

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 128

XII LEGISLATURA

30 de marzo de 2023

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 8, celebrada el jueves, 30 de marzo de 2023

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-23/APC-000997. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Ecovivienda, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-23/APC-001316. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los balances provinciales de las solicitudes del Plan Ecovivienda, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 12-22/APC-000293. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la ejecución de los fondos europeos transferidos para rehabilitación de viviendas, presentada por el G.P. Socialista.

- 12-22/APC-000294. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar el sobre Plan Regional de Viviendas, presentada por el G.P. Socialista.

12-23/APC-001290. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los contratos realizados por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en materia de conservación y mantenimiento de la red de carreteras autonómicas, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-000143. Pregunta oral relativa a la mejora de la A-338 desde la segunda circunvalación de Granada al Polígono de Escúzar, 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-000503. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-306, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-23/POC-000703. Pregunta oral relativa a la variante de Las Angosturas A-333 (Córdoba), 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.

12-23/POC-000709. Pregunta oral relativa a la costa de Mojácar (Almería), 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. José Luis Sánchez Teruel, del G.P. Socialista.

12-23/POC-000711. Pregunta oral relativa al parking Camino de Ronda (Granada), 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 Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

12-23/POC-000727. Pregunta oral relativa a la puesta en servicio del tramo del metro de Málaga hasta el centro histórico, 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-000728. Pregunta oral relativa al transporte a la demanda en la provincia de 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-000729. Pregunta oral relativa al intercambiador de Lebrija (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-000730. Pregunta oral relativa al balance de las áreas logísticas en las provincias andaluzas, 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-000753. Pregunta oral relativa a la A-3177, tramo de Pozoblanco a El Viso, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-23/PNLC-000087. Proposición no de ley relativa a la construcción de una autovía interior paralela a la A-7, que conecte Andalucía con la Región de Murcia y Valencia, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

12-23/PNLC-000092. Proposición no de ley relativa al viaducto SE-40, tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y siete minutos del día treinta de marzo de dos mil veintitrés.

COMPARECENCIAS

12-23/APC-000997, 12-23/APC-001316, 12-22/APC-000293 y 12-22/APC-000294. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Ecovivienda y la ejecución de los fondos europeos transferidos para rehabilitación de viviendas (pág. 8).

Intervienen:

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, 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.

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

12-23/APC-001290. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los contratos realizados por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en materia de conservación y mantenimiento de la red de carreteras autonómicas (pág. 26).

Intervienen:

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

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

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-000143. Pregunta oral relativa a la mejora de la A-338 desde la segunda circunvalación de Granada al Polígono de Escúzar (pág. 39).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000503. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-306 (pág. 43).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000703. Pregunta oral relativa a la variante de Las Angosturas A-333 (Córdoba) (pág. 47).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000709. Pregunta oral relativa a la costa de Mojácar (Almería) (pág. 50).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000711. Pregunta oral relativa al parking Camino de Ronda (Granada) (pág. 54).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000727. Pregunta oral relativa a la puesta en servicio del tramo del metro de Málaga hasta el centro histórico (pág. 58).

Intervienen:

D. Francisco Javier Oblaré Torres, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000728. Pregunta oral relativa al transporte a la demanda en la provincia de Sevilla (pág. 62).

Intervienen:

D. José Ricardo García Román, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000729. Pregunta oral relativa al intercambiador de Lebrija (Sevilla) (pág. 65).

Intervienen:

D. Rafael Joaquín Ruiz Guzmán, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000730. Pregunta oral relativa al balance de las áreas logísticas en las provincias andaluzas (pág. 68).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-000753. Pregunta oral relativa a la A-3177, tramo de Pozoblanco a El Viso (pág. 71).

Intervienen:

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

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-23/PNLC-000087. Proposición no de ley relativa a la construcción de una autovía interior paralela a la A-7, que conecte Andalucía con la Región de Murcia y Valencia (pág. 74).

Intervienen:

D. Mariano García Castillo, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

12-23/PNLC-000092. Proposición no de ley relativa al viaducto SE-40, tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río (pág. 82).

Intervienen:

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 128

XII LEGISLATURA

30 de marzo de 2023

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

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y ocho minutos del día treinta de marzo de dos mil veintitrés.

12-23/APC-000997, 12-23/APC-001316, 12-22/APC-000293 y 12-22/APC-000294. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Ecovivienda y la ejecución de los fondos europeos transferidos para rehabilitación de viviendas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Bienvenidos a la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de 30 de marzo. Es la segunda comisión este mes; es una cosa un poco extraña, porque normalmente no hay nunca dos comisiones en el mismo mes, pero esta vez han caído así las fechas.

Empezamos esta comisión con un cierto sabor agridulce, porque siempre es una alegría que venga la consejera a comparecer, a explicarnos cuáles son las políticas que está desarrollando su consejería y el Gobierno de la Junta de Andalucía para mejorar la vida de todos los andaluces, pero decía que tiene un cierto sabor agrio, porque va a ser la última comisión en la que tengamos a la consejera en su puesto de consejera. Quería aprovechar la ocasión para, en nombre del todo el Grupo Popular..., y me voy a tomar la libertad de trasladarle también la felicitación por su gestión en nombre del resto de los diputados que comparten esta sala de debates con nosotros, agradeciéndole su dedicación, su buena predisposición, su talante negociador y su dedicación a la consejería, que sé que le ha robado muchas horas de su tiempo, de su familia, y que todos los andaluces le agradecemos, porque los resultados que se han obtenido en las infraestructuras andaluzas pues tiene un reflejo muy palpable.

Muchas gracias, consejera.

También agradezco a todos los miembros de la comisión el talante que hemos mantenido en los debates, el buen tono, y seguro que va a seguir continuando así.

Procedemos ya al desarrollo de la comisión con el orden del día. Les recuerdo, señorías, que hoy empezamos con las comparecencias. Hay dos comparecencias, una de debate agrupado y otra sola, presentada solo por el Partido Socialista.

Los tiempos de la comisión los voy a mirar, que luego..., para recordarlos, son diez minutos de posicionamiento del Gobierno, cinco minutos de cada uno de los grupos, por orden de menor a mayor; cinco minutos de la consejera, tres minutos otra vez de réplica para cada uno de los grupos, y tres minutos para el cierre de la consejera.

A continuación, serán las preguntas orales en comisión, que recuerdo que cada una tiene un tiempo máximo de dos minutos y medio para plantearla y dos minutos y medio de respuesta de la consejera.

Y, por último, serán las PNL, que hoy en el orden del día tenemos dos. Y los tiempos, les recuerdo que son siete minutos del proponente, cinco minutos para el posicionamiento de cada uno de los grupos y cinco minutos de cierre del proponente.

Sin más, consejera, cuando quiera, empezamos por la primera comparecencia, que es relativa al Plan Ecovivienda.

Tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, pues muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señores diputados y diputadas, muchas gracias por esas palabras, presidenta, y muchas gracias a todos por el trabajo que hemos desarrollado en esta comisión. Quiero destacar también el trabajo desarrollado por los señores diputados de la anterior comisión, de la anterior legislatura también, donde también tuve el honor de ser la consejera de Fomento; a los portavoces que ejercieron como tal en esta comisión y a los que lo realizan en esos momentos.

Muchas gracias por todo el trabajo, por el debate generado en esta comisión, yo creo que siempre constructivo. Espero siempre haber dado respuestas; déjenme que les diga que así lo hemos intentado. Y agradecer a todos los que me ayudan —a mis asesores, al equipo de la consejería también— a preparar estas comisiones, para dar..., siempre me gusta la información concreta, concisa y aportarla también, porque a comparecencia propia han sido numerosas las ocasiones que he solicitado comparecer para ofrecer información y para trasladarles asuntos importantes.

Quiero también reconocer el trabajo realizado en materia normativa en esta Cámara, el esfuerzo realizado, sobre todo, en materia de la LISTA, para aprobar esa ley que es tan importante y donde se trabajó enormemente en un texto normativo complejo, muy complejo, donde el trabajo fue excelente y consiguió albergar un gran acuerdo, un gran consenso. Y yo también me siento enormemente satisfecha y orgullosa, sobre todo del trabajo de esta Cámara, del trabajo del Parlamento de Andalucía, con el asesoramiento siempre y la ayuda de nuestros servicios jurídicos —letrada, gracias— y me acuerdo también de todos los que nos ayudan en la Cámara.

Bueno, pues buenos días. Comparezco ante esta comisión para informar sobre la evolución del Plan Ecovivienda, que, como saben todos, es el mecanismo puesto en marcha para regular y ejecutar los fondos que, en materia de rehabilitación residencial y de vivienda social, corresponden a nuestra comunidad autónoma; unos fondos importantes, vinculados a ese Plan de Recuperación y Resiliencia —los llamados fondos Next Generation.

No hace falta recordarles la gran oportunidad que suponen estos fondos, unos fondos que proceden de Europa para abordar la modernización de nuestra economía, impulsar también la recuperación, tras el impacto de la pandemia, impulsar la inversión, por tanto, y la recuperación económica.

Los Next Generation constituyen, sin lugar a dudas, una gran oportunidad, para España en general, pero también para Andalucía. A pesar de que, una vez más —lo recuerdo—, el Gobierno de España no nos lo ha puesto nada fácil a las comunidades autónomas, en Andalucía estamos haciendo todo lo posible —lo hicimos desde el primer minuto— para agilizar al máximo esas convocatorias, los programas, los proyectos, para sacar el máximo rendimiento de estos fondos y que se note ese impacto sobre la economía andaluza, también el impacto social, lo antes posible.

De un lado, estos fondos constituyen un acicate para impulsar nuestra economía; suponen, de hecho, una herramienta fundamental para el sector de la vivienda, de la rehabilitación, de la construcción, generando empleo y fortaleciendo también a las empresas.

De otro lado, va a permitir, además, que en nuestra tierra demos un paso de gigante en la mejora del parque de viviendas, con especial interés en el ámbito de la energía y la sostenibilidad, lo que se va a traducir también en la mejora de la calidad de vida, en el progreso en bienestar de muchas familias andaluzas.

Y les decía: una vez más, el Gobierno de España no nos lo ha puesto fácil a las comunidades autónomas. A diferencia de lo que hubiera sido deseable, no hemos dispuesto de una herramienta informática a nivel nacional para facilitar la gestión de los fondos. Las comunidades, por así decirlo, nos hemos tenido que buscar la vida desde el primer momento para montar, a la mayor brevedad, con la máxima urgencia, el andamiaje administrativo necesario, que es difícil, para gestionar toda esa cantidad de requisitos, de condicionantes, derivados de la tramitación y la justificación que nos reclama el Estado.

Es indudable que la ejecución de estos fondos supone un notable esfuerzo y está siendo una carga de trabajo extraordinaria para los empleados de la Junta de Andalucía. Pero nos estamos esforzando al máximo en aprovechar bien los 614 millones de euros que corresponden a nuestra comunidad autónoma con los fondos Next Generation en materia de vivienda. No podemos desaprovechar ni un solo euro ni perder ni un solo minuto para desplegar con máxima agilidad el plan.

Como saben, las actuaciones en materia de vivienda de este plan se dividen en dos líneas: las ayudas para la rehabilitación residencial y urbana, en la que se destinan 441 millones de euros, y la promoción de nuevas viviendas a precio asequible en edificios eficientemente energéticos, línea para la que disponemos de 173 millones de euros.

Se trata, como pueden ver, de una inversión histórica, sin precedentes, que nos está permitiendo a muchas familias incorporarse de lleno en la revolución verde que impulsa este Gobierno, de la mano de nuestro presidente, de Juanma Moreno, y que está promoviendo en Andalucía para preservar, conservar el medioambiente, reduciendo también los efectos del cambio climático.

Esta importante inversión mejorará la calidad de muchos hogares, los hará más cómodos, eficientes, pero, a la par, va a generar empleo.

Así, la previsión de estos 614 millones de euros de inversión, les tengo que decir que la inversión inducida global alcanzarán los mil millones de euros, que se va a actuar sobre 33.000 viviendas; beneficiarios de este plan, unos 100.000 andaluces. Se generarán 29.000 empleos directos en el sector de la construcción y se van a reducir las emisiones de CO₂ en la atmósfera en 100.000 toneladas al año.

Para trazar un seguimiento de la ejecución del Plan Ecovivienda, es necesario apuntar que la gestión se adecúa a lo establecido en el Real Decreto 853/2021, por el que se regulan los proyectos en materia de rehabilitación residencial y vivienda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

En función de las inversiones que se desarrollan, este real decreto contempla seis programas o líneas de ayuda, cinco de ellos, destinados a la rehabilitación para la recuperación económica y social de los entornos residenciales, y un sexto programa de ayuda, para la construcción de viviendas en alquiler social.

Además de este último programa en Andalucía, vamos a impulsar 55 proyectos de construcción de viviendas energéticamente eficientes, en alquiler, a precio asequible, que serán subvencionados

con 173 millones de euros. Un presupuesto que estamos concediendo a promotores públicos y que va a posibilitar la construcción de 3.095 nuevas viviendas con estándares de máxima calidad y eficiencia en toda Andalucía.

Se trata de actuaciones sobre solares de titularidad pública, cedidos por la Junta de Andalucía y por las administraciones, los ayuntamientos, mediante el cual ofrecemos respuesta a las necesidades y a las dificultades de los ciudadanos, especialmente de los más jóvenes, para poder acceder al mercado del alquiler, fomentando la construcción de vivienda en alquiler social e incrementando también el parque público de viviendas en alquiler en el conjunto de Andalucía.

Tras la [...] de resolución de 14 de septiembre de 2022, en las que se relacionaban las actuaciones admitidas, se han comenzado a firmar los preceptivos acuerdos de la Comisión Bilateral. Hasta la fecha se han suscrito los tres primeros acuerdos para la construcción de más de la mitad de estas viviendas. En concreto, los acuerdos ya firmados suman un total de 1.636 nuevas viviendas, 530 en el sector universidad, de la mano del Ayuntamiento de Málaga, 67 viviendas en la barriada Cerro del Moro —en la ciudad de Cádiz— y 1.039 viviendas en trece actuaciones a través del esfuerzo que va a realizar este Gobierno con AVRA, con la Agencia de Vivienda y Rehabilitación.

Estas 1.039 viviendas que impulsamos, la propia consejería, a través del Plan Ecovivienda, se distribuyen de la siguiente manera: tres promociones en Huelva capital, 204 viviendas, 10 millones de euros; el municipio onubense de Lepe tendrá una promoción de 100 viviendas, 4,9 millones de euros; el municipio malagueño de El Algarrobo cuenta también con un proyecto de 48 viviendas, 2,2 millones de euros; en Granada serán 2 promociones de 292 viviendas en su conjunto, con una subvención de 14,3 millones de euros; en Jerez de la Frontera se llevarán a cabo 4 promociones, que suman 218 viviendas, y una subvención global de más de 10,5 millones de euros, y finalmente dos promociones en San Roque —Cádiz—, de 177 viviendas, con más de 8,8 millones de euros de subvención.

El Plan Ecovivienda prevé la firma de nuevos acuerdos y futuras actuaciones en Andalucía hasta alcanzar la cifra que les he ofrecido de 3.095 nuevas viviendas.

El plan pretende que en el plazo de los tres próximos años el objetivo temporal —como saben— de 2026, más de 3.000 familias hayan encontrado una solución de vida gracias a los fondos Next Generation en Andalucía.

Y junto al programa de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social que han visto y les he informado que avanza, he de decirles que el Plan Ecovivienda también nos está permitiendo desarrollar un importante paquete de programas enfocados directamente a la rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales que tiene un objetivo principal: la mejora de la eficiencia energética de los hogares andaluces. Uno de estos programas, el de la línea 1, nos va a permitir echar una mano, ayudar a los ayuntamientos andaluces en ese desafío que tienen ante sí de modernizar sus barriadas, mejorar, regenerar esas barriadas que cuentan en muchas ocasiones con un parque de vivienda envejecido y, por tanto, escasamente adaptado a las necesidades de eficiencia energética que hoy se reclama.

El pasado día 8 de marzo anunciamos la resolución definitiva de las ayudas a los ayuntamientos para acometer las actuaciones de rehabilitación a nivel de barrio. Merced a este programa, la Junta

concede 60 millones de euros para la rehabilitación de 3.037 viviendas, repartidas en 22 edificios de 14 barriadas de 8 provincias andaluzas.

En Almería se actuará en 34 bloques de 204 viviendas del entorno de la plaza de Andalucía, de Roquetas de Mar, con una subvención de 5,4 millones de euros.

Las dos actuaciones seleccionadas en la provincia de Cádiz corresponden a dos barriadas de Jerez de la Frontera, 4,4 millones de euros, para invertir en la rehabilitación de 153 viviendas de Icovesa y 4,7 millones de euros para 160 nuevas viviendas de la barriada de Santo Tomás de Aquino Norte.

La obra que abarca un mayor número de hogares es en el Parque Figueroa —en la ciudad de Córdoba—, donde se van a ejecutar actuaciones de eficiencia energética en 720 viviendas repartidas en 36 bloques, con una subvención de 5,1 millones de euros.

Por su parte, en la provincia de Granada, se han aprobado las ayudas para dos propuestas: la primera de ellas va a recibir 2,5 millones para rehabilitar 94 viviendas en el barrio de la Chana —de la ciudad de Granada— mientras que otros 2,5 millones de euros se emplearán en la rehabilitación energética de otras 77 viviendas en la zona de Cuatro Vecinos —en el municipio de Atarfe—.

En Huelva, el consistorio de Isla Cristina recibirá una ayuda de cerca de 4 millones de euros de los fondos europeos para la rehabilitación de 17 bloques, compuestos por 150 viviendas, en las barriadas de El Rocío y Jesús del Gran Poder.

Por su parte, Jaén ha resultado beneficiaria de tres ayudas: dos de ellas con una subvención de 2,9 millones de euros, que irán a sufragar la mayoría de la actuación prevista en dos barriadas de la capital jiennense, 96 viviendas en el polígono El Valle y 140 viviendas en el barrio de Las Protegidas, que responde a un proyecto histórico donde la Junta de Andalucía va a actuar. La tercera propuesta, con una ayuda de 1,6 millones de euros, financiará la rehabilitación de 54 viviendas en la zona de la plaza de San Rafael, de Jamilena.

La Consejería de Fomento también ha resuelto favorablemente las propuestas del Instituto Municipal de Vivienda de la ciudad de Málaga —las propuestas por el Ayuntamiento de la ciudad de Málaga—, que va a recibir 12,5 millones de euros para intervenir en 481 viviendas en el barrio de San Andrés, y otras 100 viviendas en el distrito de la Palma-Palmilla.

Por último, en la provincia de Sevilla, se han aprobado tres subvenciones de 14,3 millones de euros para intervenir en 304 viviendas del barrio de Los Pajaritos de la ciudad de Sevilla, 144 viviendas públicas, 160 privadas, con una ayuda de 8,5 millones de euros, y otras 304 viviendas en el barrio de Santa Isabel, en el municipio de San Juan de Aznalfarache, con una subvención de 5,7 millones de euros.

Estos 60 millones de euros del Plan Ecovivienda sufragarán el 85% del total de las propuestas seleccionadas, que arrojan una inversión global en el conjunto de Andalucía de 70,5 millones de euros. El resto del presupuesto hasta el cien por cien, desde el 85, será abonado por los ayuntamientos solicitantes o por los particulares.

Desde la Consejería de Fomento también hemos de destacar la buena marcha de las líneas de subvenciones destinadas a la rehabilitación a nivel de edificio, a la mejor eficiencia energética de viviendas, así como a la elaboración del libro del edificio y la redacción de proyectos de rehabilitación.

El pasado 17 de octubre se abrió el plazo —como ustedes conocen— para reclamar estas ayudas concedidas en régimen de concurrencia no competitiva y que cuentan con un volumen total de 133 millones de euros repartidos en cuatro programas.

Es tal la buena aceptación de que ha gozado la convocatoria del Plan Ecovivienda que hay provincias que han superado con creces el crédito previsto inicialmente. Hasta el pasado 9 de marzo habíamos recibido ya un total de 5.928 solicitudes de vecinos, comunidades y empresas para rehabilitar 26.281 viviendas, con un importe solicitado de 81,4 millones de euros.

Los fondos Next Generation se han convertido en una oportunidad única para rehabilitar nuestros hogares, y así lo han entendido muchas familias.

En consecuencia, en la Consejería de Fomento hemos decidido ampliar el crédito existente para estas ayudas, lo que significa que todas las solicitudes recibidas hasta ahora van a contar con subvención solicitada. En ese sentido, también se prevé, y les informo, la ampliación del plazo de recepción de solicitudes, más allá del 30 de junio, fecha en la que expiraba el plazo de la convocatoria, con el fin de optimizar al máximo, agotar al máximo la dotación de los créditos de este programa.

Muchas gracias, señorías.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, el turno de los grupos para posicionarse, a expresar su opinión, de menor a mayor.

El primer turno sería para el Grupo Mixto Adelante Andalucía, que no comparece hoy. Tampoco veo por aquí a la señora Nieto.

Así que es el turno de Vox.

Señor Hernández, ¿lo va a hacer usted?

Pues cuando usted quiera. Gracias.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Buenos días, señora consejera.

Bien, yo voy a ser otra vez breve, porque realmente de estos temas vamos hablando y está bien que venga usted —nos imaginamos que su sucesor en el cargo lo seguirá haciendo en los próximos meses—, pues para darnos cuenta de la evolución de este plan. Así que, bueno, el posicionamiento genérico de mi grupo respecto de estas actuaciones pues irá evolucionando en función también de cómo vayan dándonos cuenta de los resultados.

Más allá de todo eso, como también hemos hecho en el pasado, lamentar —aunque no es una cuestión que pueda achacarse a su consejería— esa supeditación, en gran medida casi absoluta, de este tipo de actuaciones, de este tipo de ayudas, a este mantra de la sostenibilidad y del ecologismo, que tanto preocupa a la Unión Europea. Diríamos, incluso, que nos llama la atención el hecho de que, como ustedes recogen en la Orden de 9 de junio, pues al final esta actuación, esta, digamos, partida que se

dispone de ayudas por parte de la Unión Europea pues tiene como objetivo mitigar el impacto económico y social de la pandemia —es decir, el motivo principal de las ayudas habilitadas por la Unión Europea con los fondos Next Generation—, pero, evidentemente, pues parece que esa rehabilitación..., perdón, esa recuperación económica después de un golpe brutal a todos los procesos productivos con la paralización y con los confinamientos pues parece que no es *per se* motivo suficiente para los burócratas de la Unión Europea sino que, bueno, parece que diríamos incluso que están satisfechos porque es una ocasión para poder sujetar estas ayudas, estos fondos europeos, a algo como que las economías y sociedades europeas sean más sostenibles y resilientes y estén mejor preparadas para los retos de las transiciones ecológica y digital. Es decir, que al final importa más que seamos ecológicos y digitales que el hecho de que tengamos negocios rentables o negocios que den empleo o negocios que generen riqueza.

Lo vemos a lo largo de las dos órdenes que..., tanto por la que aprueba las bases reguladoras como la de 26 de septiembre, por la que se convocan las ayudas, las solicitudes. Y, en fin, nos preocupa que al final los recursos que se estén utilizando, aunque no haya de fondo una similitud absoluta, pero que puedan tener el mismo efecto que las cantidades ingentes que se destinaron en la crisis de 2008 por parte del señor Zapatero, con ese nefasto Plan E, que se comió gran parte de los recursos con los que contaba el Estado de la nación.

Es decir, que está muy bien que en un momento dado se acometan determinadas obras de rehabilitación por parte de las comunidades de propietarios cuando hablamos de conjuntos residenciales o de los propios particulares pero, claro, también habría que ver si efectivamente esas obras, esas actuaciones, pues son realmente una necesidad cuando, a lo mejor, efectivamente, en términos generales habría obras de conservación mucho más urgentes que las destinadas a esa mejora de lo que son los consumos energéticos y las emisiones de carbono.

Aparte, diríamos que el lado positivo a la vista de la evolución de los precios de los combustibles fósiles y de la electricidad, pues incluso aquí, en Andalucía, que tenemos unos inviernos benévolos..., pero, en fin, si esto ha servido para que en los años subsiguientes las facturas y los costes que tienen que asumir los ciudadanos cuando quieran conectar sus calefacciones o cuando llegue el verano los aparatos de aire acondicionado sí es mejor, bueno, pues eso será con el punto positivo con el que nos quedemos.

Y, luego, nos congratulamos de que, como nos ha indicado, se hayan atendido todas las solicitudes. Siempre es peligroso cuando se formulan programas de actuación con el criterio de la no concurrencia y los que se van a atender por orden de llegada, las solicitudes efectuadas, pues que se quede gente fuera de esas actuaciones. Pues, en fin, nos parece positivo que el cálculo que se haya podido hacer y que las gestiones que hayan podido hacer por parte de su consejería pues hayan atendido a todos los solicitantes.

