿Creen ustedes eso?

El presidente del Gobierno de España tiene encima de la mesa –y creo que ya ustedes lo saben– dos documentos que le entregó el presidente Juanma Moreno, reclamando la ejecución de las obras de la presa de Alcolea y el trasvase de los ríos Tinto, Odiel y Piedras al Guadalquivir y proteger así el acuífero de Doñana. El primero se entregó el día 17 de junio de 2021, hace casi dos años. Y el segundo, entregado el 28 de julio de 2022, hace nueve meses.

¿Qué ha hecho el presidente del Gobierno hasta la fecha? Absolutamente nada. ¿Qué ha hecho el presidente del Gobierno para garantizar los recursos hídricos de Doñana? Absolutamente nada. ¿Qué ha hecho el presidente del Gobierno para posibilitar el trasvase Tinto-Odiel-Piedras? Absolutamente nada. ¿Qué ha hecho el presidente del Gobierno para solucionar el problema de Doñana? Absolutamente nada. ¿Qué está haciendo el señor Sánchez por Doñana? Nada, absolutamente nada.

El presidente del Gobierno lo que está haciendo es utilizar Doñana con intereses puramente partidistas y electoralistas, partidistas y electoralistas, porque no está dando soluciones. No está dando opciones a los agricultores de la zona y no está cumpliendo las reglas.

Este Gobierno cree firmemente que es posible alcanzar una sostenibilidad real salvaguardando los valores de Doñana y ofreciendo una solución a las 650 familias que el Partido Socialista dejó injustamente fuera de la regularización en 2014. Más de tres mil alegaciones recibió ese plan del que usted me ha hablado, más de tres mil.

Porque, mire, se lo voy a repetir, esta iniciativa es garantía de protección para el Parque de Doñana por el uso del agua en superficie, solo permite regar con agua superficial trasvasada, tratada y/o desalada; no otorga ningún derecho para regar; propone la ordenación histórica de los regadíos y recoge la clasificación de tierras y no el uso del agua.

No intenten ustedes tergiversar la realidad. En las últimas semanas, el señor Sánchez ha intentado dañar de todas las maneras posibles la imagen de Andalucía con ataques muy duros y ha sido trasladado un triste espectáculo político ante la Comisión Europea. Y los andaluces y la sociedad española no nos lo merecemos.

El mismo señor Sánchez, el mismo presidente del Gobierno que ha seguido firmando autorizaciones para extraer agua subterránea de Doñana, pese a las advertencias y de una sentencia firme. El mismo

señor Sánchez que ha seguido regularizando 2.440 hectáreas de regadío en la corona norte, otorgando nuevas concesiones que usan agua del entorno del espacio protegido.

Señoría, con el enorme grado de incumplimiento del señor Sánchez, resulta fácil entender que los senadores del Partido Socialista de Andalucía votaran en contra de una iniciativa para que el Gobierno central ejecutara las obras hídricas comprometidas y que son de extrema necesidad para Andalucía.

Para el Gobierno andaluz, la salvaguarda de Doñana es una línea roja. El acuífero 27 no se toca. Doñana se seca, y es necesario y urgente que el ejecutivo central actúe en primera instancia para garantizar el agua y teniendo muy claro que, en ningún caso, como he dicho, se va a ampliar la superficie de regadío. Que hay que dar solución a los problemas derivados de los errores contenidos en el Plan de la Corona Norte de Doñana de 2014 y la Ley Forestal de Andalucía. Un plan que se diseñó mal y se ejecutó peor. Un plan basado en una foto aérea del año 2004, del año 2004, y que entró en vigor diez años después.

Es necesario subsanar el daño causado a cientos de familias de agricultores que vivían en el entorno de Doñana, que se ganaban la vida cultivando esas tierras y que quedaron en una situación de absoluta indefensión e inseguridad jurídica. Hubo más de 3.600 alegaciones contra el plan. Muchas aún están sin resolver. Imagínese de lo que le estoy hablando.

Y el objetivo es sustituir el agua subterránea por el agua superficial y poner fin a la extracción de agua subterránea, obligar al Estado, por supuesto, por supuesto, a que cumpla con la ley de trasvase de 2018.

El Gobierno andaluz defenderá los intereses de nuestra tierra y el autogobierno que nos otorga el Estatuto de Autonomía, por lo que no vamos a permitir ni vamos a soportar ningún tipo de amenaza ni de chantaje, ni, por supuesto, que se dañe la imagen de nuestra tierra, de Andalucía.

Nuestra hoja de ruta sigue siendo impulsar las actuaciones para garantizar el futuro de Doñana. El equilibrio es el futuro de Doñana, y la realidad del Condado es perfectamente compatible si se hace lo que se dice en tiempo y en forma.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-22/POC-000703. Pregunta oral relativa al metro de Málaga

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, empezamos con el tercer punto del orden del día de la comisión, relativo a las preguntas orales.

La primera pregunta está presentada por el Grupo Socialista, por la señora Ambrosio, pregunta relativa al metro de Málaga.

Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, el pasado 27 de marzo por fin se puso en funcionamiento el tramo de metro de Málaga que conectaba con el centro de la ciudad. Una puesta en funcionamiento con un retraso importante, incluso con sus propias previsiones, que en agosto del 2022, y coincidiendo con la feria, hicieron ese anuncio que luego se ha retrasado.

Ese retraso es el que nos hace dudar de cuáles son los ritmos de trabajo de aquellos asuntos que tienen previstos tanto en la ejecución como en las novedades en el metro de Málaga.

Y ese es el motivo de la pregunta de esta mañana.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio. Ha consumido usted veinticinco segundos de su tiempo.

Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, esta Consejería ha ido dando cumplimiento a la planificación prevista para el metro de Málaga, tanto en términos de actuaciones complementarias como en el avance en la ampliación de la red.

Ya en la pasada legislatura, 2019-2022, se logró un avance sustancial, como usted sabe, en la ejecución del tramo Perchel-Atarazanas para la extensión del suburbano al centro histórico, y también en el desbloqueo a la planificación de la red de metro de Málaga, gracias al consenso alcanzado con su ayuntamiento para la solución del trazado cien por cien soterrado para la prolongación de la línea 2 hasta el nuevo hospital.

En esta legislatura lo que continuamos es con ese impulso, avanzando de manera importante en los retos pendientes. Y en junio de 2022, en el inicio de esta legislatura, se han ido cumpliendo unos hitos como, en primer lugar, hemos inaugurado esa ansiada extensión del suburbano malagueño al centro, todo un éxito de acogida y respuesta ciudadana.

Desde la puesta en marcha de ese tramo, el suburbano malagueño ha ido cosechando récord tras récord. Los datos del mes de abril han sido 1.298.243 viajeros transportados, que equivalen a un incremento de un 123% respecto a la cifra de abril de 2022 y vienen incluso a superar nuestra estimación de duplicar la demanda; es decir, pasar de siete millones a catorce millones de viajeros al año.

En segundo lugar, y de cara a la mejora del servicio, el metro de Málaga ha recibido el pasado 20 de abril la cuarta y última unidad adquirida para ampliar su flota de trenes. Y el objetivo es que, a partir del próximo mes de septiembre, se incorporen ya al servicio comercial cuatro nuevos trenes —pasamos de 14 a 18—, que nos van a permitir dar respuesta al crecimiento de la demanda previsto con la puesta en marcha de la extensión al centro histórico y que va a mejorar la frecuencia de paso en hora punta, pasando de un intervalo de un tren por estación cada siete minutos a poco más de cinco minutos.

En tercer lugar, estamos trabajando en la redacción del proyecto de ejecución del futuro espacio museístico que va a albergar la estación de Guadalmedina, donde se podrán visualizar los restos arqueológicos hallados durante la excavación.

Y, en cuarto lugar, hemos procedido, el pasado 4 de abril, a la licitación de las obras de restitución de la última rampa de acceso al túnel del metro de Málaga, que restaba aún por cubrir y urbanizar en el nuevo tramo de extensión del centro histórico, y que se localiza en los callejones del Perchel.