Pero sí nos ha llegado, como siempre suele ocurrir con estos temas, por parte de los profesionales, que al final son quienes en gran mayoría se encargan de hacer este tipo de tramitaciones, pues la premura con la que tienen que elaborar las solicitudes y la complejidad de las mismas. Sería interesante que se estudiara por parte de la consejería alguna fórmula para poder facilitar y para poder simplificar el...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, vaya terminando.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—... estas solicitudes.

Y nada más. Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández Valdés.

A continuación, señora Ambrosio, tiene la palabra.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Antes de iniciar mi intervención sobre esta comparecencia, yo quisiera, señora consejera, desearle lo mejor en lo personal, como se dice por esta tierra, que le vaya bonito. Y decirle también que ha sido todo un placer poder debatir con usted, contrastar opiniones, contrastar contenidos y desde el máximo respeto, que no debe ser otro el elemento que valore todos y cada uno de los debates que tenemos en esta Cámara. E, insisto, desearle lo mejor en lo personal, no tanto en lo político, y en eso me va a comprender.

Bueno, sobre el Plan Ecovivienda, ese plan del que ya le escuchamos hablar en el mes de noviembre, al inicio, donde se han acoplado todos y cada uno de los fondos europeos que están dedicados a la rehabilitación, a la eficiencia energética y a la mejora de la accesibilidad; fondos europeos que han sido peleados y conseguidos en una negociación importante y encabezada por el Gobierno de Pedro Sánchez. Pues fruto de ese trabajo han llegado 614 millones de euros para Andalucía, de nuevo la comunidad autónoma que con más fondos afronta esta situación, ¿no?

Aunque la cifra no podía llegar a Andalucía sin recibir su reproche, lo ha vuelto a hacer esta mañana aquí. Usted ha calificado —lo hizo en la comparecencia en Pleno como un trastorno y hoy ha vuelto a hablar de una carga de trabajo extra— que Andalucía pudiera pasar de los 373 a los 614 finales, ¿no?, en distintas convocatorias que han ido agrupando los fondos, con distintas modalidades y compatibles una y otra con esta posibilidad, que creo que además es una oportunidad y que, como bien nos explicó, estaban abiertas desde el 17 de octubre hasta el 30 de junio.

Y desde ahí inicio una batería de preguntas, que yo entiendo que a lo mejor algunas no me las va a poder contestar hoy, pero que sí me gustaría que esa información nos la hiciera llegar.

Primero, el número de solicitudes por provincia y por municipio que se han acogido a cada una de las modalidades de este programa.

¿Qué porcentaje de esos fondos se han gastado ya a día de hoy o están comprometidos en cada una de las convocatorias?

Si el Gobierno andaluz, a través del presupuesto de la Consejería de Fomento, ha implementado alguno de los fondos previstos para cualquiera de las modalidades.

¿Cuántas resoluciones de esas solicitudes que ya han sido presentadas desde el 17 de octubre hasta el momento son ya firmes y cuántas se han comunicado a los vecinos y a las vecinas?

Si se está cumpliendo ese plazo que usted comprometió de tres meses desde que se solicita hasta que se resuelve.

Me interesa también mucho saber quién ha diseñado esa herramienta informática de la que usted nos hablaba, robotizada, automatizada, que debía facilitar y agilizar la tramitación de las solicitudes.

Si se ha hecho algún tipo de campaña de difusión sobre el contenido y sobre la oportunidad de estos fondos y, sobre todo, la oportunidad de cara a los vecinos, si esta campaña de difusión se ha hecho a través de la consejería o si se ha utilizado a las delegaciones en los territorios; cuántas comunidades de vecinos se han acogido a la convocatoria para la elaboración del libro del edificio, que me parece una gran oportunidad; cuántas oficinas técnicas de rehabilitación se han puesto en marcha, en qué municipios y con qué personal; si la dirección de estas oficinas técnicas de rehabilitación ha recaído en los funcionarios de la consejería o de la delegación, y si en ellas han participado también otras Administraciones u otras entidades, ¿no?

Y hasta aquí llegarían las preguntas. Y ahora sí le voy a hacer alguna reflexión, que, además, no le va a resultar extraña, porque en la oportunidad que tuvimos de debatir con respecto a una pregunta que le hice en Pleno hace un..., aproximadamente un mes, le hice llegar esta preocupación..., que, por cierto, esa pregunta parece que tuvo su resultado, porque a las setenta y dos horas, la secretaria general de Vivienda apareció por Córdoba para resolver las dudas que yo le estaba planteando, las dudas que me habían trasladado los vecinos, pero, una vez más, en esa convocatoria tampoco fueron invitados los vecinos.

Yo le hablaba de una actuación concreta, en esa pregunta, que se estaba llevando a cabo en mi ciudad, en Córdoba. Y le recordaba la necesidad de asesoramiento en el proceso de solicitudes de las ayudas económicas, que comprenden tareas muy técnicas y complicadas para los vecinos que las solicitan, y que le recomendaba que debería existir una tarea de acompañamiento, de asesoramiento y de ayuda de los técnicos a estos vecinos y a estas vecinas. Porque la consejería, a este programa —yo se lo vuelvo a repetir— le ha puesto poco cariño. Se ha convertido en un mero pagador de las cantidades de las subvenciones —la mitad al inicio y la mitad al final—, pero poco más. Y ha abandonado a los vecinos, y obligarlos a convertirse, muchas veces, en promotores de obras para hacer encargos de proyectos, solicitud de licencias de obras, búsquedas de empresas de construcción, selección de la oferta más ventajosa y más solvente, revisar los pliegos de condiciones, las diferencias entre unos materiales y otros, las instalaciones de ascensores, el contrato de garantía...; es decir, todo un mundo, desconocido para la gran mayoría de ellos y de ellas, y que, ante esta dificultad, le dije que teníamos un verdadero problema, porque aparece la oportunidad de empresas —y entre comillas— que, a la vista del beneficio económico, están ofreciéndose a su participación; empresas que han anunciado que se van a encargar de

toda la tramitación administrativa y de la ejecución de la obra. Con lo cual, para los vecinos esto supone un gran alivio, pero detrás lleva aparejado una letra pequeña en los contratos que es especialmente peligrosa. Así que lo que le voy a volver a pedir es que, además de ser algo más eficiente en la gestión de los recursos, le pongan también un poco de empeño y un poco de cariño.

Yo creo que va a compartir conmigo la siguiente reflexión: detrás de la mejora de nuestra vivienda, hay un anhelo de muchos vecinos, que están ilusionados precisamente con la mejora del espacio que hace posible su proyecto de vida en el presente y en el futuro. Detrás de la mejora de su vivienda, está también el esfuerzo económico de muchas familias que han tenido que acudir a un crédito porque, aun con la subvención, no llegan al cien por cien de las cuantías y no merecen que todo esto, más allá de ser un sueño, se convierta en una pesadilla o bien por la falta de información o, insisto, por esas empresas entre comillas, que están queriendo hacer negocio y que, desde luego, yo le pediría que desde la consejería se les bloquee y se les tapone, para que no hagan el negocio con cargo a las ilusiones de muchos vecinos y de vecinas.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

A continuación, el turno del señor Saldaña. Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, yo creo que hoy es un día que más que entrar en el detalle concreto, es un día para hacer un balance, positivo y muy favorable para Andalucía, del tema de vivienda. Permítame, y no me resisto a recordar una vez más —porque parece que lo hemos olvidado— que la definición de las bases, la definición de la estructura de los fondos que vienen de la Unión Europea —y ya lo hemos hablado en muchas ocasiones en esta comisión— adolece de un problema de base; el problema de base es que quien realmente tiene que eliminar todos esos problemas que la señora Ambrosio plantea a la hora de poder ejecutar es el Gobierno de España, que es el que no ha establecido un procedimiento claro y está complicándole la vida, no a usted, y no a los andaluces, sino prácticamente a toda España, sin distinción. Y, por tanto, yo creo que es importante recordarlo una vez más, porque ya hemos desmontado bastantes bulos del Partido Socialista. Y en la última comisión desmontamos con datos concretos y con fechas en el *Boletín Oficial del Estado* de que lo que se estaba planteando, lo que aparentemente podía parecer, si cogíamos las manifestaciones de determinados miembros del Partido Socialista en Andalucía, era precisamente todo lo contrario. Y era una dilación en el procedimiento y en las formas de plantearlo desde el Gobierno de España, oiga, que no creemos que lo hayan hecho con mala fe, simplemente por falta de conocimiento, por falta de interés o en algún caso por falta de actitud a la hora de resolver los temas.

Pero, como bien decía, yo creo que hoy es un día para hacer una pequeña reflexión de todo el trabajo importante que ha hecho usted en su consejería, y especialmente en materia de vivienda. Yo me atrevería a decir que el tiempo que ha estado usted al frente de la consejería se ha caracterizado por trabajo, por gestión y, sobre todo y muy importante, por realidades. Hoy no es el momento de..., ni de hacer una batería de preguntas, pero tampoco es el momento de recordar todas las obras prometidas y sin ejecutar durante muchísimos años en Andalucía, o todas las viviendas que se han prometido durante muchísimos años en Andalucía y que usted ha ido desbloqueando, o todas las barreras burocráticas que no se terminaban de eliminar en esta tierra y que, evidentemente, durante estos años que usted ha estado al frente de la consejería, pues se han ido eliminando.

Yo creo que su gestión al frente de esta consejería se ha caracterizado, de manera importante, y se ha reflejado en el impulso que usted le ha dado a las obras de conexión ferroviaria urbana, interurbana y la mejora de la movilidad. Se ha caracterizado también por ese impulso importante normativo, —como usted decía—, en la LISTA. Y, evidentemente, un factor importantísimo, clave..., y lo hemos visto en esta comisión durante muchas sesiones, y aquí aprovecho también para agradecerle el trabajo a la secretaria general de Vivienda —que está aquí—, que conjuntamente con usted han hecho una gran labor en materia de vivienda, y se ha visto en todos los barrios.

Hablamos hoy de una importante inversión en ecoviviendas, con unas condiciones de contorno complicadas —y lo hablábamos— del Gobierno de España. Pero a mí hoy me gustaría destacar, más allá de los números que usted ha dado y más allá de las precisiones que quieran destacarle, la parte más humana y más social y el corazón que usted le ha puesto a la gestión en materia de vivienda, porque no nos olvidemos que era uno de los grandes déficits histórico que tenía la gestión de la Junta de Andalucía.

Hoy es el día para recordar a esas familias en esos barrios que, bien por la rehabilitación, bien por el acceso a una vivienda social o bien porque han conseguido una ayuda para mejorar su vivienda, han visto cómo su vida se mejoraba y han visto cómo uno de los bienes más apreciados que tenemos, como es la vivienda, se mejoraba. Y eso lo ha hecho usted, conjuntamente con su equipo, a lo largo de toda Andalucía, desde Roquetas de Mar, donde seguramente las más de doscientas familias de la plaza de Andalucía estarán muy contentas con la gestión del Gobierno de Juanma Moreno y de usted al frente; o en Huelva, en Isla Cristina; o las 140 viviendas, en Jaén, en el barrio de las protegidas. O..., no sé, en cualquier sitio de Andalucía: en San Andrés, en Málaga; en Los Pajaritos, en Sevilla. Es decir, zonas, además, que históricamente han sido muy degradadas. Esa es la parte que yo creo que hoy hay que destacar aquí, esa gestión social de una consejería que tradicionalmente ha sido muy árida, porque siempre se hablaba de proyectos, pero que usted le ha puesto un corazón y le ha puesto ese aspecto de mejorar la calidad de vida y la felicidad de las familias.

Yo, personalmente..., y permítame hablar de esa nueva inversión que se va a desarrollar en Jerez, en la zona norte, en Icovesa, o en la zona sur, en Santo Tomás, o en Granada, que usted ha hablado de Granada, en la Chana y en Atarfe.

Y permítame que termine, en esta primera intervención, hablándole precisamente de Granada. Usted ha ejercido la política del sentido común, del corazón; usted ha ejercido esa política que hace grande el artículo 13 de la Constitución de 1812, que es conseguir la felicidad de los ciudadanos. Y usted tiene aho-

ra una cosa muy bonita por delante, y es la oportunidad histórica de devolverle a una ciudad como Granada lo que tanto le ha dado, tanto le ha dado en lo político, pero también me atrevería a decir —no me atrevería a decir, es que lo sé de primera mano— en lo personal. Usted es conocedora de que en política no hay nada más bonito ni más importante que poder ayudar a la gente y, sobre todo, si es la gente que te encuentras cuando sales a pasear o sales con tus hijos a los barrios.

Yo me atrevería a decir hoy, consejera, que Granada gana con Marifrán, eso lo tengo más claro que el agua. Y si Granada gana, Andalucía también gana. Solo deseamos que, en este tiempo, los granadinos tengan la suerte que nosotros hemos tenido y que Andalucía ha tenido con usted como consejera y que tenga la oportunidad precisamente de devolverle a esa tierra tanto que le ha dado a una de las grandes joyas de la corona, como es Granada.

El presidente de la Junta —ya que sí que terminé— dijo el otro día que usted había sido la mejor consejera de Obras Públicas de Andalucía, y hoy creo que, en nombre de mi grupo, le podemos decir que no tenemos duda que será usted la mejor alcaldesa de Granada.

Y un último deseo, que la Virgen de las Angustias, la que habita en la carrera, le guíe a usted en ese camino por el bien de Granada, de los granadinos y de España.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Señora consejera, cuando usted quiera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señorías, por sus palabras.

Continúo en la réplica, ofreciendo información. Les decía, en la primera intervención, que ese Plan Ecovivienda requiere de máxima diligencia, por parte de la Junta de Andalucía, para sacar el máximo provecho y no perder ni un solo euro de esos fondos tan importantes que hemos recibido.

Esa es la consigna que hemos dado desde el primer minuto, que hemos impuesto en la Consejería de Fomento y también en las delegaciones provinciales, a las que tengo que agradecer y reconocer también el esfuerzo que están haciendo en la tramitación de cada uno de los programas que les he expuesto cómo avanzan.

Decirles que nos estamos esforzando al máximo para poner en carga ese presupuesto tan importante, para culminar su ejecución en 2026. Y decirles que hemos puesto, además, un enorme cariño, también, y empeño —cariño y empeño—, porque se trata de mejorar la calidad de vida de los andaluces, y aprovechar estos fondos no solo para dinamizar la economía y favorecer el empleo, sino también para mejorar la calidad de vida de los andaluces.

Y el balance que hasta el momento hemos podido trazar sobre la ejecución de las actuaciones del Plan de Ecovivienda nos invita a la esperanza, a pesar de todas las dificultades. Avanza cada ejecución de cada uno de esos programas, de las subvenciones a ayuntamientos para sus barriadas, para la promoción de nueva vivienda a precio asequible, los andaluces para rehabilitar viviendas, edificios..., avanzan, cada una de esa convocatoria de ayudas, y les he ofrecido la información.

De aquí, en esta comparecencia, debo animar. Lo hago consciente de la importancia que tiene, a todos los andaluces, aprovechar bien también estas ayudas, porque la rehabilitación energética no debe ser algo pasajero, sino que tiene que ser un concepto que se quede, que permanezca en nuestras vidas. Serán objetivos —seguro— también del futuro. Estamos obligados a mejorar la eficiencia energética de nuestros edificios para reducir el consumo y que sea casi nulo de energía, y también en la búsqueda de materiales que sean más eficientes.

Además, para los andaluces les va a reportar una serie de ventajas como la mejora del confort, de su día a día; un importante ahorro también en la factura de la luz, que con la que está cayendo, pues también ha de ser —y está siendo— estímulo para los andaluces. O también se va a ver incrementado el valor de la vivienda por su grado de eficiencia energética.

Decirles que, a tenor de las solicitudes recibidas, también cabe realizar algunas consideraciones acerca del funcionamiento de cada una de las líneas. Al respecto de las dos líneas que me preguntaban, de ayudas destinadas a la rehabilitación, la de nivel de edificio, la línea 3, y la de vivienda, la línea 4, apreciamos que mayoritariamente ha tenido una mayor aceptación la de rehabilitación de edificios. Algo que nos parece muy oportuno porque es muestra de que los andaluces están apostando por una intervención residencial completa e integral. Esto es importante, de tal manera que la línea 4, la de rehabilitación básica de viviendas, en muchas ocasiones viene a ser complementaria de la línea de edificios. También buscábamos ese objetivo y hemos trasladado desde el primer minuto esa información.

Valoramos muy positivamente el funcionamiento de las dos líneas que cronológicamente estarían en primer lugar en la toma de decisiones de este programa, como son la de la elaboración del libro del edificio —que es la línea 5.1—, me pedían el número de solicitudes, en concreto de libros de edificio: 934 solicitudes; y la de redacción de proyectos —la línea 5.2—, 285 solicitudes.

La primera de ellas, la del libro del edificio, es de enorme utilidad. Seguimos animando a solicitar esta ayuda para contribuir a la toma de decisiones de las comunidades de vecinos, de las comunidades de propietarios para poder optar con posterioridad a estas ayudas o a otras futuras.

Valoramos también muy positivamente que las comunidades de propietarios se doten de esta herramienta, independientemente de que después soliciten la ayuda o no, puesto que significa un salto. Un salto de calidad para acometer en el futuro rehabilitaciones.

Y en este punto hay que agradecer el trabajo que están desarrollando los administradores de fincas —cada uno de sus colegios, en cada una de las provincias—: trasladar la importancia, de la mano de la consejería, de estas ayudas a las comunidades de propietarios.

La línea de subvenciones destinada a la redacción del proyecto está sirviendo, por su parte, para que comunidades de vecinos no tengan que abonar los honorarios en la redacción de los proyectos.

Cierto es también que, aunque el ritmo de las solicitudes durante los primeros días de apertura de la ventanilla fue elevado, después se ha ido moderando para transformarse en un goteo constante, diario, de solicitudes. Esto se debe al tiempo, al tiempo que se requiere, que requieren los proyectos y la toma de decisiones del proceso, puesto que hay que reunir a las comunidades de propietarios, adoptar acuerdos, posteriormente, elaborar el proyecto..., y, finalmente, poder optar a esas ayudas.

Otra consideración que podemos extraer a la luz de las solicitudes recibidas es que, si bien por la naturaleza del presupuesto que destinamos a esta convocatoria había una línea de ayudas dedicada a las empresas que actúan como propietarias también de edificios de viviendas. Cierto es que esta línea, en concreto, se han recibido menos solicitudes como consecuencia de la estructura de la propiedad de la vivienda en Andalucía, que en un altísimo porcentaje está en manos de propietarios privados y no de empresas.

Me gustaría concluir destacando un mensaje: que no solo los ciudadanos, sino también los profesionales, las empresas, pero especialmente los ayuntamientos, deben comprometerse al máximo con este plan para mejorar la eficiencia de nuestro parque público de viviendas, para ayudar, entre todos, a los propietarios más vulnerables en la rehabilitación de sus barrios y para promover la construcción de nuevas viviendas en edificios energéticamente eficientes.

Y me detengo en los ayuntamientos porque son los ayuntamientos los responsables de esas oficinas de rehabilitación. Me trasladaba una preocupación la portavoz socialista, me interesé después de esa pregunta parlamentaria porque, desde luego, la voluntad de la consejería —y estoy convencida que de todos los ayuntamientos— es que esas oficinas sean palanca, ayuda para eso. Se decide y recoge en una subvención, que es del cien por cien, que aporta esta consejería a los ayuntamientos, precisamente para montar desde el inicio, son los ayuntamientos los responsables de estas oficinas, y de la mano de la consejería, de nuestros técnicos también, informar, asesorar y convencer, en definitiva, a esos vecinos que tienen que solicitar las ayudas y a sus comunidades.

Luego el papel de los colegios profesionales es fundamental. Están dando, ofreciendo difusión, información, y es muy importante. Yo creo que el desarrollo, el buen desarrollo de los programas también tenemos que agradecer ese trabajo de los colegios profesionales. Es una oportunidad para esas profesiones, así lo han tomado y están colaborando, informando y trabajando, en definitiva, con sus colegiados para aprovechar también la oportunidad que estos fondos les ofrecen, pero especialmente con los ayuntamientos, como les decía, con los que vamos a seguir colaborando, trabajando y ofreciendo toda la ayuda, información y asesoramiento, como lo hacemos.

Si remamos todos a favor, si agilizamos la concesión de las licencias —que también corresponde a los ayuntamientos— para la construcción de la nueva vivienda. Si todos somos conscientes de la oportunidad de este plan, habremos dado un paso adelante muy importante para mejorar el parque público de viviendas en Andalucía.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

En el turno de réplica, señor Hernández, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, más o menos, abundar en lo que ya habíamos dicho.

Simplemente, al hilo de lo que se ha manifestado por la señora Ambrosio del Partido Socialista, yo le preguntaría si, dentro de esas empresas que se quieren enriquecer, está la del marido de la ministra Calviño, que ahora se va a dedicar —ya se dedicaba en otra empresa, en BeeDIGITAL— a ello. Y luego, bueno, pues parece ser que ahora también se va a dedicar a enriquecerse con estos temas. No sé, lo digo porque si era malo que lo hagan otros, también será malo que lo haga este señor, ¿no?

Dicho lo cual, pues bueno, pues evidentemente que tiene todo el derecho del mundo a ganarse la vida mientras lo haga legalmente, y ese debe ser el planteamiento. Pero lo que no se puede es criminalizar a los que lo hacen, y no forman parte de mi abanico de mi espectro ideológico, y que, sin embargo, cuando son de los míos, efectivamente, parece que no han roto un plato en la vida, ¿no?

Y, bueno, pues nada más. Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Simplemente, por hacer un repaso también ya no solo del Programa Ecovivienda sino de lo que supone poder dar respuesta a una necesidad tan básica como es la vivienda desde la propia Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

No es la primera vez que me escucha decir que echamos en falta esa ley andaluza de vivienda, que daría de alguna manera esa base para poder saber dónde planificamos y cuáles son las necesidades, que además fuera un texto participativo, en el que..., una ley que se hace debe tener vigencia para mucho tiempo. Y, es verdad, yo creo que en la sociedad actual uno de los elementos más cambiantes precisamente es el de la vivienda, no tenemos la misma estabilidad laboral y la movilidad dentro de la sociedad a día de hoy es un elemento que antes estaba muy presente desde el principio hasta el final y hoy nos podemos mover prácticamente por todo el mundo, y esa falta de recursos sobre un parque de vivienda público mucho más amplio y mucho más ágil sabe que es una demanda que siempre se le ha expuesto desde el Grupo Parlamentario Socialista.

A las palabras del portavoz de Vox. Yo le pediría que se informe, porque están muy cerca, en Córdoba. Y no le hablo de oídas, le hablo después de las denuncias de muchos vecinos, que han visto cómo

esa letra pequeña, que suponía un alivio en la firma del contrato, ha supuesto que tengan hipotecada la vivienda no, la comunidad en su totalidad. Con lo cual, si venimos a hacer el chascarrillo de turno porque hoy toca hacer el chascarrillo de turno, señor Hernández, en un tema que me parece que es muy serio, y que lo he hablado directamente con la consejera, me parece que ha equivocado el tiro en esta mañana. Estoy hablando de algo muy serio y que debemos impedir entre todos y, si hay conocimiento, desde la máxima lealtad y con el interés de ayudar es por lo que lo puse en conocimiento de la consejera. Así que chascarrillos y zascas en otro sitio y en otro lugar, esta mañana no toca, y precisamente en este asunto.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.
Señor Saldaña, tiene la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Está todo dicho, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues de acuerdo, vamos a acabar tempranito.
Pues, consejera, para cerrar.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señorías, queda camino por andar, queda un camino por andar importante, que va a requerir de mucho esfuerzo y de mucho trabajo. Y deseo lo mejor a todo el equipo de la consejería, está en buenas manos, desde luego, pero sobre todo porque contamos con el trabajo de nuestros trabajadores, de los funcionarios públicos, que están echando el resto, de la mano de la Secretaría General, de Alicia Martínez, de la directora general.

Decirle que tenemos ese objetivo temporal de 2026, hoy les he dado información del discurrir de cómo avanza cada uno de los programas. Y han visto cómo con determinación, bueno, pues estamos consiguiendo buenos resultados y que esos programas vayan superando todos sus hitos hasta su resolución final y concluir con su certificación, que es lo que tendrá que realizar —tarea importante— la Consejería de Fomento. Pero estoy convencida de que alcanzará un excelente resultado la Consejería de Fomento, este Gobierno, en el uso de esta importante cantidad de fondos, no solo los fondos Next Generation, también la ejecución del Plan Estatal de Vivienda, donde tenemos por delante, después de firmarlo hace escasos meses, la ejecución de programas que van a beneficiar de forma muy importante a los andaluces. En materia de vivienda nos hemos preocupado desde el primer minuto enormemente, ha

sido prioritario para este Gobierno, lo va a seguir siendo, esto continúa; continúa, además, con una hoja clara de planificación, que es el Plan VIVE en Andalucía, que también aprobó este Gobierno, con un objetivo temporal hasta 2030. Luego, la hoja de ruta, el camino, viene definido, está aprobado, marcado por el Plan VIVE de Andalucía 2020-2030, con la asignación y el reparto de los fondos Next Generation, absolutamente aprobado y planificado de acuerdo con el Estado, y con los fondos FEDER, que aportan al plan estatal y en lo que participa también de autofinanciada la Junta de Andalucía, marcado el camino, acordado con el Estado, como ha ocurrido en otras ocasiones.

Es, por tanto, que estoy convencida de que se seguirá trabajando con éxito, con compromiso, favoreciendo el acceso a la vivienda, que ha sido una preocupación desde el primer minuto para este Gobierno. Me siento especialmente satisfecha de haber contribuido tan solo en cuatro años a la promoción de 4.000 nuevas viviendas protegidas a precio asequible en el conjunto de Andalucía. Agradecer a los ayuntamientos, que han sido beneficiarios también, su ayuda y su colaboración, la participación de la mano de la Junta de Andalucía para impulsar esos proyectos. Especialmente satisfecha de la rehabilitación de nuestro parque público, del parque social de viviendas, del esfuerzo que está haciendo AVRA para promover también nueva vivienda con el Programa de Ecovivienda, pero también en la conservación, en la mejora de ese importante parque público, con estrategia, diseño y planificación también aprobada, para que esa tarea continúe y con fondos aprobados y consignados, como les he informado en más de una ocasión.

Por último, un reto: aprobar esa ley de vivienda. Yo estoy convencida de que, además, contará con el respaldo y el apoyo de esta Cámara, que será un debate de enorme importancia, pues es una materia sensible, que debe tener norma propia Andalucía. No decidimos comenzar antes, a la espera de la aprobación de la ley estatal que se estaba tramitando en ese momento, y yo les debo decir que antes tendrá una ley Andalucía que el Estado, porque en estos momentos el desacuerdo del Gobierno ha hecho imposible que este Gobierno haya aprobado esa ley de vivienda. Por ello, nos hemos puesto en marcha y deseo todo lo mejor al equipo, y acierto en esa ley de vivienda, dotar de una norma única al conjunto de Andalucía, como lo hemos hecho también con la ley que regula el suelo, la ordenación del territorio en Andalucía, la nueva LISTA y su reglamento.

Luego, muchísimo éxito. Y entiendo que la materia de vivienda está organizada, preparada, planificada, consignada y, por tanto, bueno, va a requerir de esfuerzo, determinación, trabajo, pero cuenta con unos equipos ya muy ensayados, con mucha experiencia pero, sobre todo, con la voluntad de ejecutar todas estas órdenes de ayudas, de subvenciones, y con más digitalización, que también creo que eso nos ha supuesto un reto muy importante a la consejería, encontramos una consejería poco digitalizada en la resolución de las ayudas. La pandemia nos abrió los ojos, queremos ser ágiles y hay que seguir avanzando en esa resolución ágil para el ciudadano, que cuente con una Administración que resuelva lo antes posible y que los fondos, las ayudas, lleguen también cuanto antes a su bolsillo.

Luego, reconocer ese esfuerzo. Nos ha ayudado la Agencia Digital de Andalucía en ese camino, en el que seguimos, tenemos que seguir continuando, porque lo primero ha de ser el administrado. Luego, también felicitar y reconocer ese trabajo en materia de digitalización.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 128

XII LEGISLATURA

30 de marzo de 2023

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/APC-001290. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los contratos realizados por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en materia de conservación y mantenimiento de la red de carreteras autonómicas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, a continuación, en el orden del día aparece la comparecencia de la consejera a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre los contratos realizados por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en materia de conservación y mantenimiento de la red de carreteras autonómicas.

Cuando usted esté preparada, consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías.

Es conocido el mal uso —lo he denunciado muchas veces— que hicieron de los presupuestos en materia viaria, en materia de carreteras, los gobiernos socialistas. En concreto, el de la X Legislatura. De los 1.384 millones de euros en inversiones con los que contaron en el trienio 2016-2018, dejaron sin ejecutar 530 millones de euros.

El Gobierno de Juanma Moreno durante el trienio 2019-2021 ha sido capaz de incrementar la ejecución presupuestaria sobre la realizada en el último trienio del Gobierno del Partido Socialista en 338 millones de euros, por encima de lo que los socialistas lograron hacer. Hemos ejecutado casi 1,5 veces más y con una pandemia, que también hemos tenido que convivir con ella.

Pero es que en materia de conservación de carreteras, como en tantas otras, cuando llegamos al Gobierno nos encontramos con una situación más que mejorable. Les recuerdo que un informe de septiembre de 2019 nos señaló que de los aproximadamente diez mil quinientos kilómetros de carreteras que componen la red autonómica, más de mil ochocientos kilómetros —es decir, un 17%— tenían el firme muy deteriorado; en otros 2.365 kilómetros, el firme necesitaba actuaciones inminentes. En total, casi el 40% de nuestras carreteras, 4.165 kilómetros, necesitaban de una actuación inmediata

Esta alarmante situación de nuestra red autonómica de carreteras se debía, en buena parte, a una circunstancia que no debemos olvidar: entre 2008 y 2019, el presupuesto de conservación de carreteras se redujo, pasando de los 200 millones de euros a 80 millones de euros, más de la mitad. Es decir, se redujo la inversión a más de la mitad, con la consiguiente repercusión sobre el estado, sobre el mantenimiento de nuestras carreteras.

El déficit acumulado de inversiones en esta década podría estimarse en unos mil cien millones de euros y era palpable el estado de conservación del pavimento en buena parte de la red de carreteras.

No solo eso: este Gobierno se encontró con que de los 35 contratos de conservación de carreteras existentes, el Gobierno anterior dejó 32 contratos caducados o a punto de expirar. Por eso, este Gobierno, desde el primer minuto, se puso manos a la obra para reconducir esta situación de dejadez, de abandono, de mala gestión, de nefasta gestión, invirtiendo 221 millones de euros en la renovación de sus 32 contratos, uno tras otro.

Señorías, los gobiernos socialistas olvidaron que la red de carreteras es vital: nos ayuda a vertebrar el territorio, a luchar contra la despoblación. Es que son claves, nuestras carreteras, para hacer frente al reto demográfico. Por ello, desde la Consejería de Fomento se han realizado y se realizan inversiones importantes.

En primer lugar, mantener vivos nuestros contratos de conservación de carreteras, que también tuvieron que ser declarados de emergencia, mientras se licitaban y se adjudicaban los nuevos, por esa ineptitud y nefasta gestión de los gobiernos socialistas. También en las obras que han necesitado ser declaradas de emergencia.

Ya lo indicaba: la herencia que recibió este Gobierno, el Gobierno de la undécima legislatura, era una evidente situación de abandono de los más de diez mil quinientos kilómetros de carreteras de titularidad autonómica, que conectan nuestros municipios.

Y, por supuesto, ese déficit redujo la vida útil de nuestras carreteras hasta llevarlas al agotamiento, y al exponerlas a situaciones de contingencias y eventualidades de origen derivado del uso y de condicionantes externos, como los climatológicos —como los vientos, nieve, inundaciones— que han derivado en llevar al colapso de muchos tramos de nuestras carreteras.

El agotamiento de los firmes, los deslizamientos de las laderas, la destrucción de estructuras, las obras de drenaje eran consecuencia, son consecuencias más que visibles y evidentes. Pero hay otras que no son tan evidentes y sobre las que hay que intervenir, porque se pone en claro riesgo a los usuarios de las vías. Me refiero a la pérdida de señalización, a la formación de roderas, al hundimiento de los terraplenes, a los desplazamientos de los apoyos en las estructuras.

Miren, señorías, lo dije desde el primer minuto: el compromiso primero de esta consejera iba a ser invertir en el estado, en la conservación, en el mantenimiento de las carreteras de competencia autonómica.

Primero, porque es patrimonio de todos y, en segundo lugar, porque es prioridad mantener y garantizar la seguridad vial de nuestras carreteras. Salvamos vidas invirtiendo en la mejora, en la conservación permanente de nuestras carreteras. Y ha sido una prioridad, desde el primer momento, y ese compromiso se ha realizado.

Del primer presupuesto de 2019 al actual presupuesto en ejecución, presupuesto a presupuesto, tal y como me comprometí, y a pesar de las dificultades, y a pesar de aumentar el gasto social, sanitario, educativo, como lo ha incrementado este Gobierno, se ha incrementado el gasto para mantener esa inversión en nuestras carreteras y garantizar su seguridad vial, actuando en los puntos, en los tramos de concentración de accidentes con planificación, y de la mano —y siempre lo reconozco y lo agradezco,

hay que agradecerlo— de la DGT y de la Guardia Civil de Tráfico, que, junto con los trabajadores de los centros de conservación, nos alertan, nos indican dónde debemos actuar.

Decirles, indicarles también que, ante esa situación de abandono, en 2020 pusimos en marcha, aprobamos un plan de choque, con una asignación económica de 30 millones de euros.

Ese plan nos ha permitido actuar en más de mil doscientos kilómetros de carretera en tan solo cuatro meses: el 11,5% de la red de carreteras autonómicas.

Informarles también que ha sido necesario realizar 81 obras de emergencia, con una inversión de 61 millones de euros, en más de cuatrocientos kilómetros de nuestras carreteras. En concreto, señorías, en 2019, la inversión ejecutada en estas emergencias fue de 2,6 millones de euros; en 2020, 15,6 millones de euros; en 2021, 36,4 millones de euros.

De esas 81 actuaciones, 14 han sido para reparar estructuras duramente dañadas por el paso de los años, por la climatología o por impactos de vehículos, cuestiones que ocurren, desgraciadamente, en nuestras carreteras, alcanzando un importe de 7,2 millones de euros.

Quiero reseñarles algunas de las emergencias más significativas: cuatro ejecutadas en 2020, como consecuencia de la DANA en la provincia de Almería, en la A-1201, en la A-350, en la A-334, en la A-349, que supuso una inversión de 3,4 millones de euros.

La reparación de los daños en 18 kilómetros de la A-2226, entre Benalup y Casas Viejas, o la de Medina Sidonia, que contó con un presupuesto de 2,7 millones de euros. Por cierto, me lo reclamaron en este Parlamento, el arreglo inmediato también de estas dos carreteras. La reparación del puente de hierro de Palma del Río ya se ejecutó —1,3 millones de euros—.

La reparación de los deslizamientos de la A-348, entre Cádiar y Yátor, en la Alpujarra granadina. Por cierto, que tras perder el tercer carril, hace doce años, tuvimos que recuperar, ante el nuevo riesgo —porque esa carretera ya fue cortada totalmente— el acceso a la Alpujarra, provocado por unas nuevas lluvias.

La rehabilitación integral del puente Infanta Cristina sobre el río Carreras, de Isla Cristina, que contó con un presupuesto de 1,9 millones de euros.

La separación del puente del río Jándula, para acceso al santuario de la Virgen de la Cabeza, en Andújar.

La rehabilitación de la A-7204, entre Riogordo y Colmenar, donde, además, se ha ejecutado un reciclado *in situ* de todo el paquete de firme.

O la inspección, como realizamos, y la evaluación del nivel de seguridad del puente del Alamillo, en Sevilla.

Decirles, señorías, que quiero ofrecer otro dato de interés: la red de carreteras dependiente de la Junta Andalucía cuenta con casi cuatro mil estructuras y obras de paso. En algunas de ellas hemos llevado a cabo actuaciones de emergencia, debido al lamentable estado de conservación, también por su antigüedad, por no haber invertido lo suficiente en los últimos años, corriendo algunas de estas estructuras, incluso, riesgo de colapso, como reflejan los expedientes.

Pero nuestro concepto de la conservación de la carretera es el de la actuación preventiva: adelantarnos, planificación; así lo hace este Gobierno.

Decirles que tener conocimiento del estado de conservación para acometer las actuaciones, las reparaciones pertinentes, antes de poner en riesgo la seguridad vial, es fundamental, debe ser fundamental para un Gobierno.

Decirles que en el último trimestre del año pasado hemos puesto en marcha el primer contrato, que es inédito en Andalucía, al objeto de anticiparnos a esas situaciones de deterioro de nuestras estructuras, de nuestros puentes, para supervisar, auscultar cada una de las estructuras, las cuatro mil estructuras.

Decirles que el contrato se va a centrar en la inspección, en el seguimiento del estado de las estructuras para tener una base de datos, para poder priorizar, planificar, actuar en la rehabilitación de nuestros puentes, estructuras, evitando los sobrecostos derivados de no actuar en tiempo en su recuperación, como ha ocurrido.

El nuevo contrato va a actualizar los datos del sistema de gestión de las obras de paso, también de la red autonómica de carreteras de Andalucía, y va a ampliar sus funcionalidades.

Decirles que se van a realizar, por tanto, revisiones en las 3.954 estructuras de nuestra red viaria, 293 puentes de grandes dimensiones, 1.445 puentes más pequeños, 2.172 pontones y 44 pasarelas peatonales.

En este análisis se tendrán en cuenta aspectos de seguridad, funcionalidad, durabilidad y evolución, también para determinar su estado de conservación.

También, otras de las infraestructuras que hemos revisado y mejorado son todos los túneles repartidos en nuestra comunidad autónoma. En primer lugar, realizando los simulacros de emergencia preceptivos por normativa, que no se habían realizado en los años anteriores con la periodicidad que esta marca. Luego otra irresponsabilidad y dejadez de los gobiernos socialistas. No revisaban las condiciones en las que se situaban los túneles en nuestra comunidad autónoma.

En una segunda fase, acometiendo, a raíz de esos simulacros, las obras necesarias para mejorar la seguridad de nuestros túneles, en cumplimiento de la normativa que se incumplía con anterioridad: el Real Decreto 365/2006, que rige estas infraestructuras. Este Gobierno revisó todas las instalaciones de nuestros túneles: el túnel de San Juan en Coria, Sevilla; el túnel de Los Omeya, en Córdoba; el túnel del Serrallo, en Granada, y los túneles de la A-381, de la Jerez-Los Barrios.

Señorías, por resumir, los anteriores gobiernos socialistas olvidaron invertir en el estado, en la conservación, en el mantenimiento de nuestra red viaria. En contraposición, nuestra acción de gobierno es la de ser plenamente conscientes de que invertir en la red viaria salva vidas, además de ayudarnos a vertebrar el territorio y a luchar contra la despoblación.

Gracias, señorías.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, interviene la señora Ambrosio.

¿Sí? Pues, cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, esta comparecencia surge tras el debate que tuvimos en el Pleno, en el que le preguntamos por el estado de la red de carreteras autonómicas, y allí le manifestamos nuestra preocupación por la ausencia de las tareas de mantenimiento y conservación de nuestras carreteras. Y, como consecuencia de esa dejadez en lo cotidiano, se estaba provocando un abuso en la contratación de emergencia. Contratos de emergencia que deben estar perfectamente justificados y ser excepcionales. Y lo que es injustificable es que, precisamente, haya sido la dejadez en el mantenimiento y en la conservación la que haya provocado la emergencia. Mientras el Grupo Socialista le trasladaba toda esa preocupación, se cruzan informaciones a través de medios de comunicación sobre la adjudicación de contratos de obras de emergencias en carreteras de la provincia de Cádiz desde su consejería que han hecho saltar todas las alarmas.

El Grupo Socialista quiere aprovechar esta comparecencia para pedirle explicaciones y para escuchar las respuestas que a día de hoy no ha dado.

De esos 79 contratos de los que hoy nos ha hablado, hoy voy a centrarme en tres de ellos que se han adjudicado para la reparación de vías en la provincia de Cádiz: en la A-390, entre Chiclana y Medina Sidonia; A-480, entre Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera; y en la A-2200, entre Arcos de la Frontera. Y hoy tengo en esta comparecencia tres preguntas: ¿por qué?, ¿cómo? y ¿quién?

El porqué. ¿Por qué decidieron la opción de contratos de emergencia y no el procedimiento cotidiano de contratos de mantenimiento y conservación? Los contratos de emergencia están regulados para realizar una tramitación rápida, que permita, en este caso, que Fomento actúe en caso de catástrofes meteorológicas, de situaciones de grave peligro, situaciones imprevisibles que no deriven de la dejación de la actuación ordinaria —el desprendimiento de la carretera de Sierra Nevada es el mejor ejemplo sobre cómo se tiene que actuar en una situación de emergencia—. Solo así, en esas circunstancias, está prevista la adjudicación directa. Y del análisis de los expedientes a los que ha tenido acceso mi grupo se desprende que las actuaciones calificadas como urgentes por su consejería en estas tres obras solo son fruto de un mal estado de las vías como consecuencia de la falta de conservación.

En el expediente de la A-2200 se argumenta que ha sufrido un hundimiento a causa de las filtraciones de agua por las grietas del firme. Curiosamente, el mismo fenómeno que afecta a la A-390, y este fenómeno ni es excepcional ni es consecuencia de la catástrofe. Con lo cual, la memoria justificativa de ambos expedientes se formula bajo el estilo de corta y pega, el mismo argumento forzado para llegar a la interpretación de que es necesaria una obra de emergencia, asegurarse una adjudicación directa, evitando así un expediente de contratación cotidiana que obligue a competir con otras empresas. Aquí tenemos el porqué.

Vamos a la segunda pregunta, el cómo. ¿Cómo se ha llegado a ese proceso de adjudicación?

Para cualquier contrato de obra superior a 500.000 euros, la Ley de Contratos exige que el empresario se encuentre con la clasificación de contratista de obras. Por si quedara alguna duda, la Instrucción de la Dirección General de Contratación establece como requisito que el adjudicatario debe reunir capacidad, solvencia económica y técnica que garantice la adecuada ejecución del encargo. Cuando

analizamos la documentación tanto de Barbeal, como de Juan Beas Sociedad Limitada, carecen de esa clasificación para ser adjudicatarios directos de un contrato de emergencias, pero, a pesar de todo, han conseguido contratos por valor de más de quinientos mil euros. Barbeal, en noviembre de 2021, para la A-390, 1.185.000; en enero de 2023, para la A-480, 2.800.000. Y Juan Beas S.L., en octubre de 2001, por valor de 1.300.000 en las obras de la A-2200.

Y el Grupo Socialista ha seguido investigando. Barbeal se constituye en 2020. En la cuenta anual de 2020, el importe neto de la cifra de negocio es cero. Termina el ejercicio económico con pérdidas, menos 8.500 y un solo trabajador. Y el milagro empresarial viene en el año 2021. La cifra de negocio abandona las pérdidas y obtiene beneficios por valor de 1.292.000. Y termina el ejercicio con una trabajadora fija y ocho trabajadores no fijos. Y todo esto, manteniendo la actividad de restaurantes y puestos de comida. No está inscrita en el Registro de Licitadores de la Junta ni del Estado. No posee clasificación habilitante alguna. No consta su participación en licitaciones ni en otra actividad antes de esta adjudicación. Y con estas credenciales esta empresa se ha convertido en la segunda adjudicataria del mayor volumen de contratos de emergencias, por valor de 4,1 millones de euros, acumulando el 7% de los fondos.

Y sobre la empresa Juan Beas, y termino. Se constituye en 2004, no tiene depositadas en el Registro Mercantil las cuentas ni de 2020 ni de 2021. Se desconoce la cifra de negocio y el número de empleados. Y no posee la clasificación para los contratos a adjudicar. Muy llamativo todo, señora consejera.

Esta segunda pregunta, el cómo ha sucedido todo esto, solo tiene una respuesta, y es quién. ¿Quién invitó a esta empresa, padre e hija, con estas credenciales, para terminar siendo adjudicataria de los contratos de las obras de emergencias de estas tres vías en la provincia de Cádiz?

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, cuando usted quiera, puede contestar.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, les decía que solo en materia de conservación y mantenimiento de carreteras, desde la Dirección General de Infraestructuras se han realizado, desde 2019, más de seiscientos diez contratos, con un volumen económico superior a los 500 millones de euros.

Se lo puedo desglosar: 35 contratos de conservación renovados, por un importe de 279 millones de euros; las declaraciones de emergencia de 32 de los anteriores contratos, 60,6; 59 contratos de servicios y consultoría, como pueden ser los de mantenimiento de firmes pluriprovinciales, 70 millones de euros. A estos hay que sumar otros 11 contratos que tenemos en estos momentos: contratación de servicios y consultoría, 27 millones de euros; el plan de choque, 32 millones de euros, que les comenta-

ba en el primer turno; o las 81 —porque son 81— obras de emergencia, que ha supuesto una inversión de 63 millones de euros.

Señorías, les repito, desde 2019, en materia de conservación y mantenimiento de carreteras, se han realizado más de seiscientos diez contratos, de los que 81 son emergencias y suponen una inversión, la ejecución de un presupuesto de 500 millones de euros.

Todos ellos, señorías, cumpliendo exquisitamente los requisitos legales que marca la Ley de Contratos del Sector Público, con las revisiones oportunas de nuestros letrados y de la Intervención, de los que nadie puede poner en duda su profesionalidad a la hora de desarrollar su trabajo; expediente a expediente justificando cada uno de esos contratos, expedientes que son técnicos, y que, por cierto, usted dispone de ellos, dispone hace tiempo y conoce perfectamente esa justificación, también la justificación de las emergencias. Luego, hablaremos de las emergencias socialistas.

Han puesto el foco en tres adjudicaciones totalmente legales, de tres obras realizadas en tiempo y forma, porque esta consejera también ejecuta los contratos en tiempo y forma. De los 81 contratos declarados de emergencia de rehabilitación de vías, de 2019 hasta hoy, a esta empresa, Barbeal, decirle que esos dos contratos representan un 2%. De esto hay que dejar claro —y le repito— que la contratación de estas obras ha sido totalmente legal, y las obras se han realizado en tiempo y forma. Eso también es importante, señoría. Deberían conocer más información.

Según la Ley de Contratos del Sector Público, no es necesario que una empresa que esté inscrita en el Registro de Licitadores para poder ejecutar una obra de emergencia en la que la Administración invita a las empresas. Los contratos fueron tramitados por la vía de emergencia de acuerdo al artículo 120 de la Ley de Contratos del Sector Público, de acuerdo al artículo 120 de la Ley de Contratos del Sector Público. Esta vía permite la contratación verbal para los casos de obras de emergencia, pero la consejería siempre aplica el procedimiento de adjudicación invitando a empresas, porque entendemos que es más transparente y aporta libre concurrencia, no es un contrato a dedo. Concurrencia. Por ello la consejería registra una media aproximada de ocho licitadores invitados por contrato de emergencia, pese a que la ley permite, vuelvo a decirlo, adjudicar a una empresa un contrato de emergencia.

El criterio de este Gobierno siempre ha sido invitar al mayor número de empresas posible. Y que además sean de la provincia en la que se actúa, puesto que, señoría, tienen los expedientes. Invitan las delegaciones provinciales. Decirle que además ha aplicado el criterio de temeridad, siempre. Y eso es lo que ha hecho en este caso y en todos la consejería que dirijo. Aplicamos criterios de transparencia, de concurrencia en la adjudicación de las obras de emergencia, incluso por encima de lo que marca la ley. Muy pocas administraciones públicas son tan garantistas. Muy pocas administraciones públicas son tan garantistas con los procedimientos de emergencia.

Ayer mismo se reabrió la A-480, la autovía entre Jerez y Chipiona, ahora de reparación con ocho kilómetros totalmente reformados, gracias a una de estas obras de emergencia. Y, además, en tiempo récord. La obra se ha acabado dos meses antes de lo que figura en el contrato. También es sello de esta consejería.

Con el Partido Socialista pocas obras se acababan a tiempo, todas se paralizaban, se abandonaban, y reclamaciones importantes hemos tenido que pagar todos los andaluces por ello. La propia empre-

sa a la que hacen referencia ha emitido un comunicado recogido en algunos medios de comunicación, en la que indica que ha cumplido con la legalidad, en la que lamenta que se desconfíe de sus capacidades, de sus posibilidades, de las posibilidades de una mujer, en la que se rechaza toda una campaña de descrédito a la empresa. Y me gustaría formularles una pregunta: ¿Sólo pueden trabajar y tener contratos públicos con la Administración las grandes empresas? Yo me gustaría formular esa pregunta porque me parece importante. Porque parece que para ustedes solo garantizan que pueda concluir, iniciar y ser adjudicataria de una obra pública una gran empresa. Dudan de las pequeñas, o de las que proceden con poca experiencia.

Miren, en el procedimiento de contratación hay que cumplir la norma. Insisto, la contratación de estas obras ha sido totalmente legal, y se han realizado en tiempo y forma. Los gobiernos socialistas también licitaron obras con este trámite de emergencia, y dan lecciones de cómo deben tramitarse. Y, señoría, primero lo emplearon con mayor frecuencia. Abusaron de manera descarada de estos procedimientos en la consejería que dirijo. Sólo en 2018 fueron adjudicados 49 contratos de obras de emergencia, con un presupuesto de 32 millones de euros licitados. En un año, más de la mitad que los que ha tenido esta consejería en cuatro años. ¿Qué no hubieran dicho ustedes respecto a esta información, si este Gobierno hubiera licitado, porque en esa proporción deberían ser, 200 contratos de emergencia en cuatro años, señoría? Eso es lo que hicieron ustedes. Eso es lo que hicieron ustedes. Sólo en un año, 49: 32 millones de euros. Algunos de estos contratos, además, de emergencia se adjudicaron con bajas de hasta el 60%, de enorme irresponsabilidad. Bajas que pusieron en riesgo la ejecución de esas obras. Le voy a poner algunos ejemplos.