Mención aparte merecen los avances logrados en los últimos meses para la ejecución de la prolongación de la línea 2 del metro hasta el nuevo hospital. Es un trazado de 1,8 kilómetros y tres estaciones. Y el pasado 3 de marzo se ha procedido a la licitación de las obras del primer tramo de esta prolongación, que corresponden al recorrido de 637 metros entre Guadalmedina e Hilera, con un presupuesto de más de cincuenta y seis millones de euros, y un plazo de ejecución de 36 meses, desde su contratación e inicio de obra. Se han recibido 18 ofertas, que aglutinan a un total de 46 empresas. Y hace solo 13 días, el pasado día 28 de abril, hemos publicado en el perfil del contratante la licitación para el concurso de la implantación de los desvíos alternativos del tráfico, relacionados con la afección viaria que se producirá con motivo de las obras de la prolongación de la línea 2, con un presupuesto de más de 2,7 millones de euros.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Bueno, qué bien que queda todo esto plasmado luego en el *Diario de sesiones*, y dentro de unos meses podremos comprobar si la respuesta de hoy tiene que ver más con la propaganda y con la publicidad

a la que nos tiene acostumbrado el Gobierno del señor Moreno Bonilla. Esa partida que, además, le dan mucho contenido. La única partida que ejecuta no solo al cien por cien, sino que amplían y que la llevan a la ejecución mayor, ¿no?

Porque precisamente —y por eso venía la pregunta— la obra del metro de Málaga es un ejemplo de libro de lo que le estoy diciendo. El señor Moreno Bonilla llegó a inaugurar incluso hasta una estación de metro, la de Guadalmedina, a la que no llegaba ningún metro, ningún tren, y la que se ha tirado durante un año cerrada. Ya sabemos que, además, al señor Moreno Bonilla le gustan especialmente las inauguraciones, hasta cuatro veces con el mismo hospital y sin despeinarse.

Por eso, señora consejera, entenderá que tengamos una honda preocupación respecto a los anuncios que nos hacen en las previsiones para la ampliación del metro, muy especialmente en la línea que llega hasta el hospital civil, sobre todo por la decisión del cambio del diseño, el incremento de los costes y el plazo de ejecución.

Y digo esto, que nos tiene preocupados, porque el señor Moreno Bonilla ya se comprometió, durante la campaña electoral de 2018, a ampliar la línea de metro hasta el Parque Tecnológico y al barrio de Campanillas. Es más, dijo que era una obra sencilla y barata, y que él se comprometía a que en tres años sería una realidad si era presidente de la Junta. Pues ya no son los tres, ya han pasado cinco años, y seguimos sin verlo. Con lo cual, si no se cumple con esos compromisos, entenderá que nuestra preocupación se agrande.

Eso de..., señora consejera, que hemos repetido, desgraciadamente, en muchas ocasiones en esta comisión, ese gran lema y esa gran pancarta del «Juanma lo haría», con el paso del tiempo es «pues si te lo creíste, fue tu problema, porque no era una realidad».

Insisto, señora consejera, nos gustaría saber, con un poquito más de rigor, si van a ampliar la línea metro 1 hasta el PTA, si está dentro de las previsiones de la consejería y para cuándo, y le vuelvo a pedir rigor en ese sentido.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Aunque la consejera había completado prácticamente su tiempo, si no les importa...

[*Rumores.*]

... si no les importa, le damos unos segundos para que pueda responderle a la señora Ambrosio.

Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias.

Muchas gracias por ser benévolo con el tiempo, pero es que quería contarle todos los hitos que tenemos, y que hemos llevado a cabo. Y yo le quiero decir que esto no es electoralista, estamos diciendo

que estamos licitando, con lo cual una licitación no es electoralista, está en el perfil del contratante, y yo creo que podemos verlo.

Y yo sí le quiero decir que estamos cumpliendo todos y cada uno de los hitos en relación a la planificación prevista, y después de 14 años de retraso, que ustedes recordarán, que es que el metro llegaba al centro el 11 del 11 de 2011. Es que de eso nos acordamos absolutamente todos, que ustedes lo dijeron así en Málaga. Y nunca, nunca llegó.

Así que yo creo que tenemos una tarea encima de la mesa y que vamos, con rigor, como usted muy bien ha dicho, vamos a cumplir los plazos y vamos a seguir trabajando para que el metro de Málaga siga siendo una realidad y seguir trabajando con todos los trabajos que tenemos encima de la mesa.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000146. Pregunta oral relativa al acondicionamiento de la A-377 entre el Puerto de La Ragua y La Calahorra (Granada)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la segunda pregunta es relativa al acondicionamiento de la A-377 entre el Puerto de La Ragua y La Calahorra, en Granada, que entiendo que la hace el señor Hernández Valdés.

Adelante, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, como dicen los argentinos, es usted canchera. Creo que se va a divertir en esta comisión.

Bueno, vamos a ver, La Ragua. Yo creo que esto también le resultará familiar, viniendo de donde viene, ¿no? Y probablemente me diga, bueno, ¿por qué me preguntan ahora, cuando se ha hecho una obra recientemente?

La verdad es que la pregunta se había formulado con anterioridad, pero, en cualquier caso, tiene su justificación en este..., la celebración de esta comisión ya unos cuantos meses después, por lo que nos ha venido comentando gente de la zona.

Efectivamente, ustedes han invertido un millón y medio, casi, de euros en el tramo este de 18 kilómetros para reparar el firme y para ampliar el trazado, porque, efectivamente, había puntos que eran excesivamente estrechos como para permitir el tráfico de los vehículos. Esta carretera une la Alpujarra y la comarca de Guadix, y llega a transcurrir incluso a más de dos mil metros de altitud.

La realidad es que tampoco se había hecho ninguna obra de calado en 15 años, es decir, que es el primer acondicionamiento que recibe en muchísimo tiempo.

¿Cuál es la cuestión? Bueno, pues la cuestión es que estas obras, aun siendo necesarias, según nos dicen, resultan insuficientes, sobre todo teniendo en cuenta que se intenta, de algún modo, potenciar esa área recreativa del Puerto de La Ragua, que es uno de los pocos sitios de España —no solo de nuestra comunidad, sino de España— en el que si la climatología es habitual, incluso en este año de sequía, al final después del temporal, de finales de enero, hubo nieve. Y ahí, como digo, es de los pocos sitios donde se puede practicar trineo, raquetas de nieve, o el esquí de fondo. Es un sitio, un lugar, un enclave que, en ese sentido, cobra bastante importancia.

¿Y qué ocurre? Que en los momentos en los que, efectivamente, esa carretera tenga un nivel elevado de usuarios que quieran disfrutar de esos deportes de invierno va a ser, de todo punto, insuficiente para dar servicio a todas estas personas.

En cualquier caso, si usted nos puede avanzar alguna información sobre esta cuestión, le quedamos muy agradecidos.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para responder a la pregunta, es el turno de la señora consejera.

Señoría.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Pues, usted mismo lo ha dicho, porque hace apenas cinco meses, el pasado diciembre, la Consejería de Fomento ha terminado y ha puesto en servicio las obras de mejora de capacidad y reparación del firme en 18 kilómetros de la A-337, en la que hemos invertido 1,4 millones de euros. Y esta carretera —también lo ha comentado usted—, que conecta la Alpujarra granadina con la comarca de Guadix, y en la que se encuentra uno de los puntos de mayor altitud de las carreteras andaluzas, que es el puerto de La Ragua, padecía una situación de deterioro bastante importante.

Y a nadie que conociera esta carretera, pues se le podía escapar la pésima situación que padecía el tramo que discurría por los términos municipales de Nevada, Ferreira y La Calahorra, y que contaba con unas condiciones iniciales muy precarias. Por ejemplo, no superar los cinco metros de anchura en muchos de sus tramos, lo que acarreaba el riesgo de colisiones frontales cuando circulaban camiones; curvas cerradas y sin apenas visibilidad, especialmente en tres de ellas; además de zonas de inestabilidad geotécnica en taludes de desmonte; zonas abarrancadas con gran altura y sin las protecciones necesarias; firme en mal estado, sobre todo en el Puerto de La Ragua, entre los kilómetros 38 y 25, con numerosos blandones que hacían imposible la limpieza de nieve, y se producían placas de hielo difíciles de eliminar; y una situación que se extendió también a la vertiente sur, persistiendo su mal estado hasta el kilómetro 20.