La obra de emergencia de la carretera A-451. Voy a mandar un comunicado al respecto, respecto a estas emergencias, y lo que ocurrió en cada una de ellas. La carretera A-451, de Osuna a El Saucejo, de 2018, que tengo que decirle, emergencia de un millón de euros. Se adjudica con una baja del 43,98%. La rechaza la primera oferta adjudicataria. Pasa a la segunda. La segunda vuelve a rechazarla. Pasa a la tercera. Y, asombrosamente, el presupuesto vuelve a ser con el que primero se licita. Esa es la gestión socialista. O, miren, la obra de emergencia para la sustitución de una junta en el puente de la A-92, con una baja también del 47%, muchas hasta el 60%, que evidentemente ya partía de un presupuesto insuficiente. Se sabe perfectamente lo que vale una junta, eso se conoce perfectamente, y poca baja se puede aplicar al respecto. Detallaremos cada uno de esos contratos de emergencia, su justificación, por supuesto, y también su ejecución, porque la ejecución es muy importante. Cuando se para y se abandona una obra, sea de emergencia o no, nos cuesta pagar una reclamación, y ahora le daré también esos datos de lo que hemos tenido que pagar por ellas.

Con el objetivo de evitar la posibilidad de que una empresa no pudiera acometer las obras, ya lo he indicado, aplicamos también criterios de descarte de bajas temerarias. Los gobiernos socialistas no hacían esto. Es más, los anteriores gobiernos eran los reyes también de las obras fantasma. Había de dos tipos. Las que se pagaban, pero que no se hacían, y las que se hacían, pero que no se pagaban. Se lo voy a detallar. Hemos tenido que rescindir contratos de obras no realizadas como la de la autovía del Almanzora, por 17,7 millones de euros. Eso hemos tenido que pagar todos los andaluces. O la de la obra de la Darro-Iznalloz, hemos tenido que pagar todos los andaluces por no iniciarse esa obra fantasma, y

paralizarla, 9 millones de euros. Unos 600.000 euros hemos pagado también todos los andaluces por la obra no hecha del vial distribuidor de Málaga, o casi un millón de euros por obras en la A-357, Casapalma-Cerralba. Casi 28 millones de euros en total, solo en algunos ejemplos. La lista es mucho más larga. Fijense, con estos millones de euros tirados que hemos tenido que pagar todos, cuantas obras de mejora, de conservación, para garantizar la seguridad vial se podrían haber realizado.

Miren, también había obras hechas y no pagadas. Y solo le pongo un ejemplo. Hemos tenido que pagar, lo ha hecho este Gobierno, 660.000 euros en Jaén por resoluciones judiciales de contratos verbales. Por obras y redacción de proyectos que se realizaron y no se pagaron a las empresas.

Señorías, el Gobierno socialista encargaba de forma verbal las obras y los proyectos, y no las pagaba a las empresas, como han denunciado las empresas, poniéndolo en conocimiento judicial. Eso es impensable con el actual Gobierno, señoría.

Hemos tenido que impulsar también la devolución de avales, y de pagos de intereses de demora, y reclamaciones económicas de contratistas por casi 14 millones de euros, lo ha hecho este Gobierno, lo debían ustedes.

También hemos desbloqueado proyectos y actuaciones paralizadas por los gobiernos socialistas, poniéndolas en marcha y finalizándolas. El desdoblamiento de la Vera a Garrucha, la variante de Arriate, la variante de Berja, la variante de Lucena, destacando que finalizamos en tiempo récord, en menos de un año, 9 de 10 infraestructuras que dejaron paradas, abandonadas, que han supuesto una inversión a este Gobierno de 139,71 millones de euros, además de pagar la paralización de esas infraestructuras, las reclamaciones de las empresas.

También hemos resuelto obras adjudicadas por los gobiernos anteriores, y que dejaron con graves problemas en ejecución, como han sido el acceso a Alcalá del Valle, la variante de Angosturas, la mejora de la carretera de Loja a Ventorros de San José.

Si hay una materia en nuestras políticas de planificación que se haya visto condicionada y lastrada respecto al pésimo legado de los gobiernos socialistas, la más importante son las infraestructuras viarias, lo digo con determinación.

Señorías, no todos somos iguales. Yo entiendo lo que están haciendo. Lo entiendo. Llegan las elecciones, saben que aspiro a ser la alcaldesa de mi ciudad, de la ciudad de Granada y ustedes quieren que la gente piense que todos somos iguales, y no lo somos. Nosotros no hacemos que ustedes hacían. Quieren que la gente se olvide, se olvide de lo que hicieron, pero no se olvidan, ni las empresas ni los ciudadanos, no se olvidan. Y no van a conseguir, por mucho que lo repitan, desprestigiar a este Gobierno ni a esta consejera.

Hemos cumplido con la legalidad, hemos cumplido con los andaluces y con las andaluzas, hemos auditado, nos auditamos a diario. Y hemos puesto, negro sobre blanco, en todo lo que hacemos. Y se tiene que seguir haciendo, esta debe de ser una auditoría permanente, una revisión permanente y una gestión muy importante.

Decirles que hemos hecho nuestro trabajo, y se debe cumplir en este sentido y seguir cumpliendo. Pueden insistir en mentiras, en medias verdades, pueden poner toda su maquinaria mediática en marcha, pero los hechos son los hechos; los hechos son los hechos. Hemos trabajado duro, se lo ga-

rantizo, muy duro, para revertir una nefasta gestión, para planificar la mejora de nuestras carreteras, garantizar su seguridad vial e invertir lo oportuno, como dijimos, presupuesto a presupuesto, para mejorar su estado.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejera.

Señora Ambrosio, es su turno de réplica.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, mire esta foto. ¿De verdad, después de lo que ha dicho, lo mantiene? Esta foto vale más que las mil palabras de mi intervención. Dígame si sigue manteniendo el argumento que me acaba de contar de nuevo, si esto es razonable, para volver a hacerlo. Si usted piensa que esto es creíble, —que yo creo que, cuando agacha la cabeza, es que no se lo cree ni usted misma—, la sede de Barbeal —que seguro que la ha visto en más de una ocasión porque ha salido en muchas portadas de medios de comunicación a lo largo de estos días— Barbeal; esta es la sede de la empresa que tiene —y haga bien sus números— 4,1 millones de euros, el 7% de los fondos de la contratación de emergencias. Con lo cual, si usted, de lo que nos acusa es que estamos, de alguna manera, intentando hacer posible que los andaluces y andaluzas se olviden, yo de lo que sí le acuso a usted y a su Gobierno es que ustedes están haciendo todo lo posible para que nadie se entere, ni de la falta de transparencia ni de la falta de rigor ni de la falta de compromiso con la gestión del dinero público. Y por supuesto, empresas todas, siempre y cuando están en el registro de licitadores, ya sea de la Junta y o del Estado; pequeñas, grandes, medianas, encabezadas por mujeres o por hombres, nos da exactamente igual, pero en el registro de licitadores. Y si es posible, señora consejera, que tengan alguna relación con la actividad con la que se les va a contratar, ¿vale?

Así que, con estas credenciales que le he anunciado antes, sigue manteniendo que el proceso de adjudicación a dedo de esos contratos de obras de emergencias a estas dos empresas, padre e hijo, según usted, está limpio.

Mire, el contrato adjudicado en 2021, a Barbeal, para las obras de la A-390, —que aquí lo tengo—, queda expresamente prohibido subcontratar a otras empresas, expresamente excluido. ¿Alguien, en la consejería, o usted misma, se ha interesado o le han enseñado los TC1 y TC2 de los empleados que trabajaron en esa obra? ¿Han comprobado, con todo el rigor del que usted algunas veces hace gala, que, efectivamente, no había subcontratación y que no se estaba incumpliendo una de las condiciones del contrato? Y usted ha hecho alusión a la carretera que se puso en marcha ayer, la A-480, una magnífica foto. Creo que es la primera vez en la historia que una obra adjudicada de la Junta de Andalucía no cuenta en la foto con la empresa que ha hecho la obra, la primera vez, con lo cual, algo digo yo que no estará en su sitio.

Los contratos de emergencias no se han establecido para dar una primera oportunidad a una empresa que quiere cambiar de actividad, a una empresa que estaba en restauración y ahora quiere dedicarse a la obra civil. Los contratos de emergencias están regulados para resolver con empresas solventes, capacitadas y con experiencia y trayectoria profesional un daño de un arreglo urgente. Le voy a poner un ejemplo, señora consejera: si usted tiene un siniestro en su vivienda que necesita una actuación urgente, ¿qué hace?, ¿va al panadero de la esquina o busca a un profesional experimentado? No sé si quiero que me responda, sinceramente.

Sobre el contrato de Juan Beas, ¿a qué documento acudió la Consejería de Fomento para conocer los detalles de la actividad de esta empresa?, una empresa que llevaba sin depositar en el Registro Mercantil las cuentas de los años 2020 y 2021. ¿En base a qué dato se garantiza esa solvencia económica y técnica de esta empresa para ser invitada y terminar siendo la adjudicataria del contrato de obras de emergencias?

Señora consejera, ¿hay una caja B en la Dirección General para conocer los datos que no se conocen por parte del resto de los ciudadanos y que tenga algún detalle sobre esta empresa que hoy no quiera decir?

Mire, es muy previsible usted en sus intervenciones. Y extender la tinta de calamar, que es lo que ha intentado esta mañana aquí, no va a evitar que yo le siga preguntando. Y, desde luego, lo que sí denota es que está incómoda con este asunto y que se le está atragantando el caso Emergencias en sus últimas horas como consejera.

Señor consejera, yo le vuelvo a preguntar: sabemos quién es el padre, sabemos quién es la hija; nos falta que nos diga quién es el padrino, quién es la madrina de este caso Emergencias.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Miren, señorías, he aportado información y, además, lo hago orgullosa. Y una gestión que no ha sido fácil, ha costado armar cada presupuesto, sacar adelante cada expediente, cada contrato que les he informado, pues me hacen sentirme orgullosa de una tarea importante, y quiero agradecer y reconocer todo ese trabajo; el esfuerzo, el trabajo de las delegaciones provinciales, de todos los técnicos de la consejería, para revertir una situación compleja, para redactar proyectos para mejorar la seguridad vial de nuestras carreteras y afrontar otros retos de construcción de infraestructuras que son absolutamente necesarios.

Y he respondido respecto a este asunto que les preocupa, pero debo decirles que la consejería que dirijo respondió en el primer minuto, y la respuesta estaba dada con absoluta transparencia y claridad: desde el primer minuto hemos dicho que estos contratos, que tanto les preocupan, son legales. Así se respondió en el comunicado que emitió la consejería que dirijo, y también la delegación provincial de Cádiz. Y me remito a ese comunicado y a esas palabras.

Decirles que, como pueden apreciar —es determinante la información que les he trasladado—, este Gobierno ha tenido que invertir muchísima energía, muchísima energía, en revertir la dejadez y la falta de planificación de los gobiernos socialistas en nuestra red de carreteras, muchísima. Descuidó lo que es propiedad de todos. Y ahora algunos nos dicen que trabajemos, reclaman actuaciones, cuando se deberían haber tomado las medidas en su momento, cuando estuvo en sus manos, cuando tuvieron la capacidad de cambiar esta situación.

Lo realmente importante —y es motivo de satisfacción— es que se ha conseguido revertir la situación de baja inversión en materia de conservación y mantenimiento de nuestra red de carreteras a lo largo de estos cuatro años de legislatura.

Hoy en día, el presupuesto de 2023, las partidas presupuestarias destinadas a conservación y a seguridad vial superan los 207 millones de euros. Decirles que con esta cifra hemos conseguido, a pesar de las dificultades, la pandemia, de la crisis, recuperar y superar el nivel de inversión que tenía esta consejería antes de la crisis de 2008.

Ofrecí ese compromiso en la primera comisión en este Parlamento, y así ha sido. Soy consciente de que, aun con eso, queda trabajo por hacer —mucho— en materia de infraestructuras viarias. Pero hemos dado pasos muy importantes para mejorar el estado de nuestra red de carreteras, tras años de dejadez. Y, a la vez, hemos puesto las bases para seguir desarrollando nuestras infraestructuras, gracias, en primer lugar a la redacción de un número muy importante de proyectos —más de 220 proyectos—. Lo vuelvo a decir: sin proyectos, no hay obras. Y hoy, este Gobierno cuenta con proyectos, y esta consejería, para afrontar su construcción: 220 proyectos listos, preparados. Y en segundo lugar, con la aprobación del documento de planificación, el PITMA 2030, que también marca el camino, recoge esos proyectos, para poder culminar esas obras, poder afrontar la construcción de los mismos.

Luego la tarea que tenemos por delante, va a tener por delante nueva consejera, consejero, va a seguir teniendo que seguir poniendo al día las carreteras con mucho esfuerzo, y con mucho presupuesto, porque quedan deberes por delante por hacer, pero es en gran medida consecuencia de la desgana, la falta de planificación de los gobiernos anteriores, que no supieron mirar más allá de la propaganda y de los grandes carteles anunciando proyectos sobre los cuales no había ni un mísero papel. Lo vuelvo a repetir.

La falta de previsión, las falsas promesas, les hicieron olvidar algo muy importante: que planificar nuevas infraestructuras no implica abandonar las existentes. Eso solo lleva a la progresiva degradación de unas infraestructuras en las que se han invertido muchos fondos europeos, mucho dinero de todos los andaluces, es patrimonio de todos, y nuestra responsabilidad, y la del Gobierno es preservar, conservar y mantener. De ahí el enorme esfuerzo, contrato a contrato, que ha realizado este Gobierno para revertir la situación.

Señorías, el movimiento se demuestra andando.
Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.
¿Quiere que hagamos un receso de cinco minutos para recuperar un poco la voz?

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Por mí no, perfecto. Seguimos.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La consejera incombustible.
[Risas.]

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Acabamos antes, ¿no?
[Risas.]

12-23/POC-000143. Pregunta oral relativa a la mejora de la A-338 desde la segunda circunvalación de Granada al Polígono de Escúzar

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues empezamos entonces con el segundo punto del orden del día, que son las preguntas con ruego de respuesta oral, la primera es planteada por el Grupo Parlamentario Vox en Andalucía, relativa —me voy a poner las gafas, porque si no, no veo— a la mejora de la A-338 desde la segunda circunvalación de Granada al polígono de Escúzar.

Entiendo que la va a formular el señor López Olea.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, también desearle lo mejor en lo personal, que no debe estar reñido con la rivalidad política y las evidentes diferencias ideológicas que tenemos.

La pregunta se refiere a un tema *granaíno*, y entonces estamos con la *granaidad*. Y en este caso es un tema que usted ha llevado recientemente a los medios de comunicación. Se trata de..., relativa a la mala condición en la que se encuentra la conexión con el polígono de Escúzar y la mejora con su conexión con la A-338. En este caso, ¿qué se tiene pensado, qué se tiene preparado por parte de la consejería para solucionar este tramo de carretera? Que además es un tramo que, como usted sabe, soporta un tráfico rodado de vehículos de gran tonelaje, relativo al polígono industrial al que se refiere.

Nada más.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Olea. Ha consumido 30 segundos.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Desde el cambio de Gobierno en 2019, Granada se ha incorporado a la locomotora económica de Andalucía. Fue en noviembre del 2020 cuando nos propusimos desbloquear las obras que quedaron paralizadas en diciembre de 2010, otra obra paralizada socialista, las de acondicionamiento y desdo-

blamiento de la carretera A-338 a su paso por el parque metropolitano de Escúzar. Un año después, en 2021, se encuentra en funcionamiento tras recuperar el aval la empresa de esta vía, que es clave en los movimientos internos del parque industrial.

Señorías, somos conscientes de la importancia que está adquiriendo el parque de Escúzar. Decirle que además somos conscientes del enorme reto que tiene la ciudad de Granada, la provincia de Granada, de albergar el proyecto del acelerador de partículas, donde el compromiso de la Junta de Andalucía es nítido y aporta el 50% de esa gran inversión.

Es de justicia también recordar que nuestro compromiso con los andaluces ha pasado y pasará también por dar servicio y buscar soluciones eficaces y fáciles, para convertir a nuestra comunidad en líder nacional también en atracción de inversiones.

Por ello, el Gobierno de Andalucía apuesta por el desarrollo del parque, y aunque hemos mejorado los accesos al parque de Escúzar, lo vamos a seguir haciendo. En primer lugar, mejorando la movilidad interior del parque, trabajando con sus responsables en el diseño del proyecto para el tramo de la A-338 que lo atraviesa en el interior. En segundo lugar, lo próximo va a ser ampliar y mejorar los dos kilómetros que unen el parque con la A-385, ya tiene reserva y partida presupuestaria, 3 millones de euros para que el acceso sea más rápido. En tercer lugar, estamos redactando, lo hace una ingeniería, el proyecto para unir la primera circunvalación y la segunda circunvalación, como un gran corredor verde, y una plataforma que va a ser evidentemente reservada también para el transporte público, con lo que lograremos también favorecer el acceso en transporte público y mejorar ese transporte público en el área metropolitana. Va a beneficiar de forma muy importante este nuevo corredor sobre el que trabajamos en su redacción, también el acceso al parque de Escúzar, adelantándonos al acelerador de partículas.

Y a medio plazo trabajamos para el acceso directo entre el parque y la segunda circunvalación a través de la A-338 y la variante de la Malahá, una actuación importante, que va a mejorar los accesos a este parque también y que va a convertirse, estamos convencidos, es lo que deseamos, en un polo generador de empleo y que va a necesitar mejores comunicaciones. Por tanto, el esfuerzo es de todos, señorías.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

El señor López Olea creo que tenía todavía turno de palabra.

El señor LÓPEZ OLEA

—Sí.

Señora consejera, entendemos que son cuestiones necesarias para el desarrollo industrial de la provincia de Granada, y usted, que se postula como alcaldesa, también está aquí como consejera, teniendo iniciativas sobre parte del territorio de Granada. La otra vez, en una pregunta parecida, sobre ese corredor verde al que hace referencia, yo le hice alguna referencia sobre la sensibilidad de muchos de

los granadinos con respecto a ese mar verde que tenemos frente a nuestra magnífica ciudad, que es la Vega de Granada, y el respeto que merece el mismo. Cité algunas frases de Federico García Lorca, creo recordar. Con respecto a este tema, espero que sea así, porque siguiendo con el *granaíno*, y aquellos dichos que decían por ejemplo del Tonto Pitres, usted como persona que vive en Granada tiene que saber, o bien aquello de «dos cosechas de membrillos», que se dice en Granada, que también viene de la misma localidad, y hace referencia a aquel alcalde al que la población le pedía dos cosechas de membrillos, y lo que hizo fue ampliar el año a 24 meses. Estamos en jornada electoral, sí, estamos aquí todos trayendo temas electorales para las próximas elecciones del 28 de mayo, pero debemos tratar estos temas, entiendo, con la más absoluta seriedad. Después de haber escuchado aquí la cantidad de millones que en legislaturas socialistas se perdieron con esto de las carreteras que nunca se llegaron a realizar, y empezamos a hacer esa sumatoria, las pérdidas, o el sentimiento de pérdida que se tiene, por mi parte es bastante grande, ha hecho usted una relación bastante extensiva de todos esos contratos que nunca llegaron a ejecutarse, o las pérdidas que con el tema del fomento y obras públicas se han tenido al tener que indemnizar a empresas que no fueron pagadas, etcétera. Las cuestiones que, de forma electoralista, se han traído también a esta sala, pues creo que deben tener la respuesta precisa, concreta y justa para aclarar, en este caso a los andaluces, a los electores, que también van a tener que ir a las urnas próximamente.

Nada más, señora presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, le he detallado el trabajo que estamos desarrollando con una clara planificación, medidas a corto, a medio y a largo plazo, pero sobre todos y cada uno de los proyectos estamos ya trabajando. Lo importante es la planificación y la redacción de los proyectos. Decirle que ese proyecto de corredor verde que va a unir la primera, la segunda circunvalación, y va a dar acceso al parque de forma duplicada, es un proyecto, le decía, sobre el que la ingeniería está trabajando. Porque este Gobierno se ha adelantado. Creo que el importante proyecto del acelerador de partículas requiere, requiere de favorecer el acceso al parque. Y, mire usted, va a suponer el proyecto solo del Acelerador de Partículas 35.000 empleos durante la vida del proyecto. Luego estamos hablando de un gran proyecto, que va a trasladar numerosos desplazamientos.

Por eso que también ese corredor, como le decía —así lo está trabajando la ingeniería—, contempla una plataforma reservada para el uso del transporte público, que nos parece también fundamental.

Pero decirle que ese proyecto, que está en redacción, tiene que superar, evidentemente, todos los trámites, incluido el trámite ambiental. Luego dejamos que los técnicos trabajen, avancen en el proyecto.

Pero, desde luego, hay que estar a la altura, yo creo que hay que estar a la altura entre todos de seguir favoreciendo el desarrollo, que es un desarrollo muy importante, del parque, el poder albergar ese proyecto único y de referencia, que es el Acelerador de Partículas, y favoreciendo, por tanto, el acceso, la movilidad al parque para que siga creciendo y para que albergue ese proyecto de enorme importancia.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000503. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-306

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la siguiente pregunta, también del Grupo Socialista —creo que es el señor Torres el que la realiza—, relativa al desdoble de la A-306.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor TORRES CABALLERO

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, en estos días estamos viendo cómo se están iniciando los trabajos preparatorios de actuación en el proyecto de mejora de la seguridad vial en un tramo muy concreto, 17 kilómetros de un total de algo más de cincuenta y siete, de la A-306, El Carpio-Torredonjimeno. ¿Pero podría decirnos cuál es la planificación de la consejería para el desdoble o conversión en autovía de esta vía?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría. Ha consumido 25 segundos.

Señora consejera, cuando usted quiera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, el PITMA 2030 incluye la actuación de aumento de capacidad de la A-306 y, en efecto, ya hemos dado el primer paso en esa dirección a través de la licitación y la adjudicación de las obras de mejora de seguridad vial de la A-306, entre los kilómetros 41 y 57, en el término municipal de Torredonjimeno.

Este tramo de la A-306 presenta unos niveles bajos de servicio debido a la numerosa presencia de vehículos pesados, sobre todo tractores, maquinaria agrícola, que comprometen la seguridad vial. La vía cuenta con un carril por sentido que dificulta el adelantamiento; el firme se encuentra bastante deteriorado por el tránsito de vehículos desde las fincas colindantes, con grandes cargas durante la recolección de la aceituna; la velocidad de circulación se reduce de manera drástica a los usuarios, al no disponer de arcén suficiente, que facilitaría los adelantamientos; la mayoría de los accesos son directos, desde caminos en tierra, por lo que en época de lluvias arrastran barro en los neumáticos, que se desprenden en la vía y conllevan riesgos de deslizamientos.

Señoría, el pasado mes de febrero iniciamos las obras, con una inversión de 15,2 millones de euros, una actuación que va a suponer la reforma integral de 16 kilómetros de vías, que abarca la construcción de un tercer carril adicional en tramos para facilitar los adelantamientos; la eliminación de 51 accesos directos peligrosos, que se van a canalizar a través de nuevos caminos de servicios y la remodelación de una decena de cruces; el ensanche de la plataforma para ejecutar los carriles adicionales de intersecciones; alojar carriles de aceleración y desaceleración y carriles centrales de espera, y la rehabilitación integral del firme, para el que se emplearán, además, materiales asfálticos sostenibles de tipo MASAI, menos contaminantes y más respetuosos con el entorno.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cuando usted quiera, señor Torres.

El señor TORRES CABALLERO

—Gracias, señora consejera, por esta respuesta de un minuto cuarenta y cinco segundos.

Mire, no me ha dado respuesta a la pregunta que le he hecho. No ha dicho lo que está haciendo, lo conozco bien, porque cuando vengo hacia aquí la recorro prácticamente con mucha frecuencia.

Esa carretera no va a tener más arceles, esa carretera lo único que va a tener es vías de servicio para evitar pasos directos a fincas, y una rotonda en la intersección de la carretera a Escañuela. Una carretera de 59 kilómetros, en la que solo están interviniendo en 17; faltan 10 kilómetros para llegar a Porcuna o al término de Lopera; le faltan 20 kilómetros para llegar ni siquiera al límite de la provincia de Jaén, y le faltan otros 23 kilómetros para llegar al nudo de El Carpio. Por cierto, proyecto, el de El Carpio, que se quedó redactado en 2018. ¿Tienen planteadas la ejecución y la puesta en marcha de ese proyecto, consejera?

Mire, este es el programa electoral del Partido Popular en 2018, cuando Juanma pensaba que se iba y miraba con añoranza a Andalucía. Aquí prometieron la conversión de autovía El Carpio-Torredonjimeno. Este, cuando Juanma empezaba a reírse de Andalucía, el de 2022, ya no hablaban de ello. Hablan como en el PITMA, donde han sacado de ello las conexiones de Córdoba y Jaén por autovía. Simplemente hablan en el PITMA de mejoras.

Por lo tanto, señora consejera, Moreno Bonilla, el Partido Popular y usted, que ha sido su consejera durante estos cuatro años y cinco presupuestos, están negando el derecho a las provincias de Córdoba y Jaén de estar conectadas por autovía. Esa es su herencia con la provincia de Jaén, señora consejera, esta y muchas otras. El PITMA pone como ejemplo actuaciones como la A-32; por cierto, actuación que es del Estado, la Linares-Albacete, del Estado, y la pone como ejemplo. Usted no puede poner como ejemplo ni una sola actuación en autovías en la provincia de Jaén. En sus cuatro años de mandato han sido cero los kilómetros de autovía que han puesto en marcha en la provincia de Jaén.

Moreno Bonilla dice que usted es la mejor consejera de Fomento que ha pasado a la historia. Yo le digo que usted es la consejera más anti-Jaén de cuantos han pasado por la historia de este Parlamento y del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. Y si usted lo es y Moreno Bonilla dice que usted es la mejor, quiere decir que Moreno Bonilla y el Partido Popular son los más anti-Jaén que ha habido también en la historia de Andalucía.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.
Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Le he indicado que el PITMA recoge esa infraestructura y no recoge mejoras, recoge aumento de capacidad. Y decirle que el proyecto que está en ejecución es compatible, permite en un futuro ese aumento de capacidad. Así lo he expresado.

Esta actuación, la que se está ejecutando, que acometemos no es fruto de un capricho. En abril de 2020 conocimos el resultado del estudio de viabilidad del proyecto de aumento de capacidad de la A-306 y concluyó que esta era la mejor alternativa y la estamos ejecutando, mire usted. Supone una inversión de 15 millones de euros.

Solo recordarles que en los anteriores 37 años los gobiernos socialistas se olvidaron de esta infraestructura. Forma parte del PISTA pero, mire, ustedes no hicieron absolutamente nada, no venga a dar aquí lecciones porque tuvieron muchos años y muchos presupuestos para acometer esta infraestructura.

Y, mire, señoría, le voy a decir cuál es la herencia de este Gobierno y de esta consejera con la provincia de Jaén; además, también muy orgullosa: haber ejecutado y destinado la mayor inversión en la provincia de Jaén en los últimos años, como ha reconocido el sector, por cierto, que también felicitó y entregó en un acto al presidente de la Junta de Andalucía su Palustre de Oro, el sector de Jaén, precisamente por atraer la mayor inversión en materia viaria de carreteras en la provincia de Jaén, como usted bien sabe, aunque hoy diga lo contrario.

Son 55 millones de euros de la ITI de Cádiz —que, por cierto, ITI de Cádiz que el Gobierno socialista vendió pero sin un solo proyecto—. Hemos empezado redactando todos esos proyectos que están en ejecución. Esta consejera ha invertido 55 millones de euros en la provincia de Jaén, en la ITI de Cádiz —no se ría, señoría, y respete— y cinco millones y medio que están licitándose en estos momentos, ¿eh?, más de lo que hizo el consejero anterior, que era jiennense, por cierto, y abandonó este listado de infraestructuras que hoy estamos ejecutando, y es la herencia de esta consejera por la provincia de Jaén, por la que apuesta y ha apostado con determinación y con mucho trabajo.

La reforma integral de la A-311. El acceso desde la A-44 al Parque de Geolit, en Mengíbar, en ejecución. El acondicionamiento de la conexión de Sorihuela del Guadalimar con la Nacional-323, a través de

la A-6201. El nuevo puente del Aguadero, en la A-317 —también le gusta esta infraestructura, la presu-
puestaron una vez tras otra—. Vamos a licitar las mejoras de la A-305, a la altura de Porcuna, y el acce-
so al Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas, en la A-319.

Y, por cierto, usted lo olvida también, sí hemos ejecutado autovías en Jaén, un tramo que deja-
ron ustedes abandonado y parado, que pertenece a la autovía del Olivar, sí, el tramo de Baeza, que
ha ejecutado este Gobierno. Sí, no se ría, ustedes fueron incapaces de hacerlo, pero ni dejaron un mí-
sero papel para dar continuidad a la autovía del Olivar; por cierto, proyecto que también avanza, el de
Martos-Alcaudete.

Gracias, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000703. Pregunta oral relativa a la variante de Las Angosturas A-333 (Córdoba)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, relativa a la variante de Angosturas, en la A-333, en Córdoba, la plantea la señora Ambrosio.

Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, le voy a hablar de la provincia de Córdoba, no..., para que se oriente, no como Jaén y Cádiz antes.

El Grupo Socialista quiere preguntarle sobre el estado de la tramitación de las expropiaciones llevadas a cabo con motivo de las obras del nuevo trazado de la variante de Las Angosturas, en el municipio de Priego de Córdoba. Una actuación largamente demandada por la comarca, que será una alternativa al trazado de la A-333 a su paso por Priego de Córdoba. Su trazado comienza en el kilómetro 11 de la carretera A-333, en la intersección con la carretera provincial 7.205, mejorando el acceso a Fuente Tójar, y va a finalizar en el cruce que comunica el itinerario de Alcaudete con la A-92.

Las obras de la variante están bastantes adelantadas, un 70% las explanaciones, el 40% en los drenajes, el 32% en la estructura y ese viaducto de 112 metros de longitud sobre el río Salado. A lo largo de la obra sabe usted que han aparecido restos arqueológicos de gran valor que han obligado a realizar distintas modificaciones que desconocemos si están previstas presupuestariamente sobre el proyecto inicial y, asimismo —y esto es una información de última hora—, se ha anunciado la reforma de 49 líneas de alta tensión para proteger al águila perdicera, una actuación —insisto— que está anunciada pero que no está licitada ni presupuestada.

Pero, ya que le he hecho el desarrollo, voy a la pregunta fundamental. Se ha constatado a través de la información aparecida en diversos medios de comunicación locales la preocupación, yo le añado preocupación y malestar de los propietarios afectados por las expropiaciones llevadas a cabo en el desarrollo de las obras del nuevo trazado de la carretera de Las Angosturas, tanto es así que eso obligó a la delegada territorial a una reciente visita de la obra y en la presencia de los medios de comunicación quiso tranquilizar a los afectados por las mismas. La propia delegada llegó a afirmar que en el año 2010 hubo familias a las que se realizó un pago parcial como depósito previo, lo que permitió que la Consejería de Fomento haya podido ocupar los terrenos a lo largo de toda la obra. Y a día de hoy, parece ser, y ese es el motivo de nuestra pregunta, que se están negociando con las familias afectadas los valores de la expropiación y la determinación de las cantidades que se les van a abonar. Resulta evidente que el desarrollo de la obra no ha ido acompasado de la responsabilidad que debería haber tenido la Junta

de Andalucía y especialmente su consejería en cumplir con la obligación de indemnizar a los propietarios afectados por su actuación.

Por tanto, señora consejera, le preguntamos: ¿en qué situación administrativa están los expedientes de expropiación necesarios para que la Administración autonómica obtenga el derecho de los terrenos afectados por el trazado de la variante de Las Angosturas y si serán necesarias nuevas expropiaciones motivadas por la aparición del yacimiento arqueológico en el trazado de la variante?

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Ha consumido todo su tiempo.

Señora consejera, cuando quiera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, las obras de la variante de Las Angosturas ha necesitado de tres expedientes expropiatorios que se hayan en curso.

Un primer expediente para el proyecto originario, que fue redactado en 2009. Un segundo, consecuencia de la actualización del anterior, que quedó caducado y requirió un cambio de trazado. Esta es la historia de la variante de Las Angosturas. Y un tercero consecuencia del hallazgo fortuito, pero de una enorme trascendencia, de los restos arqueológicos de un almazara romana.

Incoado un procedimiento expropiatorio, lo primero que se realiza es publicitar convenientemente las licitaciones para el levantamiento de las actas previstas. Solo en estas citaciones es donde se explica la actuación y se comprueban los documentos de los titulares de las fincas. Sin entrar en más pormenores de este complejo procedimiento, una vez notificada la consignación o pagado se tendría la disponibilidad del terreno.

Pues bien, señoría, en noviembre de 2009 se aprobó el proyecto de la variante de Las Angosturas por parte del Gobierno anterior, por el que inició el primer expediente expropiatorio. Se levantaron las actas de ocupación de las 100 fincas inicialmente afectadas y fue en junio de 2010 cuando se procedió al abono de los depósitos previos tramitados.

Pero, como bien conoce su señoría, las obras no se ejecutaron nunca, el expediente de expropiación quedó paralizado y, por cierto, esa paralización del Gobierno socialista también ha implicado pagos de intereses, esta es una de las que hemos tenido que pagar por ello también, pero además dejó caducar el proyecto para más inri el Gobierno anterior. Tampoco se produjo la ocupación efectiva de las fincas, por lo que sus propietarios siguieron disfrutando de la renta que estas fincas les generaron trece años después. Decirle que ha sido el Gobierno de Juanma Moreno quien retoma esta actuación tan deman-

dada por los ciudadanos de Priego. En 2022 no hemos podido entrar realmente a las fincas afectadas por el trazado de la variante de Las Angosturas y es ahora cuando de nuevo hemos reiniciado un estudio de las valoraciones del mutuo acuerdo de 2009, como bien sabe su señoría, ya que el depósito previo se realiza sobre el valor catastral de la finca, pero el mutuo acuerdo incluye la valoración real de lo que finalmente ocupa la obra.

Con respecto al segundo expediente expropiatorio, una vez actualizado el nuevo proyecto de la variante de Las Angosturas en 2021, realizamos los depósitos previos en 2022 y 2023, del que solo quedan pendientes dos fincas. Quedarían también pendientes todos los mutuos acuerdos nuevos.

En tercer lugar, el descubrimiento del yacimiento romano, con restos de una almazara, con calzada y con una natatio con un gran valor histórico, por cierto, ha necesitado de la modificación del trazado para reservar las ruinas, y en febrero de 2023 ha requerido del inicio de un nuevo expediente de expropiación, el tercero.

Resumiendo, los pasos que vamos a dar ahora para resolver este asunto, señorías, son los siguientes: los depósitos previos de este último modificado por la aparición de los restos arqueológicos, a la vez la valoración de los mutuos acuerdos pendientes, intercalando aquellos de los que ya se pagaron sus depósitos previos en 2009 y los propietarios comenzarán a cobrar su justiprecio lo antes que la tramitación administrativa nos lo permita.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

12-23/POC-000709. Pregunta oral relativa a la costa de Mojácar (Almería)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, una nueva pregunta por parte del Grupo Socialista, relativa a la costa de Mojácar, en Almería, que realiza el señor Recio. Tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Gracias, presidenta.

Consejera, ¿cuál es el estado de la obra del proyecto de variante hasta la costa de Mojácar?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cinco segundos. Eso no es nada.

[Risas.]

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, tras su adjudicación el pasado mes de noviembre, con un presupuesto de 5,3 millones de euros de inversión, tras formalizarse las firmas del contrato y del acta de inicio de obras, estas comenzaron el pasado mes de enero.

Decirle que desde entonces se han ejecutado los trabajos ambientales necesarios, como marca la resolución que otorga la autorización ambiental autorizada. En este sentido se están desarrollando los siguientes trabajos: la prospección de la flora, como es el caso de *Salsola papillosa* o salado, entre otras, que se encuentra incluida en la lista roja de la flora vascular de Andalucía y, por tanto, protegida con el grado vulnerable en la legislación de la prospección de la fauna, como el de la tortuga mora, recogida en el *Atlas y Libro Rojo de los Anfibios y Reptiles de España*, y el objeto de estas prospecciones es el de finalizar la propuesta del Plan de Vigilancia Ambiental e informes previos para dar cumplimiento a los requisitos de la DIA —de la Declaración de Impacto Ambiental—.

Al mismo tiempo se han efectuado las tareas del expediente de expropiación forzosa. Las obras de la variante de Mojácar marchan cumpliendo los hitos marcados en los pliegos que establecen un plazo

de ejecución de 24 meses desde el inicio de los trabajos. Nada que ver con incumplimientos ni con retrasos de antes.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor Recio.

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Sánchez, si no le importa.

Pero en cualquier caso...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón, perdón. Lo siento.

[Risas.]

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Da lo mismo.

Gracias, presidenta.

Gracias, consejera.

En la Comisión de Fomento del mes de noviembre, creo que fue mi paisano el señor Guzmán el que le preguntó por este asunto. Dijo que las obras iban a comenzar en diciembre, y la realidad, más allá de lo que usted ha señalado, es que a día de hoy, 30 de marzo, no hay ninguna máquina por allí.

La Consejería de Sostenibilidad entregó en enero al ayuntamiento la declaración ambiental estratégica sobre el PGOU, en donde se informaba de manera desfavorable sobre los viales de continuación hasta la costa propuestos desde la variante, dejando la obra que usted ha adjudicado por más de 5 millones de euros como una carretera en mitad del monte a ninguna parte.

Yo le pregunto, consejera, si esta declaración ambiental motiva, que no lleguen las máquinas allí, si usted garantiza la conexión con la costa, si influyen en algo, como le digo, la declaración desfavorable para una conexión interior con la costa de Mojácar que históricamente ha chocado —no como decía el señor Guzmán— con el olvido de anteriores gobiernos, si no ha chocado con la protección de los valores ambientales de la zona, de ahí que la variante, inicialmente proyectada de seis kilómetros, se haya reducido a una minivariante de dos kilómetros, que es lo que ustedes están ejecutando.

Nos hubiese gustado que el señor Guzmán, igual que fue rápido para sacar pecho por la adjudicación de la obra, hubiese sido rápido también para pedirle explicaciones sobre lo que está pasando ahora mismo con esta actuación y si ustedes garantizan que va a llegar hasta la costa.

De verdad es que desde la declaración ambiental se ha impuesto el silencio y no pregunta, pero para eso estamos aquí, para que nos digan si van a conectar Mojácar, desde el interior hasta la costa, a través de una conexión muy necesaria.

Se va de la consejería, consejera, dejando temas pendientes con Almería: como terminar la autovía del Almanzora hasta Baza. El inicio del puerto seco en Níjar y su conexión ferroviaria. El acceso norte a la ciudad de Almería. La solicitud de la obligación de servicio público para los vuelos con Madrid y Barcelona. Y parece que también deja pendiente la conexión hasta la costa. De verdad que sería una buena despedida con los almerienses garantizar la conexión a la costa y dejar firmada la carta de petición de la obligación de servicio público para los vuelos de Almería con Madrid y Barcelona. Que, por cierto, un concejal del Ayuntamiento de Almería dijo que no tenían problema en poner el dinero. Pues si no tienen problema en poner el dinero firme la carta antes de irse. Y de verdad que los almerienses se lo agradecerán.

En cualquier caso, le deseo en lo personal que le vaya bien, pero en lo político deseo que mi compañero Paco Cuenca le gane las elecciones y siga siendo el alcalde de Granada.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Sánchez Teruel. Disculpe la confusión.

Señora consejera, tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señorita, por sus palabras.

Decirle que hablamos de una inversión que es muy importante para Mojácar. Me siento orgullosa y tranquila porque rescatar este proyecto ha costado mucho, créame, señorita. Es consecuencia del intenso trabajo que ha realizado la consejería con el Ayuntamiento de Mojácar, con su alcaldesa, para acometer la finalización de una variante que se planteó hace treinta años por parte de los gobiernos socialistas, cuando en Sevilla gobernaban otros.

Hemos logrado alcanzar un acuerdo que ha dado fruto a través del convenio firmado con el Ayuntamiento de Mojácar y que nos ha permitido encauzar la variante con un trazado nuevo que va a mejorar el intenso tráfico del Paseo del Mediterráneo de Mojácar, el corazón de Mojácar.

Señorita, quiero recordarle que también a los mojaqueros y a los almerienses la historia de esta variante de Mojácar, cuyas obras se iniciaron el año 1994, pero como hicieron con tantas infraestructuras

también la paralizaron un año después, nos ha costado a todos pagar por su reclamación. Y por sus intereses como con la autovía del Almanzora —de la que me siento muy orgullosa de haber rescatado ese proyecto, haber finalizado su primer tramo en la provincia de Almería y darle continuación y unir con la A-7, como usted sabe—. Obra en ejecución y dentro del contrato. Luego una obra que avanza. Pero además diseñando, planificando dar continuidad a ese eje tan importante que ustedes abandonaron y por el que hemos tenido que pagar 17 millones de euros. Ya teníamos para medio tramo, ¿eh?, nos hubiera costado un poquito menos. Pues, planificando también su llegada a la provincia de Granada.

Decirle que ocho años nada más y nada menos, en 2022 redactaron ustedes una orden de estudio para el nuevo proyecto que acometería la variante en dos fases. La primera fase la ejecutaron en 2005. El segundo tramo no se llevó a cabo —y usted lo sabe bien y debe recordarlo—, porque no tuvo la declaración de impacto ambiental, fue desfavorable —eso lo tenemos que tener en cuenta—.

En estrecha colaboración con el ayuntamiento hemos trabajado durante meses en esta nueva alternativa de trazado. Un tramo de dos kilómetros entre la A-1203 y el paraje de Las Marinas. Y cuenta con una inversión de 5,3 millones de euros. Luego le pido que no genere sombras ni dudas. Es una inversión muy importante y clave para mejorar el tráfico del centro del municipio, pero también para mejorar la conexión con Carboneras y con Garrucha.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000711. Pregunta oral relativa al *parking* Camino de Ronda (Granada)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al *parking* del Camino de Ronda, en Granada. Y supongo que la realización es por la señora Manzano.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, señora presidenta.

Señora Carazo, dice de usted el señor Moreno Bonilla que es una buena gestora, pero nosotros opinamos que usted se marcha con un rosario de temas para los que no ha tenido capacidad de abordar y que ponen en duda las palabras del señor presidente. Y como ejemplo la no apertura del *parking* del Camino de Ronda y Granada.

¿Podría explicarnos las razones por las que a día de hoy tiene usted, su consejería, aplazada la apertura del *parking* del Camino de Ronda, en Granada?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano,
Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire usted, señorita, yo creo que primero vamos a despejar una confusión. Porque se deduce, ¿no?, de la formulación de su pregunta. A día de hoy esta infraestructura requiere de su construcción y de una elevada inversión para ser un *parking*. Hoy no es un *parking*, hoy es un túnel que ustedes dejaron vacío cuando se construyó el metro de Granada. No dispone de ningún tipo de instalación eléctrica, de iluminación, de saneamientos, de revestimientos arquitectónicos. Precisa de la ejecución de las instalaciones, de los equipamientos que son imprescindibles para su legalización y funcionamiento, por lo que hoy no se puede abrir de la noche a la mañana —y lo debería conocer usted y saberlo.

Dicho esto, desde la Junta de Andalucía estamos trabajando desde el primer minuto para favorecer su explotación como *parking*, pero también para favorecer la llegada de esta infraestructura, necesaria en el distrito Ronda, que como consecuencia también..., de esas obras que compensan a la ciudad de Granada, del metro de Granada, que se alargaron más de la cuenta. Este es nuestro compromiso. Y al igual que hemos cumplido desbloqueando todas las obras compensatorias del metro de Granada, todas

las obras compensatorias del metro de Granada, ayer firmé el convenio también para favorecer la construcción de la piscina con la rectora de la ciudad. Vamos a hacer lo mismo con el aparcamiento del Camino de Ronda. Usted no se preocupe y esté tranquila.

Y también pido tranquilidad al alcalde de la ciudad. Mire usted, el alcalde de la ciudad fue delegado de Fomento y fue incapaz de impulsar ni el túnel del Camino de Ronda para que fuera un *parking*, ni ninguna de las obras compensatorias del metro. Por cierto, la calle Arabial también terminada y en servicio esta semana.

Está haciendo uso político de una infraestructura sobre la que la Junta de Andalucía está trabajando para dotar de viabilidad y para abrir ese *parking*. Estén tranquilos. Se va abrir ese *parking* como todos los proyectos de las obras compensatorias del metro de Granada que hemos impulsado desde el primer momento.

Mire, decirle que cuando fue delegado de Obras Públicas el señor Cuenca nada hizo para avanzar el proyecto. Ya como alcalde solo promovió con la Agencia de Obra Pública un grupo de trabajo con el que solo se reunió una vez en marzo de 2018. Y solo para acordar la viabilidad técnica, económica y jurídica, sin abordar trabajo algún; trabajo que ha abordado este Gobierno encargando el estudio informativo y ya cuenta con anteproyecto.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Manzano.

La señora MANZANO PÉREZ

—Señora consejera, acudir a la época del actual alcalde de Granada como delegado de Fomento tiene tela. Es que yo todavía no había terminado ni la carrera. Señora consejera, ya le vale.

Dice usted que este tema se ha alargado más de la cuenta. Pues, efectivamente, eso es lo que venimos aquí a criticarle, señora consejera. Que usted en estos largos cuatro años no haya tenido la capacidad de poner en marcha esta infraestructura.

Pero, mire, le voy a explicar un poquito. Con el soterramiento del metropolitano de Granada, su paso por el Camino de Ronda, ganaron los peatones, ganaron los ciclistas; pero aunque usted no lo quiera reconoce se perdieron muchísimos aparcamientos. Y la Junta de Andalucía, entonces sensible con una queja vecinal y lógica, pues decidió compensar a esta población con la construcción de un *parking* subterráneo. Un *parking* subterráneo que se prolonga desde la parada de Méndez Núñez hasta la recogida del metropolitano de Granada. El mismo metropolitano de Granada, señora consejera, que usted, cuando formaba parte del equipo de Gobierno del señor Torres Hurtado, intentaron boicotear hasta la saciedad y que hoy es el proyecto de movilidad más exitoso, más usado y más valorado de cuantos se han puesto en marcha en los últimos tiempos.

Un espacio, señora consejera, que se vuelvo decir, que lleva cuatro años y esperando a que usted le dé una solución, le dé una utilidad, pero que no ha avanzado nada, señora consejera.

Y sí, se ampara usted en un estudio de viabilidad que concluye que no hay demanda de estacionamiento. Debe ser que ese estudio de viabilidad, señora consejera, no ha contado con el ayuntamiento. Que está especialmente interesado en ese aparcamiento, dado que su PGOU recoge dicho aparcamiento para limitar la entrada del tráfico privado al centro de la ciudad. Y también una demanda de la ciudadanía que, por si no lo sabe, señora consejera, ha recogido ya más de 500 firmas demandando la construcción de ese *parking*.

La misma estrategia de siempre, señora consejera. Primero niegan la importancia del proyecto, por ser socialista, le restan valor, se oponen a él, lo retrasan, en la mayoría de las veces lo hacen encargando un estudio de viabilidad o encargando una reformulación del proyecto. Y todo, ¿para qué? Pues para luego decir, cuando haya pasado el tiempo, que es algo de ustedes, algo suyo.

Mire, ahora barajan otra alternativa. Está muy bien. Si nosotros o el ayuntamiento también estamos de acuerdo con ese centro de logística y paquetería, pero, ¿por qué no lo ha hecho, señora consejera?, ¿por qué no lo ha llevado a cabo?, ¿por qué no lo ha construido?, ¿en qué ha estado entretenida, señora consejera, durante todo este tiempo, para no tener en cuenta los intereses de la ciudad de Granada?

¿Sabe que es lo mejor que puede hacer, señora consejera, antes de marcharse? Pues cederle la gestión al ayuntamiento, para que ponga en marcha la licitación, en el menor tiempo posible, y bien hecha, y bien hecha. Porque usted ya nos ha demostrado su incapacidad o su falta de voluntad para construir este parque en el Camino de Ronda de la ciudad de Granada.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Bueno, mire usted, la Consejería de Fomento —se lo vuelvo a repetir, a ver si le ha quedado claro— no ha cejado en su empeño para dotar de viabilidad a la explotación del futuro estacionamiento del túnel vacío, desde su construcción del Camino de Ronda que ustedes fueron incapaces de favorecer la construcción de un *parking*. Y mira que tuvieron años desde que empezaron las obras del metro de Granada.

¿Qué hemos hecho? Pues, hemos llevado a cabo una exploración del mercado real, con diferentes empresas y sectores para testar su interés. Hemos encargado un estudio..., ya mucho más de lo que ustedes hicieron, que no hicieron nada. Un estudio para darnos soluciones, posibilidades, alternativas para la explotación del *parking*, buscando su rentabilidad. Y, en tercer lugar, encargar un anteproyecto que es necesario para construir esa infraestructura.