Este Gobierno, el Gobierno de Juanma Moreno, ha trabajado intensamente para la consecución de la mejora de esta carretera que, como conoce su señoría, vino siendo demandada desde hace muchos años. Y hemos logrado ejecutar estas obras antes del periodo de nevadas, con una intervención integral que ha permitido el ensanche de la plataforma hasta los seis metros de ancho en la vertiente norte, habilitar cunetas pisables por los vehículos, para facilitar las maniobras de evasión ante el riesgo de colisión frontal como medida de seguridad vial, levantar un muro de escollera para estabilizar el talud de desmonte en el punto kilométrico 31, rectificar curvas cerradas de los kilómetros 25, 32 y 35, y aumentar la visibilidad y anchura de la plataforma, reponer el firme en los 18 kilómetros de trazado, utilizando, además, materiales asfálticos sostenibles, el MASAI, como medida medioambiental a la entrada de La Calahorra, colocar una malla en el kilómetro 23 para evitar la caída de piedras sobre la plataforma, realizar un drenaje profundo en los taludes de varios puntos de la vía, y renovar la señalización horizontal y vertical. Yo creo que a nadie se le puede escapar la importancia de esta vía para las comunicaciones en la provincia y, sobre todo, con la llegada del invierno, por la que transitan cerca de 200 vehículos al día. Y su mayor actividad se relaciona con las tareas de viabilidad invernal, sobre todo en la vertiente norte.

Así que, por nuestra parte, seguimos trabajando en la carretera y seguimos invirtiendo en una red principal y necesaria en la provincia de Granada.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000756. Pregunta oral relativa a la A-453, tramo de Palma del Río a Écija

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta también la plantea el Grupo Vox, relativa a la A-453, tramo Palma del Río-Écija. Señor Hernández, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Señora consejera, la carretera autonómica A-453 transcurre de Palma del Río a Écija, y pertenece a la red intercomarcal de carreteras. Como decimos, tiene su origen en la glorieta de intersección de las carreteras A-431 y Córdoba ICO-5310. Tiene una longitud de 29,58 kilómetros y discurre por la provincia de Córdoba unos 10,5 kilómetros, y por la provincia de Sevilla, entre el punto kilométrico 10-440 y su finalización. Es la única vía de comunicación entre Palma del Río y Écija, y es el itinerario de conexión de la A-431 y la A-4, la autopista A-4. Según el Plan de Aforos de Andalucía, la carretera alcanza una intensidad media diaria máxima de 2.778 vehículos, con un 8% de vehículos pesados.

Y aunque hay tramos de la carretera con un firme y un pavimento aceptable, en general se aprecia un envejecimiento y desgaste superficial de la capa de rodadura, como consecuencia de ese elevado tráfico al que hacíamos mención. Los signos de fatiga del pavimento son evidentes a lo largo de la carretera, que ha sido sometida a reparaciones puntuales por baches y al sellado de grietas. Se aprecian, no obstante, patologías asociadas a la fatiga, como son los cuarteos de malla, los hundimientos longitudinales por rodadura con presencia de grietas y baches incipientes, y las numerosas fisuras y grietas longitudinales, transversales y erráticas, por donde la penetración del agua puede afectar severamente al firme de la carretera.

Todo ello, en fin, estas reparaciones supondrían una intervención estructural de costes muy elevados. Estas patologías, que son muy significativas en los primeros kilómetros de la carretera A-453, en donde existen intersecciones con otras vías, como la A-3150 o la A-440, pues, en fin, fluyen hacia todas, donde se genera un elevado flujo de vehículos en todas las direcciones, la ciudad, los polígonos, etc.

Cuanto más tarde se intervenga en paliar estos problemas, mayores serán las patologías asociadas a la estructura de la carretera. Es decir, que se verá comprometida la capacidad del firme y teniendo que realizarse inversiones costosas para su reparación. A nuestro juicio, y según nos dicen los técnicos, una intervención a tiempo implicaría que esta fuera de carácter superficial, actuando sobre el pavimento mediante un refuerzo del mismo con mezclas bituminosas en caliente, lo que supondría unos costes menores a la intervención estructural.

Palma del Río es la localidad más importante al oeste de la provincia de Córdoba, y tiene una serie de problemas de comunicación por su ubicación. Tiene un peso económico y social muy significativo en toda su comarca, y hay que decir que en su término municipal se cultivan y recolectan más cítricos que en cualquier otro sitio de nuestra región. Esa producción, fundamentalmente, se lleva y se transporta a los mercados por carretera. Y por ello entendemos que esta vía bien merece una mayor atención de su consejería

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.
Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues la carretera por la que usted pregunta y formula su pregunta discurre, como muy bien ha indicado, paralela al río Genil, y tras recorrer casi treinta kilómetros, une a las localidades de Palma del Río y de Écija, en Sevilla. Y por esta vía de carácter intercomarcal transitan una media de 2.556 vehículos al día, y gracias a los contratos de mantenimiento integral en ejecución, cuenta con un nivel de conservación de su firme catalogado, de manera general, como aceptable. De hecho, en estos años se han realizado operaciones puntuales de repintado de marcas viales a lo largo de todo su trazado. También hemos realizado en el año 2020 una actuación de reparación de firme en varios tramos de la A-453, entre los puntos kilométricos 13,9 y 26,5. Pero, de igual manera, le indico que el próximo día 19 de mayo iniciaremos una intervención entre los kilómetros 28 y 29,5, por la que se mejorará el firme y se instalarán barreras de seguridad en varios puntos del tramo.

Por último, también indicarle que esta vía no cuenta con presencia de tramos de concentración de accidentes. Pero el trabajo desarrollado por este Gobierno en estas dos legislaturas parte de recuperar las inversiones que, de manera drástica, los gobiernos socialistas fueron reduciendo. Y nuestra acción continuada de conservación en nuestras carreteras yo creo que ya se hace notar. Gracias a las habituales operaciones de mantenimiento integral que se realizan diariamente en nuestra red viaria de carreteras, estamos logrando revertir, en buena medida, este deterioro. Y yo les digo que no volverán a dejarse caducar los contratos de conservación de carreteras. Así los encontramos, y seguiremos planificando con rigurosidad, con eficacia y eficiencia su mantenimiento. Es cierto que no tenemos una varita mágica para poder tener en perfecto estado, que se merecen todos los usuarios nuestras carreteras, pero trabajamos con ahínco para tenerlas en el mejor estado posible y, como digo, con esos contratos de conservación siempre a punto. Y priorizamos en resolver todas aquellas necesidades y actuaciones que los gobiernos socialistas fueron incapaces de resolver, y de realizar en treinta y siete años de profundas y continuas promesas.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000986. Pregunta oral relativa a las viviendas de la Sareb en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a las viviendas de la Sareb en Andalucía. También a iniciativa del Grupo Vox.

Cuando usted quiera, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias. Gracias, señora presidenta.

La sociedad de gestión de activos procedentes de la reestructuración bancaria tiene 4.544 viviendas disponibles en Andalucía. Viene a ser aproximadamente casi un 10% del total a nivel nacional. Tiene también 2.915 anejos, garajes y trasteros fundamentalmente, 3.195 obras en curso, 2.755 suelos, y 1.980 inmuebles terciarios, oficinas y locales. Por provincias, Almería tendría, tiene, destaca, tiene 1.471 viviendas disponibles; la sigue Huelva, con 696; Málaga, con 602; Granada, con 534; Cádiz, con 500; Sevilla, con 474; Jaén, 178, y cierra Córdoba, con tan solo 89.

Recientemente hemos sabido que el Gobierno de España anuncia que va a poner a disposición de la Junta de Andalucía 2,040 viviendas para su utilización o su puesta a disposición como pisos de alquiler social. Bueno, en un momento en el que hemos visto cómo se ha aprobado en el Congreso de los Diputados una ley de ámbito estatal, una ley de vivienda que perjudica a los propietarios frente a estos nuevos vándalos que son los okupas, y que va a contraer el parque de viviendas en alquiler de manera significativa, pues le preguntamos que qué idea, o qué actuaciones tiene previstas su consejería en relación con estos inmuebles.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdone, señor Hernández.

Señoría. Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Bueno. Muchísimas gracias, señora presidenta.