Decirle que seguimos trabajando, lo estamos haciendo como lo hemos hecho desde el primer momento. Le recuerdo que, entre medias, ha pasado una pandemia, que los *parkings* de Granada han estado vacíos un tiempo, como los del resto de Andalucía. Es decir, no olvide tampoco el contexto social y económico porque es importante, aunque a usted no le preocupe. Sólo le preocupa hacer política de esta infraestructura.

Mire, hemos establecido numerosos contactos con empresas que pudieran estar interesadas. Les puedo avanzar que hay empresas privadas y operadores del sector que han manifestado ya su interés por operar, explotar, el futuro *parking*. Decirle que, de hecho, hay dos empresas que operan en el sector de la gestión de *parkings* que nos han solicitado formalmente tener acceso al espacio del túnel que va a albergar el futuro estacionamiento para —de primera mano y con sus técnicos, con sus equipos— analizar *in situ* el espacio, hacer su propio análisis, toma de datos para plantear una iniciativa privada que ambas empresas están preparando.

Luego usted no esté nada preocupada. No se preocupe que también ese *parking* será un *parking* para los vecinos del Distrito Ronda lo antes posible, gracias al trabajo de esta consejería.

Lo importante: hemos ejecutado 17 millones de euros y del dinero de los granadinos se ha ejecutado en Granada, ese dinero que la Junta de Andalucía les debía para compensar por esas obras interminables del metro de Granada.

Diez millones ejecutados, el resto en ejecución y 4,6 que se ejecutarán para la construcción de una magnífica piscina, acordado con la Universidad de Granada, en el Campus de Fuentenueva.

Luego no se preocupe y no dude de un Gobierno que ha cumplido con Granada, lo va a seguir haciendo y va a culminar ese *parking* diez años después, tras la incapacidad de los gobiernos socialistas.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000727. Pregunta oral relativa a la puesta en servicio del tramo del metro de Málaga hasta el centro histórico

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la plantea el señor Oblaré, relativa a la puesta en servicio del tramo del metro de Málaga hasta el centro histórico de la ciudad.

Cuando usted quiera, señor Oblaré.

El señor OBLARÉ TORRES

—Gracias, señora presidenta. Y perdone los inconvenientes que ha podido crear mi intervención en la Comisión de Turismo. Es la primera vez que intervengo en esta comisión, sustituyendo a mi compañera Kika Caracuel.

Muchas gracias, señora consejera. Miren el *tukdam* es un estado de felicidad, de levitación que los monjes budistas dicen que es una trasposición de la vida a la muerte pero ellos no dicen que sea una muerte sino que es un sueño, que están durmiendo.

Hace unos años apareció un monje budista de doscientos años de edad en Ulán Bator, en Mongolia. Cuando los especialistas fueron a verlo dijeron: este monje está muerto. Y, lógicamente, los monjes budistas expertos en eso, decían: no, mire usted, no está muerto; está en *tukdam*, está en una situación de un sueño, se ha excorporado, su cerebro se ha transformado en un estado ideal. Y ese monje, después de muchos años, pues ésta es la duda entre los científicos y los budistas.

Ese monje tenía junto a él unos pergaminos y en un chino antiguo, y esos pergaminos..., se cogieron uno al azar, había un montón, pero cogió uno al azar algún especialista y lo tradujo, y ponían: «despiérteme cuando llegue el metro al centro de Málaga».

[Risas.]

Eso decía el pergamino. Muy antiguo.

El resto se pueden imaginar lo que ponía, el desdoblamiento de la A-356, la San Pedro-Ronda, la Periana-Río Gordo-Colmenar... Pues eso estaba en todos esos pergaminos muy olvidados por el Gobierno anterior.

Y llegaron el Gobierno del cambio, Juanma Moreno y esta consejera, a la cual quiero felicitar y agradecer el esfuerzo que en ese tiempo ha hecho porque sea una realidad el metro en Málaga, sea una normalidad no tener la ciudad cortada, la entrada más importante de la ciudad —la Avenida de Andalucía— diez años levantada en obras —que se dice pronto—, y creo que en muy poco tiempo —porque les hablo en muy poco tiempo—... Yo he llegado a la conclusión de que los socialistas miden los años como la edad de los perros: un año para ellos son siete años y una legislatura son casi treinta años. Por eso, cuarenta casi, a ellos les parece poco porque, lógicamente, es poco tiempo.

Pero ha sido mucho el daño que se les ha hecho a la ciudad, a la imagen, a los comerciantes..., con esa obra del centro de Málaga.

Se empezó al revés, desde afuera hacia dentro, cuando la lógica decía que habría que salir desde el centro hacia el extrarradio.

Bueno, la realidad es que ha sido un éxito, que el lunes se vivió una fiesta, que se ha inaugurado para un momento cumbre como es la Semana Santa, que hasta ni las mejores expectativas de los datos de uso: el martes ya se hablaba de 41.000 usuarios en el metro desde el centro. Yo creo que, en ese sentido, ahora sí se van a cuadrar las cuentas y esos 150 millones que ha costado la inversión después de esos catorce años esperándolo, cuando se hablaba de aquella fecha ideal del «once del once del once», que más que una fecha era un peine con tantos unos.

Y la verdad es que ya ha llegado. Las cifras van a corroborar y van a ser realmente rentables esas infraestructuras, y la apuesta es por llevarlo al nuevo hospital.

Yo creo que, en ese sentido, los malagueños estamos muy agradecidos de ese trabajo, vamos a echarla mucho de menos, y lo único que nos puede enorgullecer es que, desde el trabajo, desde la Alcaldía de Granada, haga volver a tener a Granada en la punta de lanza que nunca debió perder y que Granada recupere los espacios que ha perdido y que los granaíños recuperen las ganas de tirar de Andalucía, como tiramos los malagueños, tiran los sevillanos y tiran todos.

Y yo le deseo las mejores de las fuerzas y le agradezco, en nombre de los malagueños —si eso es posible— esta infraestructura, que llega después de muchos años y que, además, nos ha costado 500 euros de más de penalización —que hay que recordarlo—, que para algunos parece que el dinero público no es de nadie, pero es de todos los ciudadanos y nos cuesta impuestos. Y esas penalizaciones las van a pagar todos los andaluces.

Nada más y muchas gracias.

Gracias por su benevolencia, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Oblaré.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Gracias, señor Oblaré.

He disfrutado con su intervención. Muchas gracias.

Bueno, decirle, antes de responder respecto del metro de Málaga —infraestructura de la que me siento muy orgullosa del impulso que le ha ofrecido este Gobierno hasta su puesta en servicio y acceder al corazón de la ciudad—, decirles, porque hablamos de Málaga, que el Ayuntamiento de Marbella acaba de aprobar por unanimidad la aprobación inicial de su nuevo PGOM.

Es una magnífica noticia para Marbella, para Andalucía y es el primer PGOM que se tramita conforme a la LISTA y a su Reglamento, que va a ofrecer posibilidades de desarrollo y de crecimiento, que ha de ser sostenible a una ciudad tan importante como Marbella, que va a recuperar y va a contar con planeamiento después de haber sido anulado por la inseguridad jurídica de las leyes anteriores.

Luego me siento muy contenta de que sea, precisamente en estos últimos días, también, cuando se apruebe ese primer documento de planificación conforme a la LISTA.

Decirle, respecto de Málaga. Es una alegría. Creo que tenemos que hacer un público reconocimiento, ¿no? El nuevo tramo del metro de Málaga que conecta el centro histórico cumple hoy su cuarto día de funcionamiento, de puesta en servicio. Estamos de estreno. Y nos ha costado mucho.

Ha sido este pasado lunes 27 de marzo cuando, después de invertir 160 millones de euros —lo ha hecho este Gobierno— ha entrado en servicio la ansiada extensión del suburbano malagueño al centro, el tramo que discurre entre Perchel y las Atarazanas, como sabe, donde se localizan dos nuevas estaciones: la de Guadalmedina y la de Atarazanas.

Como sabe, el metro de Málaga se inauguró en julio del año 2014, con un trazado de 12 kilómetros, 17 paradas y estaciones, pero su puesta en servicio solo fue parcialmente en ese momento. Decirles que resultaba esencial disponer de estaciones en el centro histórico, para dotar de plena funcionalidad al suburbano. Con la llegada del metro al centro logramos conectar ya los tres distritos más poblados de la capital malagueña, además del distrito de Teatinos. De este modo, la entrada en funcionamiento de este estratégico tramo duplicará el volumen de usuarios, va a pasar de siete millones de pasajeros al año hasta los 14 que va a recoger anuales esta infraestructura.

No ha sido fácil, créanme, señorías, culminar este proyecto ante la situación de partida que nos encontramos en enero de 2019. No solo la obra de infraestructura, el recinto de los túneles, de las estaciones, presentaba bajos niveles de ejecución, sino que ni siquiera se había tramitado la licitación del resto de los contratos, que eran imprescindibles para la llegada del metro de Málaga. Ni siquiera contábamos con los proyectos, con los pliegos técnicos.

En la práctica, este Gobierno se encontró con la casa por hacer, con la obligación de atender, en primer lugar, las desesperadas peticiones del ayuntamiento, de su alcalde, de los vecinos, de los comerciantes, para despejar todo el viario público, ocupado por las obras en pleno corazón de la ciudad. Además, debíamos salvar una nueva modificación contractual por el inviable cumplimiento del horizonte de la puesta en servicio. Con determinación, con impulso, trabajando duro, hemos ido logrando ir dando paso a paso para su puesta en servicio.

En virtud de las cifras de producción alcanzadas, podemos afirmar que el 63% de la inversión necesaria para la puesta de este tramo se ha concentrado entre enero de 2019 y febrero de 2023, correspondiente el 37% anterior a los gobiernos socialistas.

Decirles que, en términos de empleabilidad, la puesta en servicio del tramo El Perchel-Atarazanas también tendrá un efecto muy positivo, 12 nuevos puestos de trabajo.

Y decirles también por último, informarles, que la acogida y la respuesta de los ciudadanos han sido más que notables. El dato de viajeros registrado el martes y el miércoles —ya con horario completo, como sabe— ha ascendido a 40.987 y 42.302, respectivamente, cifra que equivale a un incremento

del 49%. Además, el servicio se ha prestado sin incidencias reseñables y hemos podido comprobar la ágil adaptación de los usuarios al transbordo en las estaciones de El Perchel y Guadalmedina, a lo que ha contribuido el refuerzo también de personal de información con metrogúías.

Nuestro objetivo ahora está puesto en completar la red de metro, con la prolongación de la línea 2 hasta el nuevo hospital. Sigamos trabajando, la consejería lo va a seguir haciendo. También se encuentra en licitación, como saben —me he encargado de ello—, el primer tramo para dar continuidad, soterrado cien por cien, hasta el Hospital Civil, acordado, planificado, diseñado con el alcalde de la ciudad, mi compañero, Paco de la Torre, pero también con el Servicio Andaluz de Salud, puesto que llegará, culminará esta importante infraestructura y este nuevo ramal con el tercer hospital, fruto también del impulso de este Gobierno, del Gobierno de Juanma Moreno.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000728. Pregunta oral relativa al transporte a la demanda en la provincia de Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la planteará el señor García Román, sobre el transporte a la demanda en la provincia de Sevilla.

Cuando usted quiera, señor García Román.

El señor GARCÍA ROMÁN

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, buenos días.

Yo creo que tenemos claro que en 58 días va a ser usted la alcaldesa de Granada, pero es que durante su trayectoria como consejera permítame que le diga que ha sido usted la mejor alcaldesa que ha tenido la provincia de Sevilla. Y le voy a decir por qué: porque es que usted ha hecho lo que otros alcaldes del Partido Socialista no han hecho por Sevilla. Usted ha hecho realidad los proyectos que antes veíamos como imposibles. Pasará a la historia como la consejera que devolvió a los sevillanos la ilusión. La ilusión en las infraestructuras que merecíamos, en este caso, apostando por una movilidad a la altura de esta gran provincia.

Para recoger un poco de los datos que..., de las realidades que tenemos, hace un mes se puso la primera piedra, dando inicio a las obras del tramo norte de la línea 3 del metro de Sevilla, entre Pino Montano y el Prado, con una inversión de 1.300 millones de euros; ha desbloqueado el ya no abandonado tranvía de Alcalá de Guadaíra, acelerando la finalización de la obra civil y su posterior puesta en funcionamiento, así como la adjudicación de la fabricación de seis trenes por más de treinta millones de euros; también ha hecho realidad una gran demanda de la juventud, como es la Tarjeta Joven de Transporte, una histórica reivindicación que los jóvenes..., hoy, gracias a su trabajo, es un hecho, no un sueño ni humo, como se solía decir que esto era, y Sevilla es hoy la provincia con más solicitudes de Andalucía, con más de sesenta mil, concretamente. Y esto se ha hecho en plena pandemia; o sea, cuando el mundo se había parado, su consejería seguía funcionando. El número de viajeros en el transporte público cayó a cifras nunca vistas, y mientras el Gobierno de Juanma Moreno hacía frente a los grandes retos del siglo XXI, como es la despoblación.

Precisamente, la movilidad es la mejor política para luchar contra la despoblación. Hoy, gracias a la gestión y a la apuesta del Gobierno del cambio de Juanma Moreno, comarcas de la provincia, como la sierra sur, la sierra norte o la campiña, están siendo conectadas mediante transporte a demanda. Esta medida responde a las necesidades de movilidad de las zonas rurales, atendiendo a municipios de menos de cinco mil habitantes que carecían de un servicio de transporte público y que ahora cuentan con una manera eficaz, dinámica, económica y a medida para poder llegar a los núcleos de población.

Los sevillanos tenemos hoy un Gobierno de la Junta de Andalucía que ejerce la política del dicho pero también del hecho. Esta es la receta que está haciendo que Sevilla avance, que Sevilla sea una ciudad de futuro, una provincia de futuro: un Ejecutivo autonómico que conoce y atiende las necesidades de cada rincón de la provincia y de cada ciudadano, vote a quien vote, gobernando y trabajando para todos y cada uno de los ciudadanos, como usted ha hecho al frente de su consejería.

Por eso hoy, consejera, le pregunto por las actuaciones que está realizando desde su consejería, concretamente, en relación al transporte a demanda en la provincia de Sevilla.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García Román.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, el Programa Andalucía Rural Conectada se plantea como una fórmula viable, viable para afrontar el problema de la despoblación, que nos preocupa, es preocupación del Gobierno; supone dinamizar, dotar de oportunidades, también de mejores servicios públicos, a los municipios y a las comarcas rurales. Con este servicio damos respuesta, se da respuesta a las necesidades de movilidad en esas zonas, se evita su aislamiento, ya que los vecinos se pueden trasladar para ir a un hospital o a una sede administrativa.

Fruto de la apuesta de esta consejería por conectar nuestros pueblos, este programa dio un salto cualitativo muy importante en abril de 2021: pasó de ser un proyecto piloto a multiplicar por tres las rutas existentes en toda Andalucía, de 15 a 46. Nos lo tomamos en serio.

Y en el marco de este programa, en su provincia, señoría —le agradezco sus palabras—, el año pasado se registró una cifra récord, fruto de todo ese trabajo: 7.686 reservas en las diez rutas existentes en la provincia de Sevilla.

A la luz de los buenos datos cosechados, es objetivo de esta consejería seguir creciendo, tenemos ese reto por delante y se va a seguir creciendo. Alcanzar un mayor número de poblaciones, señoría. Es por ello que se va a incrementar el mapa operacional, y de las 10 rutas que ya existen en la provincia de Sevilla se van a sumar seis nuevos servicios, que van a entrar en funcionamiento en el segundo semestre del año. Estas nuevas rutas atienden en su mayoría a municipios de menos de 50.000 habitantes, los que nos preocupan, que carecían de un servicio de transporte regular de viajeros por autobús.

Esas seis nuevas rutas que se incorporan, la primera va a atender a los municipios de Guadalcanal, Alanís y San Nicolás del Puerto, con destino a Constantina, mientras que el resto conectará La Puebla

de Cazalla con Morón, La Puebla de Cazalla con Marchena, Algámitas con El Saucejo y Osuna, Villanueva de San Juan con Osuna y El Pedroso con la estación de Cantillana.

Decirle que esto significa que Sevilla, su provincia, va a sumar seis de las nuevas 33 rutas que incorporaremos para el conjunto de Andalucía en este año, por lo que vamos a pasar de contar con 79 servicios en el conjunto de las ocho provincias andaluzas.

Señoría, creo que se avanza, se avanza en esa ayuda a los pequeños municipios, y tengo que agradecer su reconocimiento. Hay que seguir dando pasos, desde luego, incrementando este servicio, por los datos que arroja pero, sobre todo, por conectar, vertebrar ese medio rural que es tan importante para el desarrollo de Andalucía.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señoría.

12-23/POC-000729. Pregunta oral relativa al intercambiador de Lebrija (Sevilla)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la formula el señor Ruiz, relativa al intercambiador de Lebrija, en Sevilla. Muchas gracias. Cuando usted quiera, señoría.

El señor RUIZ GUZMÁN

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señora consejera.

Buenos días, señorías.

Empiezo, como todos, deseándole lo mejor. Ya se lo hemos deseado personalmente. Lo haremos nuevamente. Pero lo queremos hacer también públicamente aquí en esa comisión, en la que asistió por primera vez.

Una Comisión de Fomento que ha sido pieza clave en ese Gobierno del cambio. Y la señora consejera está claro que ha sido una pieza de las más importantes en esa verdadera revolución que hemos tenido con Juanma Moreno.

Las infraestructuras de transporte de nuestra Andalucía sufren un déficit y un retraso acumulado de muchos años debido a la malísima gestión, a la nefasta gestión de los gobiernos de izquierdas, especialmente del Partido Socialista que hemos tenido casi cuarenta años. Unos cuarenta años que parecen que se le ha olvidado. O que —como decía el compañero Oblaré— estarían en *tukdam*. Algunas de las señorías que están aquí estarían en ese estado catatónico que ha descrito perfectamente el señor Oblaré de *tukdam*, ¿no? Porque se les olvida ese retraso que tenemos espectacular en todas las infraestructuras de Andalucía.

Y si nos basamos aquí en el Bajo Guadalquivir, pues ni que decir tiene que estamos por detrás.

Y si vamos a Jaén, que hablaba el señor portavoz del Partido Socialista, en Jaén es todavía peor. Y en cualquier provincia en la que tenemos que avanzar.

Y por supuesto que nuestro señora consejera ha hecho gestión espectacular, pero que queda mucho por hacer, porque son muchos los años de retraso que tenemos, ¿no?

Una de las pruebas más cercanas es la licitación del intercambiador de Lebrija, que supone el desbloqueo definitivo de un proyecto que acumulaba años de retraso, ya que el acuerdo suscrito en la Junta y la Administración Local, el ayuntamiento, se hizo en 2017. Y no se llevó a la práctica porque no se adaptaba a la legislación vigente.

Lebrija va contar con un intercambiador de mayores dimensiones y prestaciones que las planteadas, ya que el proyecto inicial estaba con un presupuesto de 500.000 euros, cifra que se ha elevado debido a la actualización del proyecto para adecuarlo a los fondos Feder. Así como a la decisión de la conse-

jería de atender las demandas municipales para integrar la nueva estructura dentro de la trama urbana propia de Lebrija.

En agosto de 2022 se licitaron las obras de construcción de la estación de Lebrija. Una construcción de estación autobuses de Lebrija que forma parte de la estrategia puesta en marcha desde la Consejería Articulación del Territorio y Vivienda, para la promoción del transporte público mediante la construcción de intercambiadores y de mejora de estaciones.

Está claro que los intercambiadores son elementos fundamentales para que el usuario no perciba una situación de falta de continuidad en un desplazamiento con distintas etapas. Y la intermodalidad en el sistema de transporte, integrado por distintos modos, constituyendo una cadena «origen y destino» en la que cada uno de los transporte opera en el área y la forma económica más eficiente, ¿no? Está claro que es el futuro ese tipo de estaciones.

Por todo ello, queremos preguntar a la señora consejera que cuándo estima el inicio de las obras de construcción del intercambiador de Lebrija en Sevilla.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Ruiz.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Ruiz, el intercambiador de Lebrija responde a las previsiones de la planificación de la Junta de Andalucía en materia de transporte y da respuesta a dotar a esta importante población del Bajo Guadalquivir de unas instalaciones adecuadas para el acceso al transporte interurbano por carretera.

Actualmente, el equipamiento de este tipo, en esta ciudad, se limita a la instalación más elemental. Usted lo conoce, una marquesina de parada.

Lebrija es una ciudad próxima a los 30.000 habitantes y concentra una alta actividad económica. Decirle que además también tiene un número muy importante de servicios de transporte, tanto interurbano, por carretera, cuenta con servicios de paso, sobre todo el de la ruta de Sevilla-Lebrija-Chipiona y la que conecta con el vecino municipio de El Cuervo. Pero también dispone de un servicio urbano de autobús que va a conectar también con el intercambiador.

En cuanto a la situación de este proyecto, la consejería tiene previsto formalizar el contrato para su ejecución de manera inminente. Y comenzar dichas obras el próximo mes de abril. Estas obras se han adjudicado por 1,1 millones de euros. Cuentan con financiación Feder en su 80%. Y el plazo de ejecución son nueve meses.

Decirle que la construcción del intercambiador de Lebrija supone —usted lo ha referido— el desbloqueo definitivo de un proyecto que llevaba acumulados años de retraso y que este Gobierno también ha rescatado para su ejecución.

Gracias a este proyecto, Lebrija va a contar muy pronto con un intercambiador que se llevaba esperando demasiado tiempo para mejorar sus conexiones de transporte público, tanto con la provincia de Sevilla, como con la provincia de Cádiz. Va a ayudar también a vertebrar el territorio y nos va a dar u ofrecer un paso más adelante para favorecer esa movilidad sostenible sobre la que se tiene que seguir trabajando.

Muchísimas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000730. Pregunta oral relativa al balance de las áreas logísticas en las provincias andaluzas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente cuestión la presentará la señora Centeno García, relativa al balance de las áreas logísticas en las provincias andaluzas.

Señora Centeno, tiene la palabra.

La señora CENTENO GARCÍA

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera.

Bueno, en su último día aquí en esta comisión pues le deseo lo mejor, por supuesto, en lo personal. Y al contrario que el señor Sánchez también le deseo lo mejor en lo político. Le deseo, como así seguro será, que gane las elecciones en Granada porque los ciudadanos de Granada ganarán llevándose a una gran gestora como alcaldesa, como ha sido usted una gran consejera de Fomento.

Y las áreas logísticas de Andalucía pues son una prueba de ello. Tener un plan estratégico para la red logística de Andalucía es fundamental para identificar las actuaciones de interés autonómico prioritarias a acometer, para responder a los retos y oportunidades que se presentan por los cambios en el contexto logístico global y aprovechar también el potencial que va a ofrecer el paso de los corredores ferroviarios.

Andalucía tiene una situación geoestratégica privilegiada porque somos un cruce de caminos entre Europa, África y América. Tenemos también un sistema portuario muy potente, y todo esto genera actividades productivas que fomentan el empleo.

Por ello, la red logística de Andalucía, con todos sus nudos logístico, tantos los portuarios como los interiores, deben ayudar al desarrollo de la actividad económica en nuestra comunidad.

El PITMA indica el camino. Nos indica el camino para el desarrollo de una red de infraestructuras de transporte de personas y de mercancías que responden a la demanda de movilidad sostenible e intermodal. Una demanda cambiante, por otra parte, no solo en las infraestructuras de transporte europeas y estatales —y están ahí los ejemplos de los dos corredores—, sino también porque las demandas en el mercado son cambiantes: cambian los procesos de producción, cambian los centros de consumo, cambian los contextos de transformación digital y cambia la comercialización. Y necesitamos adaptarnos a todo ello para ser competitivos. Y esto implica que nuestras áreas logísticas tienen que seguir impulsándose y adaptándose a ella si queremos ser —como así seguro será— la gran plataforma logística del sur de Europa.

Potenciar el transporte ferroviario de mercancías como base de la cadena logística multimodales tiene que ser una prioridad. En mi provincia, por ejemplo, el puerto de Huelva se está transformando en un polo de atracción de inversiones y en un área logística de primer orden. Y para ello las actuaciones en el

área de Majaravique son fundamentales. Pero también se estaban acometiendo, por parte de la consejería, muchas otras actuaciones también en el área logística de la bahía de Algeciras, el puerto seco de Antequera, el área del Córdoba, de Granada, de Málaga, Linares, Bailén o Níjar.

Por eso le pregunto, señora consejera, ¿cuál es el balance de las principales actuaciones acometidas por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda para el desarrollo de nuestras áreas logísticas en las provincias andaluzas?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Desde luego que uno de los proyectos más importantes que tiene en marcha el Gobierno andaluz es el desarrollo logístico de Andalucía. Y también celebro haber podido aportar y trabajar en esa estrategia. Usted lo decía, aprovechar al máximo la situación privilegiada, pero, sobre todo, favorecer el desarrollo de una actividad que es esencial, sumando en esa estrategia a nuestros puertos los de interés del Estado, para convertir Andalucía en esa gran plataforma logística del sur de España.