Pues las 50.000 viviendas de la Sareb, la supuesta medida estrella con la que el Gobierno del señor Sánchez pretende mitigar el problema de acceso a la vivienda en España, nos generan, cuanto menos, muchas dudas. El señor Sánchez hizo esta promesa electoral un domingo, desde la

tribuna de un mitin, y solo dos días después la vicepresidenta primera y ministra de Economía, la señora Calviño, salía a reconocer que, de esas 50.000 viviendas, solo 9.000 viviendas estaban listas para entrar a vivir, 14.000 están habitadas —la mitad de ellas, por okupas, de manera ilegal—, y 15.000 son todavía meros proyectos sobre el papel, y 12.000 necesitan reformas que tardarían entre seis y doce meses.

La burbuja de las 50.000 viviendas tardó dos días en pincharse. Y, luego, al Gobierno de España no le ha importado seguir inflando esas viviendas, hasta anunciar 183.000 viviendas públicas, una nueva promesa de la factoría del señor Sánchez, una nueva promesa de un mitin que no resiste al más mínimo contraste con la realidad.

Según ha anunciado el Gobierno —usted lo ha dicho, yo tengo algunos otros datos—, pero a Andalucía sí le corresponderían 2.040. Y le voy a decir que hoy acabo de recibir una carta de la Sareb —es que hasta hoy no la había recibido, con lo cual no tenía posibilidad de contestarle con ningún tipo de rigor—. Pero es que en esta carta pone que 594 se encuentran en condiciones de uso, y 1.446 necesitan adecuación física o documental. Y nos hacen aquí un inventario de las viviendas que..., de esas 594 que sí tendríamos que..., que sí podríamos disponer de ellas.

Pero, como le digo, hoy acabamos de tener, después de ese anuncio del señor Sánchez en un mitin, hoy he tenido ese comunicado oficial, y resulta, cuanto menos, extraño y sorprendente que lo recibamos hoy.

Pero desde Andalucía recelamos de los anuncios del señor Sánchez, que es que recuerdan, a mí me recuerdan a iniciativas como el Plan 20.000, ese que lanzó el señor Ábalos, el anterior ministro de Fomento, en 2018, y que se comprometió el Gobierno del señor Sánchez a construir 20.000 viviendas en suelo de entidad pública empresarial, de suelo de SEPES, en un periodo de seis años. Pues el plan resultó ser un fracaso, un fracaso. Y en Andalucía, cinco años después del anuncio del señor Ábalos, no se ha iniciado la construcción de ninguna de esas viviendas: 948 viviendas en Artillería de Sevilla, o las 1.362 previstas en Buenavista Residencial, en Málaga. Ninguna de esas viviendas se ha construido.

Así que yo estoy a la espera y vamos a estudiar, como digo, con detenimiento esta carta, que hemos recibido hoy en la consejería, y que nos pondremos a revisar con ahínco.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001027. Pregunta oral relativa a la bonificación del transporte de viajeros

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la plantea el Grupo Popular, sobre la bonificación del transporte de viajeros. Señora Caracuel, cuando usted quiera, tiene la palabra.

La señora CARACUEL GARCÍA

—Gracias, presidenta.

En esta primera intervención con la nueva consejera en esta comisión, yo lo que quiero, en muy breves segundos del tiempo que corresponde la pregunta, es darle la bienvenida, consejera. Su gestión, su eficaz gestión en los destinos anteriores que ha tenido, la avalan, y estamos seguras de que hará un gran trabajo.

El Gobierno de Juanma Moreno es un claro ejemplo de cómo una Administración pública —en este caso, una Administración autonómica— puede trabajar y legislar para mejorar las economías familiares, en un momento de crisis como el que estamos viviendo y en el que la inflación ahoga el día a día de millones de españoles —en este caso, millones de andaluces—, y en el que hacer la cesta de la compra, con los precios en continua escalada, es un reto diario, sin que el Gobierno de Pedro Sánchez hasta ahora haya sido capaz de adoptar medidas que frenen esa situación. Y ahora, además, se añade otro problema más, como es la sequía.

Por ello, el compromiso de este Gobierno ha sido rotundo desde el principio: rebajar impuestos. Siempre hemos defendido que donde mejor está el dinero es en el bolsillo de los andaluces, en el bolsillo de los ciudadanos. Somos la segunda comunidad autónoma, afortunadamente, con este Gobierno, en pagar menos impuestos en España y establecer, además, ayudas directas para las familias, llámense becas, bonificaciones a familias numerosas.

Y, entre ellas, desde el 1 de enero en Andalucía se venía aplicando un 50% de descuento en el transporte público; un gasto considerable, el del transporte, un gasto diario para miles de personas que utilizan este tipo de transporte. Y hablo en pasado y digo que se «venía utilizando» porque ya, desde luego, no se viene aplicando ese 50% de descuento, porque desde el mes de abril, ha sido así hasta el 1 de abril. En ese momento, comienza una bonificación del 60%; es decir, el Gobierno andaluz, el Gobierno de Juanma Moreno, adopta la medida de incrementar esa bonificación en un 10%, una propuesta de esta consejería que se recoge en el Pacto Social y Económico que el presidente firmó en marzo con la Confederación de Empresarios, la CEA, y los sindicatos Comisiones Obreras y UGT.

Yo, por mi vinculación con Málaga, he vivido en directo el incremento espectacular en el número de usuarios del metro, como la consejera ha puesto de manifiesto, a una pregunta, que hay que ser valiente para, desde el Grupo Socialista, preguntar por el metro de Málaga, con aquella fecha del 11 de 11 de 2011, en que iba a llegar al centro el metro. Hay que ser muy valiente.

Pero, bueno, el impacto, aparte del incremento en el número de usuarios, es, desde luego, el impacto en la economía familiar que puedan tener las medidas en el ahorro.

Por ello, señora consejera, nos gustaría conocer de qué manera se van a beneficiar los municipios y ciudadanos andaluces con las últimas medidas tomadas por esta consejería en la gestión de los distintos transportes de competencia de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Caracuel.

Señora consejera, es su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Caracuel, pues usted muy bien lo ha dicho: desde el pasado mes de enero, el Gobierno andaluz estaba aplicando el descuento adicional del 50% en los precios de desplazamiento en transportes públicos, una bonificación que se lleva a cabo a través del uso de la tarjeta de la red de consorcios andaluza, compuesta por las áreas metropolitanas de las ocho capitales de provincia, más la comarca del Campo de Gibraltar; pero también en el ámbito de toda Andalucía, a través de los bonos de los operadores de transporte de viajeros por carretera.

Y, a partir del mes de abril, y en cumplimiento del Pacto Social y Económico por el Impulso de Andalucía, suscrito por Juanma Moreno con la Confederación de Empresarios de Andalucía, los sindicatos UGT y Comisiones Obreras y el Gobierno andaluz, ha asumido un coste adicional de 6,7 millones, con una ampliación del 10% en esa bonificación del transporte, que ha pasado del 50% al 60%. Y esta nueva reducción tarifaria se aplica desde el pasado 1 de abril, en el caso de los bonos de los tres metros andaluces, y desde el pasado día 10 de abril en los autobuses del consorcio interurbano.

Esta consejería ha hecho un gran esfuerzo de tramitación administrativa para acelerar la aplicación de este descuento adicional del 10% en los metros de Sevilla, de Málaga y Granada, al objeto de que los usuarios pudieran beneficiarse de esta nueva reducción durante la Semana Santa, que ha tenido lugar en los primeros días de abril. Y este ahorro para los usuarios ha sido uno de los factores que ha contribuido a que los metros andaluces hayan cosechado esos récords históricos de demanda durante la pasada Semana Santa, entre el 2 de abril, Domingo de Ramos, y el 9 de abril, Domingo de Resurrección.

Entre los tres han transportado a casi millón y medio de usuarios durante los días de Semana Santa, lo que equivale a un incremento del 56,4% con respecto a la Semana Santa del año pasado, del año 2022. Cada uno de los tres metros ha registrado el mejor dato de tráfico de viajeros desde que se encuentran operativos. El de Sevilla, 737.527 viajeros; el malagueño, 433.002 viajeros, y el metro de Granada, 316.124 usuarios en Semana Santa. Solamente los títulos multiviajes de los metros de Sevilla, Málaga y Granada,

la aplicación del descuento adicional del 10% durante los tres meses en los que estará en vigor —abril, mayo y junio—, supondrán un ahorro total para los usuarios de 800.000 euros.

Y me preguntaba usted también cómo se van a beneficiar los andaluces, y hacía usted alusión de estas condiciones. Pues varios ejemplos. El bono 30 días del metro de Granada ha pasado de 40 a 16 euros. El plus 45 de Sevilla, con dos saltos, de 50 a 20. Y el viaje con la tarjeta del suburbano de Málaga, por ejemplo, de 0,82 a 0,33. Pues yo creo que nunca antes ha sido tan económico desplazarse en transporte público, y todo ello para ayudar a los andaluces a mitigar estos efectos derivados de la inflación y la subida de tipos de interés y la crisis económica en la que estamos inmersos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001028. Pregunta oral relativa al parque del Alamillo en Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la planteará también el Grupo Popular a través del señor Bueno Navarro, relativa al parque de Alamillo en Sevilla.

Cuando usted quiera, señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Bueno, yo también quiero saludarla, señora consejera, y por supuesto desearle lo mejor, que será lo mejor para todos los andaluces, porque estoy seguro de que usted va a continuar con esa capacidad de gestión pública y de servidora pública que ha desarrollado durante los últimos años.

Bueno, nosotros presentamos hoy una pregunta sobre el parque del Alamillo de Sevilla. Es un parque que está situado muy cerca de aquí, muy cerca del Parlamento, y que como ustedes saben, y como sobre todo usted sabe, es titularidad de la Junta de Andalucía. Además, es un lugar que goza, como parque, como espacio público, goza de una gran aceptación por parte de la ciudadanía de toda Sevilla e incluso del área metropolitana. Es un lugar bastante adecuado para convivir, para hacer deporte, para pasear y para hacer cualquier tipo de actividad al aire libre. Es un referente, creo yo, verde en nuestra ciudad.

Porque también en estos asuntos, en los asuntos que tienen que ver con la calidad de vida sostenible y sana, tiene mucho que ver lo que se dice y lo que se hace. Nos consta que la Junta Andalucía, titularidad de este parque, pues hace mucho y cuida y mimas mucho este centro, este espacio verde que está en nuestra ciudad. Una gestión que no concuerda con la que tendría que realizar el Ayuntamiento de Sevilla. El Ayuntamiento de Sevilla tiene cerca, tiene al lado, alrededor. Nada más que hay que salir de este parque para comprobar el desastre de gestión que supone la falta de limpieza, la no organización de los accesos del parquin, es un auténtico desastre. Se puede hablar de una isla en el parque de Alamillo, alrededor. También tenemos muy cerca un centro deportivo, un modelo de la Junta Andalucía, y el Estadio Olímpico, que puso en valor para eventos deportivos de gran magnitud también el Gobierno andaluz. Ante eso lo que hay es una dejadez absoluta por parte del Ayuntamiento, como le decía, de Sevilla. Es salir del parque y encontrarte con otra historia.

Son los dos modelos de gestión que nosotros queremos contrastar con los sevillanos. El modelo de cuidar y de hablar menos, y el de hablar mucho y no hacer absolutamente nada, que es lo que suele hacer el Ayuntamiento de Sevilla. Al margen de que la política verde también ha dejado mucho que desear en esa tala indiscriminada que ha llevado en la ciudad de Sevilla durante los últimos años de más de 3.500 árboles, el señor Espadas y el señor Muñoz, el señor Muñoz y el señor Espadas. Esto ha sido el balance verde que tiene en nuestra ciudad.

Nosotros queremos proteger y cuidar ese espacio verde y lo haremos cuando lleguemos al Gobierno de la ciudad, pero en este momento lo que sí estamos preguntando es por el futuro previsible, o sea, el futuro inmediato, quería decir, que tiene previsto la consejería para seguir cuidando este espacio verde, como es el parque del Alamillo.

Muchas gracias, señora consejera.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Bueno.

Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Bueno, pues, efectivamente, la gestión del parque del Alamillo, de la que es responsable esta consejería, está claramente orientada a los usuarios, que constituyen nuestra principal preocupación, y eso es un modelo de gestión. Es un modelo de gestión que yo creo que avala a la consejería y la forma de hacer de la consejería. Y gracias a ese modelo de gestión hemos impulsado sustanciales mejoras en los servicios de vigilancia —por ejemplo—, limpieza, jardinería, mantenimiento de la vegetación, así como la revisión y renovación de sus instalaciones.

Es importante, además, que tengamos esto en perfecto estado porque hemos visto lo necesarios que son estos espacios verdes y estos espacios, porque lo hemos vivido con una pandemia como la del covid durante los últimos años, y, realmente, pues hemos impulsado, por ejemplo, la renovación de todos los contenedores de basura, casi la totalidad de las papeleras, sustituidas por otras de material plástico reciclado. Hemos renovado también la práctica totalidad de las luminarias del parque por otras de tipo LED.

También hemos atendido a una de las principales demandas de las personas que frecuentan el parque, como ha sido la instalación de nuevos juegos infantiles en tres zonas. Y hemos llevado también a cabo unas actuaciones de mejoras ambientales y de sostenibilidad, como el programa para la producción y reproducción de anfibios, para el que han creado charcas artificiales tanto en los huertos sociales como en el vivero. La mejora de la eficiencia en el sistema de riego del parque, sustituyendo las antiguas tuberías de aluminio, por otras, logrando un importante ahorro de agua y disminución del tiempo de riego. Y, bueno, yo creo que gracias a esa creciente demanda de usuarios que acuden al parque con sus mascotas también se ha creado una nueva área para el esparcimiento canino de 12.000 metros cuadrados, dotada también con agua y con todo lo necesario para que se pueda estar allí con las mascotas. Se han sustituido también las anteriores antenas wifi, destinadas a su uso por los usuarios, por otras, de más capacidad y amplitud de cobertura. Y durante todos estos años el parque ha seguido manteniendo y afianzando sus relaciones con un amplio abanico de organizaciones ciudadanas y de colectivos en general, que

han querido utilizar este parque y este gran espacio verde como escenario de sus actividades, ya sean deportivas, culturales, recreativas, lúdicas o solidarias.

Y nuestro deseo es seguir mejorando la gestión, continuar fortaleciendo la relación de los ciudadanos de Sevilla y del área metropolitana con su parque. Y para eso lo que tenemos es que planificar, una planificación de inversiones para los próximos ocho años. Que lo que hemos empezado es con ese diagnóstico del estado del parque, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como de los elementos de mobiliario. Y el plan va a aportar criterios generales para futuros proyectos, de manera que guarden coherencia entre ellos y con el nivel de materiales empleados, la tipología del mobiliario urbano, la gama cromática, persiguiendo tanto la integración paisajística en el entorno y la menor huella ecológica, así como la durabilidad y la facilidad del mantenimiento.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001030. Pregunta oral relativa a la plataforma reservada de La Zubia (Granada)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora el turno de la señora Fuentes, que va a plantear una pregunta relativa a la plataforma reservada de La Zubia, en Granada.

Señora Fuentes, cuando usted quiera.

La señora FUENTES PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Consejera, felicitarla, por supuesto, por su nueva etapa. Permítame que la primera vez que me dirija a usted la felicite. Ha hecho una gestión brillante en todas las responsabilidades que ha tenido anteriormente, especialmente en la última, en la Alhambra, y sé que va a dejar su impronta en la consejería.

Y también permítame que como mujer granadina la felicite, porque esta mañana se le ha atacado, se le ha..., con un tono muy agresivo, yo creo que incluso un poco violento, sinceramente, y no la conocen. No la conocen porque aquí no se ha achantado y ha respondido como se merecía el ataque.

En relación con la pregunta de hoy, pues hablamos de un proyecto, el llamado la VAU10, en el municipio de La Zubia, en Granada. Hoy hablamos del desbloqueo de los trabajos para culminar el desdoble de una carretera que tras más de diez años pues estaba esperando, estaba esperando que se terminara. Un sinsentido de la gestión del Gobierno socialista, de los Gobiernos del Partido Socialista, que no hicieron ni dejaron hacer, consiguiendo convertir esta carretera en uno de los cuellos de botella de la cornisa sur del área metropolitana de Granada.