Decirle que para ello tenemos la herramienta de la red de áreas logísticas de Andalucía. Nació hace veinte años, pero encontramos una estrategia corta que no había alcanzado ningún objetivo. Tuvimos que comenzar rescatando proyecto a proyecto. Y dar un giro a la situación que nos encontramos. Primero pensábamos que con el cambio normativo para favorecer el planeamiento..., también la LISTA nos va ayudar, a partir de este momento también. Pero nos pusimos a trabajar para desbloquear urbanísticamente esos proyectos que estaban contemplados, que figuraban parte de red logística, pero que no se había llevado ninguno a buen término.

Decirles que conseguimos desbloquear, y hoy está en ejecución la primera fase de urbanización del puerto seco de Antequera, que cuenta con un presupuesto, con una inversión de 38,7 millones de euros.

Se encuentra en ejecución, también rescatada por este Gobierno, la zona intermodal de San Roque, vinculada al área logística del puerto de Algeciras, con un presupuesto de 21,4 millones de euros.

Avanzamos con el Plan Estratégico de Red Logística de Andalucía, que estará terminado este mismo año. Y la vocación, el interés, la dirección, el rumbo que ha decidido este Gobierno es sumar otras 500 hectáreas más, con uso logístico, además del puerto seco del área logística de San Roque impulsada. Trabajar en Córdoba como referente logístico, apoyando la base logística del Ejército, donde la Junta de Andalucía aporta 100 millones de euros, pero también desarrollando el área logística del Higuerón, donde por cierto también este Gobierno está redactando en estos momentos el proyecto de urbanización de

la tercera fase y la conexión directa con la estación del ferrocarril. Decirles que iniciaremos el área logística de Níjar en una primera fase, cuya tramitación urbanística esperamos iniciar este año, cien hectáreas. Trabajamos también en el nodo logístico de Jaén, Puerta de Andalucía. Impulsamos el desarrollo de Lógica, la nueva área logística de Cádiz, que también ha desbloqueado este Gobierno. Desarrollar el área logística de Motril, el PUE-1, tras los pasos alcanzados, o el de Granada, el de la ciudad de Granada, donde por cierto este martes, esta misma semana, en el Consejo de Gobierno de Sierra Nevada, este Gobierno aprobó su declaración de interés autonómico.

En el caso de la provincia de Sevilla, seguir desarrollando el centro de transporte de mercancías de La Negrilla y avanzar en el proyecto del área logística de Majaravique. Aquí le anuncio que se va a licitar ya su proyecto en el segundo semestre de 2024.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-000753. Pregunta oral relativa a la A-3177, tramo de Pozoblanco a El Viso

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y para realizar la última pregunta, relativa a la A-3177 en el tramo Pozoblanco a El Viso, entiendo que el señor Hernández Valdés.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues ahora sí aprovecho, ya es mi última intervención, para decirle que ha sido un placer trabajar con usted la pasada legislatura y en estos meses de la presente. Le deseo, como ha dicho mi compañero, toda la suerte posible, más allá de, evidentemente..., en lo personal por supuesto, y en lo político, bueno, pues toda la que se le puede desear siempre y cuando, evidentemente, cada uno defiende un bando diferente.

Bien, decirle en cualquier caso, en relación con la presente pregunta, que de este..., la situación del Valle de los Pedroches y de sus infraestructuras viarias hemos hablado en muchas ocasiones, tanto en pleno también, como en comisiones, y más allá de la conectividad de la comarca, que no tiene acceso a ninguna carretera de alta velocidad, no tiene acceso a ninguna autovía, tiene que utilizar, pues, quizá el eje principal sería esa nacional 432, Badajoz-Granada, cuyo futuro todavía se está discutiendo, no se sabe si va a cambiar de trazado, si se va a desdoblarse en su actual dibujo, en fin, en cualquier caso la situación pues, como decimos, es complicada.

Y tan importante, además, un eje tan importante como esa nacional 432, o cualquier conexión con la A-4 que serviría para el desarrollo económico de esa zona y para frenar el despoblamiento.

Dicho esto, referido de la conexión del Valle de los Pedroches con el exterior, también tenemos que hablar de las vías interiores, porque estas tienen muchas deficiencias. Hemos hablado en alguna ocasión de la A-422, de la A-421, por las que le hemos preguntado en el pasado, y hoy en concreto me voy a referir a la carretera autonómica A-3177, que transcurre entre Pozoblanco y El Viso, tiene su origen, obviamente, en Pozoblanco y finaliza en El Viso, en la intersección en la nacional 502. Con una longitud de 15 kilómetros, es la única vía de comunicación entre ambas..., entre los núcleos urbanos de ambas localidades.

El plan de aforos nos dice que hay una intensidad media diaria de ocupación de 3.844 vehículos, y si hablamos de vehículos pesados serían 270. Nos dicen, nos dicen los vecinos que el pavimento de esta vía se encuentra desgastado en muchos tramos, y además pulido o resbaladizo por el tráfico pesado que viene soportando. También nos trasladan que son muy evidentes los signos de fatiga con fisuras longitudinales, hundimientos por roderas, cuarteos de malla fina y gruesa. Entonces, una situación que genera, indudablemente, peligro para todos los que transitan por ella.

Le preguntamos, señora consejera, si más allá de lo que es el mero mantenimiento tiene alguna actuación pensada su consejería.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández Valdés.

Señora consejera, tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, gracias por sus palabras, y mi reconocimiento al trabajo conjunto. Fue mi portavoz en la pasada legislatura, y hemos trabajado juntos, especialmente reconocerle su voluntad de entendimiento con la LISTA, donde tuvimos, mantuvimos numerosas reuniones, y usted siempre vio la importancia que tenía esa nueva norma para favorecer el desarrollo de Andalucía, y contribuyó a su mejora en el texto y se lo reconozco, no solo el apoyo de su grupo para su aprobación, que también, evidentemente, hay que reconocerle.

Decirle que esta carretera, la A-3177, es una vía de nuestra red complementaria de carreteras que discurre entre Pozoblanco y El Viso, pero que también da servicio a los municipios de Añora y Dos Torres. La A-3177 cuenta con un tráfico de 3.900 vehículos de media diaria, un 9% pesados. Decirle, y usted me ha descrito la situación, del informe que me llega de la vía, de los algo más de 15 kilómetros que tiene, 1,4 presentan un estado regular, en el que ya aparecen en su firme las características deformaciones de piel de cocodrilo, inicio de roderas, baches puntuales, concretamente en dos puntos. En su primer punto kilométrico, el de Pozoblanco, y a 500 metros a su paso por Dos Torres. Decirle que en la actualidad tenemos previsto licitar y ejecutar el proyecto de construcción, que ya está redactado, de la mejora de la intersección del acceso a Añora desde esta vía, convirtiéndola en una nueva glorieta que va a aliviar los conflictos del tráfico en dicho punto, y que cuenta con un presupuesto de 430.000 euros. De igual manera, a lo largo de 2023, mejoraremos la seguridad vial de esta carretera mediante la instalación también de bandas sonoras laterales. Decirle que en el PITMA 2030 cuenta en su línea estratégica, la LE5, punto 8, para el desarrollo de infraestructuras viarias, mejoras también en zonas del interior, y decirle que la variante noroeste de Pozoblanco figura en esos proyectos.

En este momento trabajamos en esa nueva variante, en su proyecto constructivo. De hecho, el pasado mes de noviembre enviamos a información pública el anteproyecto de esta variante, la variante noroeste de Pozoblanco, una vez terminada esta fase de alegaciones, en la que no se ha recibido ninguna, proseguimos con la redacción del proyecto de construcción de la variante. Un proyecto que propone dar continuidad a la variante sur de Pozoblanco, conectarla, precisamente con la A-3177, para completar la conexión en variante de todas las carreteras de titularidad de la Junta que acceden a Pozoblanco. Decir-

les que el objetivo es mejorar la accesibilidad de localidades como Añora, Dos Torres, El Viso, Villaralto, y facilitar también el acceso al hospital comarcal del Valle de los Pedroches.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

Bueno, pues hasta aquí ha llegado su intervención en la comisión de hoy, su última comisión como consejera. Le pido que me permitan la libertad de hacer un receso de 15 minutos, porque queremos tener un detalle con la consejera antes de que se marche, y bueno, pues se pueden incorporar, si les apetece, a un símbolo que vamos a darle.

Muchas gracias.

La señora **CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA**

—Gracias. Muchas gracias a todos.

[Receso.]

12-23/PNLC-000087. Proposición no de ley relativa a la construcción de una autovía interior paralela a la A-7, que conecte Andalucía con la Región de Murcia y Valencia

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, retomamos, después de este pequeño receso, la celebración de la comisión, con las proposiciones no de ley.

La primera que vamos a debatir es relativa a la construcción de una autovía interior paralela a la A-7, que conecte Andalucía con la Región de Murcia y Valencia, a propuesta del Grupo Popular. Tiene la palabra... Tú, ¿no?

El señor GARCÍA CASTILLO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, hace una semana conocíamos, por parte del consejero de Administración Local, que de las once comarcas con mayor riesgo de despoblación de toda Andalucía se encontraban, en el norte de la provincia de Granada, concretamente la comarca de Guadix, Baza y Huéscar, junto con la zona de la Alpujarra. De hecho, estas tres zonas se han incorporado en el Plan Estratégico Andalucía Reto Demográfico por el riesgo de despoblación extrema que tienen. Esto se debe a una población envejecida, a una alta mortandad, baja natalidad, la falta de oportunidades laborales para los jóvenes, el bajo emprendimiento o la carencia de desarrollo empresarial e industrial de estas comarcas.

Todo esto está causado en parte por una vertebración deficitaria del interior de la provincia de Granada y de Andalucía, una baja conectividad y un déficit de cohesión territorial para esta comarca norteña.

Las soluciones pasan por diferentes líneas de contribución y de inversión pública por parte de todas las administraciones públicas, pero una de ellas, sin duda, es la construcción de una autovía que vertebrase este territorio con el resto de Andalucía y con el resto de España.

Una autovía que debe conectar, en nuestro caso, la provincia de Granada y en Andalucía el municipio de Cúllar con el municipio de Caravaca de la Cruz, pasando por los términos municipales de Huéscar y de Puebla de Don Fadrique. Una comunicación que conectaría el norte de Granada con las provincias de Valencia, Madrid y Albacete, que son, sin duda, centros neurálgicos para el desarrollo periférico de España.

Una vía interior paralela a la A-7 que —como ya he dicho— salga de Cúllar por la A-330, llegue a Puebla de Don Fadrique y de Puebla de Don Fadrique comunique con la Región de Murcia a través de la RM-730, desde el municipio de Caravaca de la Cruz, llegaríamos hasta Cehegín por la RM-15 —que es una autovía— y posteriormente comunicaríamos con una carretera regional, la RM-714 hasta la Venta del Olivo. De la Venta del Olivo por la autovía A-30 comunicaríamos directamente con Madrid o por la otra línea a través de la N-344 llegaríamos hasta Fuente de la Higuera, para dar acceso a Valencia a través de la autovía A-33.

Estamos hablando de una autovía que tiene 181 kilómetros, de los cuales, 116 kilómetros discurren por la vecina Región de Murcia y 65 kilómetros discurren por Andalucía.

Una inversión total de en torno a 623 millones de euros que habría que sufragar para el total de la inversión.

¿Qué ventajas y qué beneficios nos ofrece esta inversión? Pues en primer lugar un acortamiento de la distancia entre Baza, si lo consideramos como capital entre comillas de esta zona norte de Granada, con Valencia. Actualmente, por la AP-7 distan unos 451 kilómetros, por la A-7 discurren 404 kilómetros y por la actual A-330 hablamos de 359 kilómetros. Esto supone un menor consumo de combustible, una menor contaminación, una mayor eficiencia económica y una mayor rentabilidad de los recursos económicos privados y públicos. Además tendríamos una mayor eficiencia del transporte de mercancías y una mejora del destino turístico del zooparque de Granada, así como de los parques naturales actuales, como son el Parque Natural de la Sierra de Castril y de Baza o el futuro Parque Natural de la Sagra, que incluye a Puebla de Don Fadrique y Huéscar.

Se favorecería, de forma sustancial, la vertebración territorial y la cohesión social de este territorio tan desfavorecido y que de tantas inversiones requiere en la actualidad. Un desarrollo económico y una generación de empleo básica y fundamental que tendrían que llevar... que llegar como agua de mayo, pero a su vez sería una comunicación fundamental e importantísima, y así lo ratifica la Asociación de Empresarios del Altiplano de Granada para lo que sería el centro logístico del municipio de Baza o con el puerto seco que se proyectará en un futuro, así como los centros industriales y logísticos de los municipios de alrededor, que no son menos importantes.

El Consejo de Gobierno de la Región de Murcia hay que destacar que lo pidió al Ministerio de Transportes a principios del año 2020. Lo llevó a su Consejo de Gobierno y así lo acordó prácticamente con el apoyo de todos los grupos políticos, y esta inversión requiere, lógicamente, por incluir la propuesta dentro de la Red Transeuropea de Transportes, conocida como Red TEN-T, concretamente dentro de ese corredor mediterráneo, para dotarlo presupuestariamente con fondos europeos que son básicos, fundamentales e imprescindibles para que esta inversión se pueda llevar a la práctica.

Yo sí quisiera decir a sus señorías que esta PNL no es nueva, sino que se ha venido trabajando en los últimos años a través de los plenos de los diferentes ayuntamientos. Ayuntamientos como pueden ser el de Huéscar, el de Puebla de Don Fadrique o el de Caravaca de la Cruz, y quiero agradecerles —lógicamente— a sus alcaldesas, que fueron en su momento Soledad Martínez Román, a la actual alcaldesa de Puebla de Don Fadrique, Laura Gómez, o al alcalde de Caravaca, José Francisco García, por su importancia y por ser partícipes de esta iniciativa, que vendrá no solamente a beneficiar a la población granadina sino también a la población de la Región de Murcia, de la Región de Murcia más rural y más del interior. Sin duda cabe también agradecer la colaboración de la consejera saliente —entre comillas, Marifrán Carazo— y el presidente de la Junta de Andalucía —Juanma Moreno— y también el presidente de la Región de Murcia —Fernando López Miras—, que también han estado trabajando en este asunto tan importante y tan fundamental para el desarrollo de este territorio, que es básico para el desarrollo de la Andalucía rural.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García Castillo.

A continuación el posicionamiento del Grupo Mixto Adelante Andalucía. Entiendo que no están y Por Andalucía igual, así que turno de Vox, el señor López Olea.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Pues, vamos a ver, nosotros vamos a votar favorablemente la PNL, como no podía ser de otra forma, y está usted, señoría, cargado de razones.

Yo personalmente conozco la zona, soy accitano, y, efectivamente, aquella zona es una de las grandes olvidadas por parte de los gobiernos alternativos que se van sucediendo en este país tan querido, que es España.

Una zona que se está despoblando, que está siendo sacrificada en todos los aspectos, también el industrial, y que necesita de infraestructuras como esta, evidentemente.

También este proyecto, ha hecho usted referencia a varios ayuntamientos que han estado implicados, tenemos ya desde ese sentido también, ya que se ha hecho aquí referencia a la situación budista del *tukdam*, pues tenemos aquí una situación parecida, ¿no?, porque hemos comprobado que usted ya lo llevó como alcalde en una moción en su ayuntamiento, que fue aprobado también, como se ha dicho con otro de la zona. Pero eso nunca ha tenido éxito. También le recuerdo que ustedes gobernaron España desde el año 2011 hacia acá y también esa situación se estaba dando en el Altiplano de Granada y se daba en las localidades de Baza, Huéscar y todos los pueblos circundantes de estas maravillosas comarcas.

Ninguna solución dieron ustedes tampoco en esos momentos.

Veremos a ver lo que pasa en un futuro, porque, claro, estamos aquí ante lo mismo que hemos presenciado esta mañana de forma reiterada. Parece esta comisión una constante campaña electoral y tendré que recordar también esa anécdota granadina de aquellos habitantes de Pitres, que solicitaban de su alcalde dos cosechas de membrillos al año, y el alcalde les dio un año de 24 meses para tener esas dos cosechas, ¿no?

En fin, por supuesto que vamos a votar a favor de esto. Entendemos que es absolutamente necesario. Pero que toda esta declaración de intenciones que también beneficia a la Región de Murcia, en el oeste de Murcia, y que muchos alcaldes están implicados allí, también esa región, pues se lleve a cabo en su momento, de forma efectiva, y se pongan encima de las mesas las bases para tener este proyecto realizado algún día.

Efectivamente, además, yo conozco esa zona, porque mi padre, que fue camionero, utilizaba una zona que se utiliza hoy para el tráfico rodado de camiones y que une, efectivamente, la que unía Granada con el Levante, con la Región de Murcia. Y que tienen hoy una situación las carreteras que la verdad que no son propias para tanto tráfico rodado de camiones. Es una cosa conocida por todos.

Pero que, efectivamente, señor diputado, señoría, entiendo que es absolutamente necesaria una solución como la que usted propone en su PNL y, por lo tanto, nosotros le daremos el voto favorable.

No quiero cansar más a la comisión.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

Señor Recio, tiene la palabra.

Sánchez Teruel, perdón.

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Gracias, presidenta.

En relación con la iniciativa que nos trae el Grupo Popular, decirle, en primer lugar, que estamos ante una idea del Gobierno de Murcia, y entiéndame, lo digo con buen tono, para quitarse este proyecto de encima, que ustedes como buenos compañeros de partido apoyan y hacen suya.

Lo que ustedes plantean de manera resumida en la proposición no de ley lo escribe el Gobierno en Murcia en un documento, de principios del año 2020, un corredor interior, y lo hacen para pedírselo al Gobierno de España. Ustedes no han llegado a tanto, no han llegado a tanto, lo decía el señor García. Ellos llevaron el tema al Consejo Gobierno, ustedes no han hecho eso, pero, bueno, han hecho seguimiento del Gobierno murciano. Sin embargo, no hay ni rastro de este proyecto en el PITMA, y eso que es un documento de planificación estratégica de Andalucía con financiación hasta 2030.

Este proyecto de corredor interior, en realidad, señorías, es una herencia recibida, es una herencia recibida de los anteriores gobiernos del Partido Popular en Murcia, que el actual Gobierno de Murcia, con la colaboración de usted, quiere quitarse de encima.

En 2009, el presidente Ramón Luis Valcárcel, presidente de la Región de Murcia, anunció ya la construcción de la autovía del Norte, con 68 kilómetros, que esperaba tener en servicio en el año 2013, para lo cual iba a destinar una cantidad importante de dinero. Es este corredor, es esa autovía que el Gobierno de Murcia quería hacer en el año 2009, que unía a través de la RM-714, Caravaca, Jumilla y pretendía continuar hasta el límite de la Región de Murcia.

La obra se dividía en dos tramos y, como les digo, contemplaba 325 millones de euros del presupuesto de la Región de Murcia para esta actuación en el plan estratégico de desarrollo de la comunidad.

La crisis del ladrillo hizo que todas las administraciones tuvieran que guardar estos proyectos en el cajón, también donde gobernaba el Partido Popular hubo que guardar esos proyectos, como era el caso concreto de Murcia. Y allí guardaron tanto el proyecto que mientras que estuvo gobernando el Partido Popular en el Estado, Mariano Rajoy, no lo encontraron para pedírselo. Lo guardaron tanto que ni en 2017 ni en 2018, cuando mejoró un poco la economía, no fueron capaces ni el Gobierno de Murcia ni

el Partido Popular de Andalucía de plantear al Gobierno de España esta actuación. Y hasta tal punto el proyecto original que el Gobierno de Murcia quería financiar se guardó, que el actual presidente de Murcia no lo encontró y se inventó otro, que es el que traen ustedes aquí para que sea el Gobierno de España, con fondos europeos, quien lleve a cabo esta actuación.

Yo soy del norte de la provincia de Almería, Cúllar, y la Puebla de don Fadrique, Huéscar, son poblaciones cercanas hacia las que siento afecto y familiaridad. El problema de la despoblación es un problema real en la comarca del interior, donde las infraestructuras juegan un papel fundamental para conectarse con los tiempos en que vivimos y sus oportunidades. Mi comarca, Los Vélez, en el norte de Almería, gracias a la decisión política que se tomó hace más de treinta años de que por allí pasase la A-92, es un territorio de oportunidades. Es un territorio que está a una hora de Murcia, a hora y media de Granada y de Almería, que aunque hay muchos kilómetros, pues se hacen por autovía, y que va a quedar a 25 minutos de una estación de AVE, en Lorca, en el año 2026. Todo eso gracias a autovías como la que aquí se plantea.

Por eso entiendo la reivindicación que se hace. Conozco que responsables políticos de derechas y de izquierdas, del Altiplano de Granada y también del norte de la provincia de Almería, están peleándose sinceramente por esta nueva conexión que utilizan, como se ha dicho anteriormente, muchos transportistas para evitarse muchos kilómetros.

Falta una mínima referencia a la iniciativa a los pueblos del norte de la provincia de Almería, que también hay núcleos de población como Topares, Cañadas de Cañepla, los propios municipios de los Vélez, incluso Oria, que en determinado momento podrían utilizar esta vía de conexión.

Hay un dato relevante, señorías, que conviene no olvidar. Estamos hablando de transformar en autovía carreteras autonómicas de Murcia y de Andalucía, y le pedimos que lo haga al Gobierno de España.

O sea, la iniciativa es para pensársela, o sea, transformamos carreteras autonómicas y renunciamos, por supuesto, a pedirle al Gobierno de Juanma Moreno que ponga dinero para transformarla en autovía, se lo pedimos al Gobierno de España.

El Gobierno de España en este proyecto nos lleva la delantera y obras son amores, y es que hay obras en la A-33, desde Fuente La Higuera hasta Jumilla. Estamos hablando de casi noventa kilómetros de transformación de la nacional 344, en la autovía A-33, financiada por el Gobierno de España. Obras que transcurren por Murcia, Valencia y Castilla-La Mancha.

El compromiso al Gobierno de España, el presidente Sánchez con este proyecto, son hechos. El de ustedes, señorías del Partido Popular, yo les pregunto: ¿cuál es el compromiso con este proyecto, pedírselo al Gobierno de España?

Por eso hemos planteado una enmienda —y con esto voy terminando— que parte del territorio. Para estar a la altura de lo que plantea el territorio, hemos presentado una enmienda, una enmienda en donde planteamos que el Gobierno andaluz hable con el Gobierno en Murcia y se coordinen para confiar ambos los tramos que discurren por su territorio, para que las actuales carreteras autonómicas se conviertan en vías de alta capacidad. Y también que ambos gobiernos autonómicos hablen con el Gobierno de España para que colabore con financiación en este proyecto en los tramos entre las dos comunidades autónomas, como lo está haciendo en la A-33.

El texto que proponen pone de manifiesto que el Gobierno de Moreno Bonilla no se compromete a financiar los tramos de esta autovía, esa es la realidad. Prueba de ello es que el PITMA no contempla la actuación ni su financiación. Por eso pedimos que se modifique también el PITMA para incluir esta autovía y su financiación.

Señorías, termino. Digamos a los vecinos del Altiplano de Granada y del norte de Almería que vamos en serio, y por eso le proponemos nuestra enmienda. Lo demás es un brindis al sol que, sin duda, nosotros no vamos a apoyar. Pero, les digo, vayamos en serio y pidamos que los gobiernos de Murcia y Andalucía pongan dinero en esta actuación y también al Gobierno de España, eso sí sería ir en serio a por esta autovía, que es fundamental para luchar contra la despoblación de estos territorios. Si no estaríamos, como se ha dicho por otro portavoz, ante planteamientos electoralistas que ya se sabe que el 28 de mayo pasa y los problemas de la gente quedan ahí sin solucionarse.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Sánchez Teruel.

Le reitero mis disculpas, le he cambiado el nombre hoy, me he empeñado.

Pues, para cerrar, tiene el turno de palabra el señor García Castillo. Le recuerdo que tiene que posicionarse acerca de la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA CASTILLO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, en cuanto al posicionamiento del Grupo Parlamentario Vox, coincidimos en la necesidad de esta infraestructura, y el señor diputado hacía referencia a que el Partido Popular estuvo gobernando unos años el Gobierno de España, desde el año 2011 hasta el año 2017, creo que ha comentado.

Yo sí le digo que sí, que hemos estado gobernando en el Gobierno de España, pero también hay que ver la situación en la que se encontró el señor Rajoy el Gobierno de España en el año 2011. Parece ser que ya no nos acordamos de la prima de riesgo en 600 puntos y de una intervención por parte de la Comisión Europea, por parte de la Unión Europea, de la economía española por la situación dantesca que nos dejaron como parte de la herencia del señor Zapatero.

Por lo tanto, también hay que ver la situación estructural que tenía el Gobierno en cada momento y que en aquel momento, cuando nosotros nos hicimos cargo del Gobierno de España, lógicamente, el Gobierno no estaba en condiciones de gastarse seiscientos y pico millones de euros en una autovía, ni en ésta ni en ninguna, porque lo primero era sanear, lógicamente, las cuentas del Estado, fruto de ese legado que nos dejó el Partido Socialista.