Usted sabe de primera mano que esta carretera tiene una importancia estratégica, no solo para los vecinos de La Zubia, sino también para los municipios de Huétor Vega, Monachil, Gójar, Cájar, Dílar u Ogíjares. Una vía que ha de soportar un tráfico que ronda los 15.000 vehículos diarios.

En una primera fase se desdobló una parte de la carretera, pero los distintos gobiernos del Partido Socialista en la Junta no tuvieron la sensibilidad de terminar los 800 metros restantes, 800 metros para terminarla y completar un vial. Y, como les decía, no solo no tuvieron esa sensibilidad, no lo hicieron, sino que además impidieron a la Diputación Provincial, en aquel momento gobernada por el Partido Popular, que la terminara, que se ofreció a terminarla. Por tanto, se hizo, como hemos dicho, un cuello de botella en un sitio por el que pasan a diario alrededor de 15.000 coches.

Hoy en día el Gobierno de Juanma Moreno sí está en sus prioridades mejorar la movilidad del área metropolitana en Granada. Y el pasado mes de abril, en el perfil del contratante de su consejería, se publicó la licitación de la obra. Y esto va a permitir duplicar estos 800 metros que faltaban, para que esta carretera, con un proyecto de un corredor verde, con zonas peatonales y, además, un carril bici que, aparte de peligroso, es que no llegaba a ningún sitio, es que no llevaba a la gente con la bicicleta a ningún sitio. Pues, se sella así una deuda contraída con los vecinos de La Zubia, que tendrán un acceso más cómodo.

Y quería preguntarle qué valoración puede hacernos, desde su consejería, con la obra de ejecución licitada de la VAU-10.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Fuentes.

Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Fuentes, pues mire, precisamente en el día de ayer, 17 empresas, 8 en UTE, han mostrado el interés, con su mejor oferta, por las obras de licitación para el aumento de la capacidad de un corredor verde, como usted ha dicho, de casi un kilómetro en La Zubia. Con un presupuesto base de 6,2 millones de euros, este corredor verde será financiado con fondos europeos, los Next Generation. Este proyecto tiene su ámbito de actuación en esa carretera que une los municipios de la Zubia y Granada. Y esto tiene su importancia, porque el objetivo básico de la inversión es su desdoblamiento, precisamente para la creación de zonas de bajas emisiones en el entorno metropolitano y la transformación digital y sostenible del transporte.

La solución que está proyectada va a mejorar la integración medioambiental de la carretera en el entorno, generando un corredor verde, embelleciendo el acceso a La Zubia y proyectando un diseño más amable para el usuario, especialmente para el viandante y el usuario de ese carril bici y de los nuevos modos de movilidad personal.

La obra proyectada corresponde al tramo de la carretera comprendido entre el kilómetro 1,4 y 2,3. Y es una intervención de un kilómetro, de los cuales 711 metros corresponden al tronco principal, 122 metros al ramal de conexión con la nueva rotonda norte, y 111 metros al otro ramal hasta la rotonda de acceso a La Zubia.

Además, la duplicación de la calzada presenta las ventajas constructivas durante la ejecución de obra, porque va a mantener la calzada actual en el sentido de La Zubia a Granada, lo que va a evitar la ejecución de desvíos. Va a posibilitar los refuerzos de firmes necesarios en la carretera actual, una vez ampliada la plataforma anexa. Y va a permitir el máximo aprovechamiento del firme actual, reduciendo el movimiento de tierras.

El resultado final diseñado y del que se van a beneficiar todos los granadinos es de una carretera desdoblada, que va a contar con cuatro carriles, dos por sentido, de 3,25 metros de ancho cada uno. Va a incorporar un carril bici de 2,5 metros y una senda peatonal de 1,8 metros. Y, por supuesto, va a contar con un tratamiento específico de parterres y zonas ajardinadas en los márgenes de la carretera,

caminos de servicio y senda peatonal. Con esta inversión, el Gobierno andaluz sella una deuda que teníamos contraída con los vecinos de La Zubia, que tendrán un acceso cómodo, con menos atascos y seguro, a la ronda sur.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

12-23/POC-001031. Pregunta oral relativa a la mejora del acceso a Huelva por el Puente del Odiel

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, el turno de la señora Centeno, que va a plantear una pregunta sobre la mejora del acceso a Huelva por el puente del Odiel.

Señora Centeno, cuando usted quiera.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señora consejera, en primer lugar, pues darle la enhorabuena por sus nuevas responsabilidades al frente de la consejería, darle la bienvenida, por supuesto, a esta comisión. Sabemos que va a hacer usted una gran labor en la gestión, porque ya lo ha demostrado en otras instituciones. Y lamentar, lamentar que el Partido Socialista no haya esperado ni siquiera a su primera comisión para empezar a faltarle el respeto. Cosa nada rara por parte del señor Jiménez, porque se lo falta a todo el que se dirige. Ya lo irá usted conociendo.

Señora consejera, el puente del Odiel está enclavado en una zona de especial valor ecológico. Es el Paraje Natural de Marismas del Odiel, pero a la vez es un punto de acceso importante del área metropolitana a Huelva Capital. Por eso soporta un intenso tráfico, en torno a 40.000 vehículos diarios, que se multiplica exponencialmente en temporada estival, porque, a la vez, también es punto de acceso a playas importantes de Huelva, como Punta Umbría, El Rompido o El Portil. Y, realmente, está en unas condiciones de inseguridad vial por la falta de iluminación realmente lamentable.

Esto ha sido una demanda histórica de Huelva, que esta iluminación del puente del Odiel se solucionara definitivamente, porque verdaderamente los báculos están deteriorados y oxidados; las luminarias se han quedado obsoletas; los báculos han sufrido golpes por accidentes con camiones, y hay falta de estabilidad o el cableado, incluso, está cortado.

Con anteriores gobiernos socialistas, lo único que se hacía era solucionar puntualmente alguna luminaria, sustituirla. Pero, vamos, los onubenses nos hemos llevado años y años y años con ese puente a oscuras, y transitando por él toda la noche con lo que suponía esto de peligrosidad. Pero esto cambió cuando llegó el Gobierno de Juanma Moreno, que se comprometió a solucionar de verdad, a poner una solución real y efectiva encima de la mesa para solucionarles este problema de inseguridad que sufrimos todos los onubenses que transitamos por este puente diariamente para llevar a nuestros niños al cole, para ir a trabajar, o para ir a hacer cualquier gestión a la capital. Y se comprometió a instalar un nuevo sistema de iluminación, que va a mejorar la eficiencia energética y medioambiental, con un presupuesto base de 4,6 millones de euros.

En octubre se licitó este sistema de iluminación. Y tuvimos noticias también en diciembre de que la Junta había recibido seis ofertas para instalar este nuevo sistema. Por eso, yo le pregunto hoy en qué fase

se encuentra la contratación de las obras de mejora de eficiencia energética y seguridad vial de acceso a Huelva a través del puente del Odiel.

Gracias.

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

—Muchísimas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Centeno, que me falten al respeto en mi primera comisión no es una noticia. La noticia es que falten al respeto en cualquier momento. Esa es la noticia. Eso es algo que deberíamos quitar de nuestro día a día, en cualquier momento, no solamente en una comisión, en sede parlamentaria, en cualquier momento. Así se debe trabajar, bajo mi punto de vista. Pero bueno, vamos a la pregunta.

Y lo que le quiero decir, señora Centeno, es que, pues, mire, ayer precisamente, ayer mismo, día 10 de mayo, las obras de reestructuración del sistema de iluminación del puente sobre el río Odiel en Huelva, entre los kilómetros 0 y 2,6, y la mejora del abastecimiento para su funcionamiento la acabamos de adjudicar. Así que esta actuación sobre este puente va a contar con una inversión de 4,6 millones de euros, que se van a financiar con fondos europeos, y más de 44.000 vehículos, de los que al menos son 1.000 camiones, tráileres, autobuses, vehículos pesados de gran capacidad se van a beneficiar de esta actuación, que va a suponer una mejora sustancial de la seguridad vial en este puente, cuyos usuarios llevaban muchísimo tiempo —como usted muy bien ha dicho— pidiendo que se resolviera.

El propio presidente anterior de la Junta de Andalucía, el señor Chaves, un buen día, hace casi veinte años, pues dijo que se iba a hacer. Ideó tres puentes a Punta Umbría para resolver esta situación. Pero, de nuevo, fue una cortina de humo para distraer los problemas reales de tráfico diario a la entrada y a la salida de la capital onubense, y ninguno de aquellos tres puentes se hizo realidad.

La instalación de este novedoso sistema de iluminación lo que va a suponer es corregir esas condiciones de visibilidad y de seguridad, mediante la retirada de 120 báculos de iluminación existente en los 2.400 metros de longitud del puente, la instalación de 159 báculos con luminarias LED en 2.650 metros de longitud, hasta llegar a los entronques del puente hacia las glorietas colindantes, tanto en Huelva como en Corrales. La instalación de un sistema de autoconsumo que va a obtener energía limpia de 372 placas fotovoltaicas y 16 aerogeneradores. Y también se van a instalar baterías para el almacenaje de la energía producida durante el día para su uso en horario nocturno y elementos de control de energías disponibles para la optimización de los consumos. Por tanto, este nuevo sistema de iluminación va a fomentar el autoconsumo a través de las energías limpias, acabando con el suministro eléctrico actual que se realizaba a través de dos centros de transformación.

El objetivo es claro, y es contar con comunicaciones energéticamente más eficaces, innovadoras, ecológicas, menos contaminantes, que favorezcan, por supuesto, la movilidad de futuro y que sean más sostenibles.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001059. Pregunta oral relativa a las obras de emergencias en la Red de Carreteras de Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a obras de emergencia en las redes de carreteras de Andalucía, planteada por el Grupo Socialista, por la señora Ambrosio.

Un segundito, señora Ambrosio, que pueda recuperar la consejera el aliento.

Muchas gracias, señora Ambrosio. Cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, con todo el respeto, con toda la educación y sin perder la sonrisa, ¿quién invitó a la empresa Barveal y a Juan Veas para terminar siendo adjudicatarios de los contratos de emergencia, por valor de 4,1 millones de euros y de 1,3 millones de euros, en tres carreteras de la provincia de Cádiz?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, a la tercera va la vencida. En las dos anteriores ocasiones ha decaído esta pregunta, y supongo que no lo deberían de tener ustedes muy claros, porque voy a intentar ser lo más didáctica que pueda, lo más didáctica posible, para que entiendan definitivamente, que yo creo que ustedes lo entienden, porque a mí no me gusta faltar al respeto y creo que todo el mundo se prepara con ahínco las comisiones y se prepara con ahínco sus intervenciones.

No tenga la menor duda de que los criterios por los que usted pregunta están recogidos en la ley de contratos del sector público. Concretamente, el artículo 120 es el que regula estos contratos de emergencias. Y la Dirección General de Infraestructuras Viarias es la que solicita la mejor oferta para las obras de emergencia que se tramitan. Y eso se hace para ser lo más transparentes posible, porque la ley usted sabe que no nos obliga a ello.

Se suelen invitar entre ocho y nueve empresas, como mínimo, y se les comunican los criterios de valoración y de adjudicación, como son: el plazo de ejecución y el pago de los trabajos en la anualidad

del año que corresponda; la aplicación de la baja ofertada será lineal respecto a las unidades ejecutadas, y se establece una temeridad del 3% sobre la baja media de las ofertas presentadas; el plazo de inicio de las obras, que no será más allá de una semana desde la adjudicación. La oferta se entrega en el Registro General de la Consejería de Fomento en sobre cerrado, indicando claramente el precio explícito en letra y cifra, incluyendo IVA, y se adjudica la obra a la oferta más barata, no afectada por temeridad.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejera.

Cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, la estrategia del Grupo Parlamentario Socialista para incorporar preguntas de máxima actualidad nos hace, en esa mínima capacidad que tenemos, que son solo seis preguntas, de tener que optar entre qué es más urgente y cuál es la prioridad que se marca. Pero no, desde luego, porque tengamos falta de interés en este asunto, porque hoy tenemos que volver a traer este asunto a la comisión, porque volvemos a seguir pendientes de esas respuestas a los interrogantes. Respuestas que no se dan cuando hacemos preguntas orales, que tampoco se dan cuando hacemos preguntas escritas y que si hacemos una solicitud de información, en estos dos últimos casos, el retraso de la publicación nos obliga a tener que esperar hasta el día 22 de mayo para poder tener acceso a una información que la solicitamos en el mes de marzo, que creo que es un plazo más que dilatado.

Pero seguimos sin conocer, señora consejera, por qué se declararon esas obras de emergencia. Ya hemos mostrado nuestras dudas, en el acceso que hemos obtenido al expediente, el que se justifique una obra que debería ser de mantenimiento normal y corriente como una obra de emergencia.

Seguimos sin saber cómo han llegado a ser adjudicatarias tanto la empresa Barveal como Juan Veas, sin cifras de negocios, sin calificación, sin formar parte del registro de licitadores, sin dedicación a la actividad de construcción, porque una sí está de alta como actividad de restauración, sin domicilio social, sin trabajadores, y estamos hablando de adjudicaciones de 4,1 millones de euros y de 1,3, que son cifras importantes.

Seguimos sin saber. En ese contrato de adjudicación, se excluía, y además de manera determinante, que se pudiera subcontratar. ¿Alguien nos va a dar una explicación en la consejería, cuando han visto los TC-1 y los TC-2 de los trabajadores?

Seguimos sin saber si se han recepcionado las obras de estas dos carreteras. Una de ellas fue protagonista de una gran foto. Le dijimos además a su antecesora que nos extrañaba muchísimo, creo que es la primera vez que se hace una foto de la inauguración de una carretera y no está la empresa

que ha ejecutado la obra. Y, dos meses después, señora consejera —y esto es una foto de ayer tarde misma—, en esa obra que estaba finalizada, las balizas de obra siguen estando presentes.

Queremos saber si estas obras se han recepcionado o no.

Y lo último y la más importante: ¿quién invitó a estas dos empresas para terminar siendo adjudicatarias de dos contratos, con todos los antecedentes que le he contado?

La señora Caracazo desplazó la responsabilidad a la provincia y a la delegación. Le preguntamos al señor Sanz en el último Pleno, como coordinador de las delegaciones territoriales, y no nos supo dar respuesta. Con lo cual, insisto, hoy a ver si tenemos un poco más de suerte y sabemos quién invitó, porque ya sabemos quién es el padre, ya sabemos quién es la hija y nos falta solo saber quién es el padrino del caso de emergencias en la provincia de Cádiz.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Mire, en 2019, cuando nosotros, cuando el Gobierno de Juanma Moreno, el presidente Juanma Moreno, llegó a la Presidencia, la red de carreteras de Andalucía se encontraba en una situación absolutamente caótica. De los 10.500 kilómetros, el 40%, 4.165 kilómetros, necesitaban una actuación inmediata y tuvimos que asumir la necesidad de declarar actuaciones de emergencia. Primero, en 32 de las 35 conservaciones integrales de las carreteras que se encontraban caducadas por 60,6 millones de euros.

Y, en segundo lugar, obras, 81, concretamente con una inversión de 63 millones en más de 400 kilómetros de nuestras carreteras. ¿Y saben por qué? Porque ustedes, el Partido Socialista, anterior Gobierno, no hicieron correctamente su trabajo, porque si no, esto no se hubiera tenido que producir. Y usted sabe cómo se pueden hacer unas obras de emergencia, porque viene escrito y viene en la ley de contratos.

Y le voy a decir también una cosa. Ustedes, en los gobiernos socialistas también licitaron obras de emergencia, abusando a veces, a lo mejor, de este procedimiento. Porque le voy a dar un dato: solo en el año 2018 fueron adjudicadas 49 obras de emergencia, solo en el 2018, con un presupuesto de 32 millones de euros licitados. Por cada una de las obras de emergencia adjudicadas por este Gobierno, ustedes adjudicaron tres, es decir, el doble. Yo creo que ustedes no deben dar lecciones con respecto a las obras de emergencia.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001062. Pregunta oral relativa a la Autovía del Olivar

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y el turno de la última pregunta, entiendo que la hace el señor Torres.