Con respecto al PSOE, pues tres cuartos de lo mismo. Nos dicen que sí, que ahora hay elecciones, tal... Mire, yo me he tirado de alcalde de Puebla de Don Fadrique once años y medio

prácticamente, y a lo largo de esos once años creo que he llevado esta moción..., que, por cierto, esta propuesta no de ley nace de esa moción municipal que llevamos al Pleno del Ayuntamiento de Puebla de Don Fadrique, y de la que también partieron otros municipios, como pueden ser Huéscar o Caravaca de la Cruz. Y en aquellos momentos no había elecciones, en aquellos momentos lo que había era una situación real de una desconexión pura, nítida y transparente y palpable de lo que es un territorio que tiene un riesgo de despoblación muy alto, no solamente el municipio de Puebla de Don Fadrique sino todo el Altiplano de Granada, los 14 municipios que integran las comarcas de Baza y de Huéscar. Por tanto, esto no es nuevo, esto ya se lleva trabajando un tiempo, por lo menos por parte del Partido Popular en las diferentes administraciones públicas que ha gobernado.

Ustedes hacen también referencia al Gobierno de Murcia. Y yo quiero decir una cosa: los socialistas tienen ustedes una animadversión hacia los murcianos total, pero total. No sé si es que tienen un rencor palpable porque se presentan ustedes elecciones tras elecciones al Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y ven cómo elecciones tras elecciones el gobierno lo sigue manteniendo el Partido Popular. Y yo estoy convencido de que casi seguro que lo va a seguir manteniendo el Partido Popular de López Miras en la Región de Murcia.

Por lo tanto, yo sí me gustaría hacerles una recomendación, darles un consejo: que se lo hagan mirar, que se pongan del lado de los murcianos de una vez y que propongan proyectos como este, que también son interesantes para todos los ciudadanos de la Región de Murcia.

Usted habla de que el Gobierno de Ramón Luis Valcárcel lo propuso, lo llevó al Gobierno de España, y que ahora nosotros nos subimos al carro y demás. Bueno, lo que no tiene sentido, lógicamente, es que el Gobierno de la Región de Murcia haga una autovía hasta Almaciles, que es una pedanía de Puebla de Don Fadrique, a ocho kilómetros del término municipal de Puebla de Don Fadrique, y que cuando entremos a Andalucía sigamos en una carretera autonómica. Eso es lo que no tiene sentido ninguno. Lo que sí tendría sentido, lógicamente, es que esa autovía, que está claro que tendría que llegar hasta el límite de esa comunidad autónoma, pues que tenga continuidad para enganchar con la A-92 a la altura de Cúllar. Eso es lo lógico. Y que este recorrido que he comentado anteriormente que..., por el cual se ahorra distancia, que una persona que quiera ir hasta Valencia, pues pueda realizar un recorrido menor, con el consiguiente ahorro de combustible, con el consiguiente ahorro económico y con el menor impacto ambiental, pasando por estos municipios hasta llegar a la Región de Murcia. Y que ya en la Región de Murcia, pues si quiere ir a Madrid, pues que pueda hacerlo de forma continuada por autovía, o si quiere ir hasta Valencia de la misma forma pueda hacerlo por autovía.

En resumidas cuentas, nosotros vamos a apoyar la enmienda del Grupo Socialista, y la apoyamos porque creemos que es un asunto fundamental e imprescindible para nuestro territorio, para el norte de la provincia de Granada. Pero también queremos dejar constancia de que aquí no se viene a tratar un asunto menor, lo que traemos aquí es un asunto..., y que como personas fiables que somos, pues lógicamente lo que queremos es que este proyecto salga adelante. Hasta la fecha, de aquí para atrás, pues no se ha podido acometer, pero agua pasada no mueve molinos. Lo que tenemos que intentar es que de aquí en adelante el proyecto vea la luz y que al final, pues, lógicamente, el Gobierno de España, como Gobierno que es también de los andaluces y de los murcianos, se moje, ponga la financiación, que aho-

ra tiene una oportunidad fundamental y que no creo que deba dejar escapar, que es los Next Generation, por los cuales se puede acoger y puede realizar una aportación fundamental para que esta intervención sea una realidad.

Nada más y muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría

Por aclarar, cuando usted admite la enmienda del Grupo Socialista se sustituye el texto de la PNL por el...

El señor GARCÍA CASTILLO

—De adición, entiendo.

[Intervención no registrada.]

Yo creo que tampoco modificará mucho la esencia sustancial de...

[Intervención no registrada.]

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, una transaccional... Una enmienda de adición.

[Intervención no registrada.]

Vale. De acuerdo.

Entonces, la proposición no de ley queda con dos puntos, y ahora ya decidiremos, cuando se vaya a votar, si se votan por separado o conjuntamente.

En la siguiente proposición no de ley voy a intervenir. Me va a sustituir el vicepresidente.

12-23/PNLC-000092. Proposición no de ley relativa al viaducto SE-40, tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al último punto de la comisión. Debate de la proposición no de ley en comisión relativa al viaducto SE-40, tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río.

Tiene la palabra el proponente, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues hoy vamos a traer una iniciativa que lleva preocupando muchos años a los sevillanos. La SE-40 es una de las significativas mejoras en carreteras de..., una de las significativas mejoras en cuanto a infraestructuras viarias y carreteras de los últimos treinta años. Es un proyecto que, cerrado, enriquecería de manera fundamental a Sevilla, en cuanto a su conectividad con los municipios de los alrededores, accesibilidad y descongestión de otras carreteras, como lo es la SE-30.

Cronológicamente, esto, pues diríamos que tiene muchísimas fases. Pero lo que hoy nos trae aquí es fundamentalmente un tramo pendiente de ejecución, que es el que transcurre entre Dos Hermanas y Coria del Río. Es un tramo para que el inicialmente estaba prevista la construcción de dos túneles, los túneles estaban proyectados y se habían realizado ya en otros puntos del país y Europa en numerosas ciudades y áreas metropolitanas. Es decir, era un proyecto contrastado.

Hace ya dos décadas, el 30 de julio de 2001, se llevó a cabo un primer estudio informativo, con una declaración de impacto ambiental del paso del río de la SE-40 correspondiente a este tramo, de enlace entre la A-4 a la altura de Dos Hermanas y la A-8058, en Coria del Río. Se renovó ese estudio en el año 2005. Y los resultados fueron contundentes, como decíamos, en cuanto a la idoneidad del túnel y contrarios a la construcción del puente. Tanto es así que se llegó a establecer un proyecto definitivo, se adjudicó la obra de ese tramo, por lo que las empresas adjudicatarias compraron aparataje, compraron una tuneladora para dicho fin. Hubo que hacer unas inversiones millonarias, 40 millones de euros. Pasado el tiempo hemos visto cómo el Ministerio de Transportes ha ordenado deshacer dicho proyecto y forzando así esta solución del túnel, en contra del parecer de los informes técnicos, entidades y profesionales expertos en la materia. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha vuelto al punto de partida, forzando realizar un nuevo estudio de impacto ambiental, que tardará al menos un año y que además ha tenido como consecuencia que se tenga que indemnizar a las empresas adjudicatarias con una indemnización millonaria. Hemos sabido, ya de hace unos meses, de ese esperpento de la tuneladora, con 130 millones de euros tirados a la basura.

Ahora, el presente..., el anteproyecto aprobado por el MITMA para el cierre de la autovía de la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río, incluye, pues, supone un trayecto de 5 kilómetros que uniría es-

tos dos municipios y tendría un viaducto de 3,6 kilómetros de longitud, con 4 carriles. Tendría un gálibo, nada más y nada menos, de 70,8 metros de altura, y un vano que se calcula entre 200 y 400 metros.

La realidad es que estamos hablando de una obra que supondría un impacto visual que afectaría a toda la vega del río. Así lo decían en el informe realizado en el año 2017.

La opción del puente ha sido desestimada en la fase A, ya que, debido a la navegabilidad del río, el puente tendría que ser de gran gálibo. Decía este informe, hablaba de 50 metros de altura sobre el cauce del río, lo que implica que los extremos del puente llegarían por el este hasta la variante de Bellavista de la nacional 4, y por el oeste hasta la subida a la plataforma del Aljarafe. Una obra casi faraónica. Esta estructura supondría un impacto visual severo sobre toda la vega del Guadalquivir, y la desestimación de esa estructura ha sido avalada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. El único requisito para la construcción del túnel es que se realizaran los cálculos de caudales para un periodo de retorno de 500 años, siguiendo las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y teniendo en cuenta el estudio hidráulico del Guadalquivir redactado por dicha confederación.

En definitiva, y máxime después de tener ejemplos como los problemas que ya se viven con el puente del Quinto Centenario, todo indica que lo más razonable sería volver a la opción del túnel. Por ello, formulamos esta proposición no de ley en la línea de que el Parlamento de Andalucía muestre su parecer desfavorable a la construcción del viaducto, y para que, a su vez, muestre su parecer favorable para que el Gobierno de la nación, basándose en el informe de impacto medioambiental y las recomendaciones de los técnicos expertos, haga los trámites necesarios para la construcción de los dos túneles a los que me he referido.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por las ausencias, entiendo que es el Grupo Socialista..., ¿señor Recio?

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Sí.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Pues muchas gracias, presidente.

Bien, esta proposición no de ley que presenta en la mañana de hoy el Grupo Vox podría ser un ejemplo, creo, bastante ilustrativo del uso no idóneo que muchas veces realizamos de esta herramienta, sin que medie ninguna intención de resolver el problema de manera concreta, porque no aportan ningún dato nuevo, ni ponen a debate la sustancial batería de parámetros técnicos de los últimos informes realizados por el ministerio, y que han sido determinantes para recalculer la hoja de ruta en cuanto al cierre de la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río.

Lo único, y no quiero que se molesten, que aportan en el texto de esta PNL, que lo he leído en varias ocasiones, como novedoso, es un par de juicios de valor que, sinceramente, creo que merece ser comentado, al menos el siguiente: «El túnel daría una solución plausible y ágil, que evitaría las concentraciones de tráfico». Me ha llamado poderosamente la atención el uso de esos dos adjetivos, plausible y ágil, y también la conclusión, el túnel evitaría las concentraciones de tráfico. Señorías, ¿el puente no evitaría las concentraciones de tráfico, solo el túnel? Estimado Alejandro, lo plausible, lo plausible se refiere también a algo que es posible, o creíble, pero no necesariamente cierto o probable. Lo plausible es algo que tiene una apariencia o sensación de verdad, pero que aún puede ser refutado por evidencias o argumentos más sólidos. Y ahí está el quid de la cuestión, los últimos informes técnicos aportan argumentos mucho más sólidos que a los que ustedes se agarran de forma plausible, pero creo entendiendo lo plausible como la acción de aplaudir, única y exclusivamente. Y es lo que tiene la riqueza del castellano, por eso celebramos congresos de la lengua. Y los riesgos que se corren al usar los términos de manera inadecuada. Sí, señorías, el túnel, como bien dice Vox, era una solución plausible, pero refutada por informes técnicos más sólidos. El anteproyecto para el cierre de dicho tramo de la SE-40 ha realizado un riguroso análisis técnico, Alejandro. Y multicriterio de diversas alternativas, y concluye que la solución óptima es la construcción de un puente. El viaducto requiere menos tiempo y coste para estar operativo, ya que se reducen plazos de obra, riesgos medioambientales, incertidumbre y vulnerabilidad en la explotación, frente al túnel. Por lo tanto, lo de ágil, en el juicio de valor que realizan, no sustenta esta PNL. También ha quedado refutado.

La infraestructura tendrá 3,2 kilómetros de longitud, y un dintel de 70 metros para garantizar la navegabilidad del río, como en Cádiz, en la bahía de Cádiz, igual, y cuenta con un presupuesto de ejecución de unos 460 millones de euros, menos de la mitad de la alternativa del túnel. Esto es plausible. Que se ahorren costes. Está previsto construir un carril de 3,5 kilómetros paralelo al trazado para bicis, y 3,5 kilómetros de sendas peatonales y ciclistas. El túnel solo permitía la comunicación de vehículos. Esto da más agilidad a las comunicaciones. A su vez, el proyecto de viaducto incluye el despliegue de 72.000 metros cuadrados de nueva superficie forestal en el corredor verde asociado al proyecto. Algo también plausible. Merece la pena un proyecto que favorece la recuperación medioambiental del entorno de la actuación.

Señorías, les hablo, todo lo que les estoy diciendo es fruto de un análisis multicriterio, que saben que es una técnica que es utilizada para evaluar opciones alternativas basándose en múltiples criterios o factores relevantes, siguiendo una rigurosa metodología para arrojar puntuaciones, y a raíz de las puntuaciones, conclusiones. Y en esta PNL, sin más que un juicio de valor, y apelar a informes antiguos, del 2001, ¿se viene a pedir al Parlamento de Andalucía que muestre su parecer desfavorable al viaduc-

to y favorable al túnel plausible y ágil? ¿Eso es lo que le piden al Parlamento? Me parece poco serio que el Parlamento se posicione en relación a la petición que están haciendo.

Pues, señorías, entenderán que, para estas pataletas, el grupo parlamentario no haya presentado ni siquiera una enmienda. No ofrece su colaboración. Y digo pataleta porque creo que lo que subyace es la frustración de que, cuando gobierna la derecha en España, se le pasan los años en balde para con Andalucía, y concretamente con la provincia de Sevilla. Y me remito a los hechos. Año 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018. Ocho años de gobierno de Mariano Rajoy. Y ahora les cuento, para que hagan la comparación: liberalización de la AP-4 y proyecto de desdoble anunciado, actual Gobierno de España. Nudo de la Pañoleta de la SE-30, A-49, actual Gobierno de España. Obra de restauración del Puente del Quinto Centenario, actual Gobierno de España. Reforma y ampliación del aeropuerto de Sevilla, actual Gobierno de España. Financiación para la nueva línea de metro en Sevilla, actual Gobierno de España. Nuevos tramos de la SE-40, actual Gobierno de España. En cuatro años. Esto sí es plausible.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra por el Grupo Popular la señora Chocano.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Buenas tardes, señorías.

La verdad es que estoy un poco perpleja con la intervención del señor Recio. Como en todas las obras que ha relatado, en los últimos cuatro años del Gobierno de España, me quedo con la última. Nuevos tramos de la SE-40. ¿Dónde? ¿Cuándo? No los he visto, no hay ni proyecto. El puente del Centenario, que lleva haciéndose como manualmente, es que no avanza nada, no vemos prácticamente ningún avance.

[Intervención no registrada.]

Bueno, en definitiva, cuando echa en cara que el PP estuvo gobernando durante ocho años en España y no se avanzó en las obras de la SE-40. Claro. Si estaban las arcas vacías. Si el señor Zapatero había dejado el país arruinado. Bastante teníamos con poder vivir.

En fin, señorías, la PNL que trae el Grupo Vox a debate es muy parecida, si no prácticamente igual, a una que ya debatimos aquí en el mes de octubre, hace ya cinco meses. Pero lo lamentable es que la situación de esta infraestructura no ha avanzado, por eso es pertinente que se vuelva a debatir. Básicamente, los andaluces y los sevillanos hemos perdido de nuevo. Hemos perdido el tiempo, hemos perdido oportunidades, comodidades, hemos perdido capacidades de todo tipo, y esto ya se está convirtiendo en intolerable. El Gobierno de España discrimina y castiga de nuevo a los andaluces. ¿Ejemplos? Pues la dotación presupuestaria de los Presupuestos Generales del Estado, que sigue sin tener en cuenta el peso poblacional de Andalucía, algo que denunciábamos reiteradamente.

Tampoco el Gobierno de Pedro Sánchez es diligente en la tramitación de los proyectos, y el proyecto del paso del Guadalquivir en la SE-40 es un ejemplo de ello. En cinco meses no se ha avanzado en nada, y tampoco el Gobierno de España está siendo justo ni equitativo en el reparto de fondos Next Generation. Ya está bien. No nos lo merecemos, ni los andaluces ni los sevillanos merecemos tantas afrentas. Una de las infraestructuras con las que, insisto, el Gobierno de Pedro Sánchez discrimina y castiga a Andalucía y a Sevilla es la SE-40, que es la gran autovía de circunvalación del área metropolitana de Sevilla. Esta circunvalación se planteó hace más de veinticinco años, en concreto 28, porque se planteó en el 1995, tres años después de haberse construido la SE-30, que les recuerdo, señorías, que es la ronda de circunvalación actual de Sevilla, que tiene semáforos. Creo que es la única de España. Pues tres años después de su construcción ya se vio que era pequeña, que estaba infradimensionada. Y no se ha avanzado, en veinticinco años no se ha construido otra nueva ronda de circunvalación.

Actualmente solo hay 38 kilómetros en servicio de los 76,6 que tendrá cuando se termine, obvian-do que los tramos del norte, a pesar de lo que dice el señor Recio, no tienen ni siquiera proyecto, por lo tanto difícilmente se van a poder empezar las obras. Las SE-40 tiene como punto crítico el paso del río Guadalquivir, entre Dos Hermanas y Coria del Río. Tras varios y diversos estudios, que se hicieron a principios del siglo XXI, y digo del siglo para que los sevillanos tomen conciencia de que somos constantemente ignorados, pues descartaron esos estudios de principios del año 2000, descartaron cruzar el río Guadalquivir con un puente por el..., como ha dicho el señor Hernández Valdivia, por el impacto visual que suponía, las limitaciones que impondría a la navegabilidad del río y a la actividad del puerto de Sevilla, y también las interferencias con la base militar de El Copero. Y se acordó que la mejor solución era un túnel. Bueno, en concreto, dos. Entonces, en el año 2009, hace catorce años, el Gobierno adjudicó la obra, el Gobierno socialista, por cierto, adjudicó las obras de los túneles bajo el Guadalquivir, y las mismas se iniciaron en el 2010. Pero en el 2012, debido a la crisis económica y a alguna cuestión técnica que había que reestudiar, las obras se paralizaron. Años en los que la crisis económica en España era bestial y no se podía acometer ni esa ni ninguna otra obra. Pero ocho años después, en 2020, cuando ya se empieza otra vez a activar la economía del país, siendo José Luis Ábalos ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, y Pedro Sánchez presidente del Gobierno de España, se decide, sin aviso previo, la resolución de los contratos de obra. De pronto. Y se considera que la mejor solución técnica es la construcción de un puente de dimensiones descomunales. En los estudios primitivos, cuando se descartó la ejecución de un puente, este estaba proyectado con 2.830 metros de longitud y 50 metros de gálibo sobre la lámina de agua del río. Pero en septiembre, cuando se decide de pronto hacer esta megaestructura, la decisión es construir un tramo..., un puente del doble, de 5 kilómetros de longitud y más de 70 metros de altura sobre el río Guadalquivir.

¿Se imaginan, señorías, el impacto que va a ocasionar este puente? Y a lo que dice que, además, tiene unos carriles bici que no podrían introducir en un túnel. ¿Y quién va a usar un carril bici subiendo 70 metros en una pendiente...? Vamos, un macroatleta.

No vamos a entrar en cuestiones estéticas porque gustos hay muchos y variados, pero el impacto visual, medioambiental, sobre la navegabilidad, sobre la ampliación del puerto de Sevilla o sobre las

afecciones a la base militar de El Copero, si antes existían en una estructura pequeña, ahora, en esta megaestructura, no les quiero decir.

Pero la historia sigue. En septiembre, en el *BOE* se publicó el anuncio de información pública del anteproyecto y estudio ambiental de la autovía SE-40, tramo enlace A-4, Dos Hermanas, con el enlace de la A-8058, en Coria del Río. Y comenzó el plazo de presentación de alegaciones durante un mes. Y de esto hace seis meses. Han sido numerosos los colectivos y administraciones que han presentado alegaciones, y ninguna, absolutamente ninguna, seis meses después, ha recibido respuesta. ¿Qué ha pasado? Pues que ahora se ha decidido que antes de contestar las alegaciones se va a esperar a la declaración de impacto ambiental, a la DIA, que ya descartó en su día hacer un puente de 50 metros de gálibo y 2.800 metros, y que ahora, a lo mejor le va a dar el visto bueno a un puente de 5 kilómetros y 70 metros. Pero, ¿y si no, qué ocurre? Y mientras, las alegaciones que han presentado los distintos colectivos, ¿qué pasa con ellas?

Pero, para más abundamiento, el 11 de marzo aparece esta noticia en el periódico: «El proyecto del paso del río de la SE-40 se retrasa por el trámite de impacto ambiental». Otro nuevo retraso.

Señorías, cinco meses sin contestar un nuevo estudio... Mucho me temo que esta obra no se va a terminar en 2028, y por supuesto la SE-40 entera en 2030, porque el Gobierno de España no está haciendo nada para conseguirlo. Básicamente, cada vez que viene la ministra de Transportes a Sevilla promete cosas que antes de irse ya sabemos que no se van a cumplir, porque los plazos no cuadran, porque sus promesas no tienen luego reflejo en los presupuestos destinados a Andalucía y porque este ministerio, igual que el Gobierno de Pedro Sánchez, cambia constantemente de criterio y es incongruente en todas sus acciones.

Por todo lo anteriormente expuesto vamos a apoyar esta PNL del Grupo Vox, para que, por lo menos con unos proyectos que habría que retocar un poquito —sí, habría que actualizar a la normativa—, pero que ya están hechos y con todos los estudios de impacto ambiental, podrían ejecutarse mucho antes que este puente fantasma que no vamos a ver nunca los sevillanos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Hernández, para la réplica.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo, primero, agradecer el tono de los portavoces de los grupos.

Y le diría al señor Recio, bueno, mire, usted sabe además mucho mejor que yo que mediando unos honorarios razonables y una voluntad política sería plausible un informe que dijera que es lo más conveniente que el tráfico vaya en barcazas a la hora..., cruzando el río. Seguro, seguro que sería plausible.

[Intervención no registrada.]

Porque al final estas cosas se pueden moldear, ¿no?

A nosotros lo que nos..., traemos esta iniciativa porque lo que nos preocupa es que si había una solución que más o menos, de forma consensuada, era la buena, que además era una solución que se puso en marcha, es decir, ya hubo unas entregas de dinero bastante importantes, se compró una tuneladora, en fin, se hicieron una serie de desembolsos... Y, oiga, yo no veo que desde entonces haya habido unos avances técnicos espectaculares que justifiquen la utilización de otros medios mecánicos que hagan mucho más eficiente la construcción de un puente, en contra del que se optó, en contra de la construcción de un túnel. Ni tampoco ha habido cambios telúricos, o geológicos, ¿no?, que digan, oiga, es que ahora no se puede hacer el túnel por..., en fin, ya digo. Entonces, hombre, lo que era bueno hace cuatro años, cuando hablamos de inversiones como la que nos ocupa, que son cienmillonarias, hombre, este cambio ahora, costando tanto, pues tiene poca defensa.

¿A nuestro juicio? Hombre, sinceramente, lo que nos preocupa ya no es tanto la cantidad de recursos derrochados, es que además nadie se va a hacer responsable en términos políticos. Y fíjese usted que mi intervención, en la anterior intervención, ni tampoco en esta, no queremos hacer una..., no queremos, entre comillas, que se politice esta iniciativa que nos trae hoy aquí. Porque, efectivamente, usted lo ha dicho, han gobernado los dos partidos. En España ha habido gobiernos de los dos colores, y ninguno ha dado una solución. Es decir, que..., vuelvo a lo de antes. Lo que nos preocupa ahora es que algo que es fundamental y muy necesario, no solo el tráfico de la ciudad de Sevilla, aunque así lo decíamos en la primera intervención, pero para todo el tráfico en toda la zona occidental de Andalucía, en tanto en cuanto que Sevilla es un nudo de comunicaciones, pues que se dé una solución para evitar los problemas que a día de hoy se están viviendo con el puente del Quinto Centenario, por el que casi forzosamente tienen que pasar millares de vehículos todos los días.

Pero, bueno, como digo, muchas gracias a los grupos.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Bueno, pasamos a las votaciones de las PNL.

La primera proposición no de ley en comisión, relativa a construcción de una autovía interior, paralela a la A-7, que conecte Andalucía con la Región de Murcia y Valencia. Esta se vota de forma conjunta con la enmienda que se ha adicionado, ¿no?

[Intervención no registrada.]

Sí, pero se vota de forma conjunta, ¿no?

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la segunda PNL, proposición no de ley en comisión relativa al viaducto SE-40, tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río.

Señorías, se inicia la votación.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 128

XII LEGISLATURA

30 de marzo de 2023

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

Y cerramos la sesión. Buenas tardes.

[Se levanta la sesión.]

© Parlamento de Andalucía

<http://www.parlamentodeandalucia.es>
ISSN:2951-8164

C/ San Juan de Ribera, s/n. 41009 Sevilla
Tlf.: 954592100



CVE: DSCA_12_128