El señor TORRES CABALLERO

—Bien entendido, presidenta. Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Relativa a la Autovía del Olivar.

Muchas gracias.

El señor TORRES CABALLERO

—Bueno, consejera, bienvenida.

También con toda la educación, con todo el respeto y con toda la sonrisa, pues queda formulada la pregunta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

Señora consejera.

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

—Ustedes, señor Torres, ustedes se toman esto como un poco a broma, pero yo habitualmente tiendo a sonreír, porque me gusta sonreír, pero les voy a decir que lo único que he pedido es que no falten al respeto. Y creo que se lo ha pedido el Grupo Popular también y el resto de grupos, porque es lo que tenemos que intentar, mantener todos una cierta medida en nuestros debates. Y es lo único que le he pedido. Si ustedes van a hacer un chascarrillo cada vez que intervengan, pues yo de verdad creo que no es el tono.

Pero, mire, yo creo que, señor Torres, el Gobierno actual ha tenido que invertir muchísima, muchísima energía para revertir la falta de planificación de los gobiernos anteriores en nuestra red de carreteras. Una de esas promesas incumplidas ha sido la Autovía del Olivar. Tuvimos que finalizar unas obras de

conexión con la Autovía del Olivar en la A-32, con el alcance oeste de Baeza y que el último Gobierno socialista dejó paralizada.

Hoy en día, la planificación actual en materia de infraestructuras de la Junta de Andalucía está recogida en el Plan de Infraestructuras de Movilidad, el PITMA 2030, en el que se indica como actuación prioritaria abordar la Autovía del Olivar. El Gobierno de Juanma Moreno vuelve a retomar esta infraestructura de..., y le señalo que en los presupuestos del año 2023 se contempla la revisión de algunos de los proyectos que quedaron obsoletos y que hemos priorizado, como, por ejemplo, el tramo Martos hasta la A-6051, en Alcaudete, de 8,6 kilómetros de longitud y una inversión estimada de 56,1 millones; el de la variante de Cabra, de 7,7 kilómetros de longitud y una inversión de 75,6 millones, y el de la variante de Navas del Sempillar, Lucena, de 5,1 kilómetros de longitud y una inversión estimada de 36 millones de euros.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Torres.

El señor TORRES CABALLERO

—Muchas gracias, consejera.

Mire, yo pensaba, sinceramente, que usted no iba a recurrir en este tema a la herencia, porque aquí la única herencia que usted ha recibido con respecto a la realización de autovías en la provincia de Jaén y, especialmente, en lo que se refiere a la Autovía del Olivar, que afecta también a Córdoba y a Sevilla, es la herencia de su antecesora, con cero kilómetros hechos en sus cuatro años de gobierno y cinco presupuestos.

Es más, pensaba que no iba a remitirse a la herencia, puesto que usted solo podría hablar de una herencia positiva en este sentido, donde absolutamente todos y cada uno de los tramos de la Autovía del Olivar que hay realizados tienen sello y marca del Partido Socialista, señora consejera. Todos y cada uno; esa herencia positiva a la que ustedes no quieren hacer mención.

Y, mire usted, le hacíamos esta pregunta porque ha sido Moreno Bonilla quien, recientemente, en Puente Genil ha hablado de acelerar todos los plazos, y que estaban trabajando en todos los proyectos; recientemente, en Puente Genil, señora consejera.

Mire, en el año 2018, ustedes, en el programa electoral del Partido Popular, ya decían que finalizarían la Autovía del Olivar en su tramo por la provincia de Córdoba, que también desde Martos hasta el límite de la provincia, y que se culminaría la Autovía del Olivar en todos los viarios reprogramados en los últimos años.

No hicieron nada; una legislatura en blanco, señora consejera.

En el del 2022 hablan de, más, menos, los mismos tramos, e incluso incluyen también ya a la parte de Sevilla, el tramo Herrera-Estepa. Y hasta la fecha siguen sin hacer nada, y ya ha pasado casi un año también de legislatura. Por eso nos interesamos por esta cuestión.

Pero, mire, habla usted del presupuesto, señora consejera. ¿Va a decir usted que ha incorporado en el presupuesto? La única que a partida que se recoge –le puedo dar el código del proyecto– de la Autovía del Olivar en este ejercicio del 2023 son 100.000 euros que se introdujeron, vía enmienda del Partido Popular, contra la enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Socialista, valorada en 10 millones de euros para ejecutar tramos de la Autovía del Olivar.

Del PITMA, mejor ni hablamos.

De la conservación de la Autovía del Olivar, de los tramos que ya están ejecutados, tampoco, señora consejera.

Es un rosario, un rosario de señales de emergencia por los distintos tramos, muchos de mal estado en los que se encuentran, desde hace meses, señora consejera, meses; su gestión, la del Partido Popular y la de su Gobierno.

Pero, mire, habla del tramo de Martos a la intersección de la A-6051. Lo adjudicaron en septiembre del 2020. El plazo de ejecución era de diez meses. Por lo tanto, debería haber terminado aproximadamente en el verano del 2021. Vamos a llegar al verano del 2023, dos años después, con el proyecto que se supone debería estar actualizado. ¿Qué ha pasado? ¿Qué va a pasar? ¿Qué es lo que tenemos? ¿Cuándo se van a iniciar esas obras? ¿Cuándo se va a licitar el proyecto?

Y termino con el proyecto de construcción, también de la A-318, en el tramo de la variante de Córdoba. Lo adjudicaron en agosto del 2021, con un plazo de ejecución de doce meses para la actualización del proyecto. Ya podría estar terminado, pero, primero, ampliaron el mismo, en septiembre del 2022, cuando ya había pasado el plazo. Lo dejaron sin efecto, seguramente porque había pasado el plazo. Y ahora, cuando ya estamos dos años vista después, suspenden la ejecución, con fecha de enero del 2023. ¿No huele ahí algo raro, señora consejera, en el cumplimiento de los plazos de ese contrato? ¿Qué ha pasado también con ese tramo? Porque debería estar terminado.

Por lo tanto, esta es la gestión, la marca de gestión del Partido Popular: cero kilómetros en la Autovía del Olivar por el Partido Popular; todos los tramos existentes, casi setenta, por el Partido Socialista.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues mire, siento disentir con usted, porque es que tengo que decirle que la Autovía del Olivar fue olvidada por los gobiernos socialistas en el año 2012.

Yo entiendo que no nos pongamos de acuerdo, es normal que no nos pongamos en este asunto de acuerdo, pero es que dejaron de ejecutar y dejaron pendiente más de la mitad de su recorrido, lo que ha convertido en uno de los grandes incumplimientos de los distintos planes de infraestructuras de los gobiernos socialistas, que, además, dejaron obsoletos y caducados más de 83 kilómetros de autovía, con una inversión estimada de casi 700 millones de euros, además de los indicados en mi primera intervención. Y los proyectos de los tramos que señalo a continuación: el de Estepa-Herrera, de cinco kilómetros de longitud y un presupuesto de 52,3 millones; el de Herrera-Puente Genil, de 7,4 kilómetros y 48,2 millones; la variante de Puente Genil, de 13,8 kilómetros de longitud y de 111,1 millones; el de Puente Genil a las Navas del Selpillar, de 8,9 kilómetros de longitud y 53,8 millones; el de Cabra-Doña Mencía, de 6,2 kilómetros de longitud y 36,7 millones; el de Doña Mencía a la A-432, de 10 kilómetros de longitud y de 147,2 millones; el de la A-432 a la intersección con la A-6051, de 10,2 kilómetros de longitud y 61,7 millones.

Esta consejería se ha marcado como uno de sus objetivos hacer todo lo posible para impulsar la finalización de la autovía, a pesar de encontrarnos con proyectos obsoletos, que tenemos que actualizar. Y este nuevo Gobierno se encuentra ante el reto, ante el reto de finalizar la Autovía del Olivar, por tantos años de incompetencia, de incompetencia que, sintiéndolo mucho, son del Gobierno del Partido Socialista.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Bueno, y con esto hemos dado por terminada la sesión de esta comisión.

Les deseo un buen viaje de vuelta a todos los que tengan que viajar ahora, que tengan cuidado. Y nos vemos en la siguiente.

Muchas gracias.

Muchas gracias, consejera.

[Se levanta la sesión.]

