

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 277

XII LEGISLATURA

1 de marzo de 2024

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 19, celebrada el viernes, 1 de marzo de 2024

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000048. Proposición no de ley relativa al impulso de la conexión ferroviaria del puerto seco de Níjar (Almería), presentada por el G.P. Socialista.

12-24/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa a la actuación integral en la carretera A-325, presentada por el G.P. Socialista.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-24/APC-000920. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los acuerdos vinculados a las competencias de la Consejería

de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tras la firma del Pacto Social y Económico, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

- 12-23/APC-001292. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los acuerdos vinculados a las competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tras la firma del Pacto Social y Económico, presentada por el G.P. Socialista.
- 12-23/APC-001703. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre acuerdos vinculados a las competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tras la firma de Pacto Social y Económico, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

12-24/APC-000925. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre las actuaciones en materia de infraestructuras del transporte para una movilidad sostenible.

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-001762. Pregunta oral relativa al Reglamento del Decreto ley 8/2022, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-24/POC-000756. Pregunta oral relativa a Puente Odiel (Huelva), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-24/POC-000684. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Excmo. Sr. D. Juan Espadas Cejas, Dña. Adela Castaño Diéguez, D. Rafael Alfonso Recio Fernández, Dña. Encarnación María Martínez Díaz y D. Gaspar José Llanes Díaz-Salazar, del G.P. Socialista.

12-24/POC-000692. Pregunta oral relativa al transporte en las áreas metropolitanas, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-000693. Pregunta oral relativa al Programa Garantía Vivienda Joven, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de

Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-000694. Pregunta oral relativa a la seguridad vial en Torredonjimeno (Jaén), formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-000695. Pregunta oral relativa al área logística de Antequera (Málaga), formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-000696. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba), formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-000732. Pregunta oral relativa al planeamiento, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

12-24/POC-000744. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Córdoba, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y cuatro minutos del día uno de marzo de dos mil veinticuatro.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000048. Proposición no de ley relativa al impulso de la conexión ferroviaria del puerto seco de Níjar (Almería) (pág. 7).

Intervienen:

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

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

12-24/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa a la actuación integral en la carretera A-325 (pág. 16).

Intervienen:

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

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

COMPARECENCIAS

12-24/APC-000920, 12-23/APC-001292 y 12-23/APC-001703. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los acuerdos vinculados a las competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tras la firma del Pacto Social y Económico (pág. 23).

Intervienen:

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

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.

D. Ricardo López Olea, 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.

12-24/APC-000925. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones en materia de infraestructuras del transporte para una movilidad sostenible (pág. 39).

Intervienen:

Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.
D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.
D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.
Dña. Ana Chocano Román, del G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

12-24/POC-000732. Pregunta oral relativa al planeamiento (pág. 52)..

Retirada.

12-24/POC-000696. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba) (pág. 54).

Intervienen:

Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, del G.P. Popular de Andalucía.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-000756. Pregunta oral relativa a puente del Odiel (Huelva) (pág. 57).

Intervienen:

D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, del G.P. Socialista.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-000684. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla (pág. 60).

Intervienen:

D. Rafael Alfonso Recio Fernández, del G.P. Socialista.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-001762. Pregunta oral relativa al Reglamento del Decreto ley 8/2022 (pág. 64).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-000692. Pregunta oral relativa al transporte en las áreas metropolitanas (pág. 67).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-000693. Pregunta oral relativa al Programa Garantía Vivienda Joven (pág. 70).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-000694. Pregunta oral relativa a la seguridad vial en Torredonjimeno (Jaén) (pág. 73).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-000695. Pregunta oral relativa al área logística de Antequera (Málaga) (pág. 76).

Intervienen:

Dña. Jessica Trujillo Pérez, del G.P. Popular de Andalucía.

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

12-24/POC-000744. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Córdoba (pág. 79).

Intervienen:

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

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

Se levanta la sesión a las trece horas, dieciocho minutos del día uno de marzo de dos mil veinticuatro.

12-24/PNLC-000048. Proposición no de ley relativa al impulso de la conexión ferroviaria del puerto seco de Níjar (Almería)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Bienvenidos a la celebración de esta comisión del mes de marzo de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en viernes, anormalmente. Vamos a ver si recuperamos el día de los jueves, que es más cómodo para todos.

Empezamos el debate de las proposiciones no de ley. Les comunico que hay tres enmiendas, dos de la proposición no de ley de la carretera A-325 y una de la del puerto seco de Níjar, que están calificadas...

[Intervención no registrada.]

Bueno, al revés, dos del puerto seco de Níjar y una de la A-325, que están calificadas positivamente por la Mesa y que se incluirán, por lo tanto, en el debate.

Así que, sin más dilación, comenzamos por la primera proposición no de ley, relativa al impulso de la conexión ferroviaria del puerto seco de Níjar, a iniciativa del Grupo Socialista, y la lleva el señor Hernández.

Cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Como habrán podido comprobar, esta iniciativa socialista persigue como objetivo impulsar la conexión ferroviaria del puerto seco de Níjar. Lo que pretendemos, simple y llanamente, es que el Gobierno andaluz, que es el Gobierno competente en el desarrollo de este puerto seco, garantice cuestiones concretas para la conexión ferroviaria y el desarrollo del puerto seco. Una infraestructura que, como conoce, está recogida en el PITMA. Una conexión del puerto seco con el corredor mediterráneo que transcurriría cerca de esta infraestructura.

Lo pedimos el Partido Socialista porque es lo que necesita nuestra provincia y porque es lo que demanda también el tejido productivo, como la sociedad civil, como recientemente han podido comprobar en los medios de comunicación de nuestra provincia. También desde el PSOE solicitamos continuar desarrollando la infraestructura para seguir dotando nuestra provincia de empleo y oportunidades de generación de riqueza.

Entiendo, señorías, que coinciden conmigo en que las administraciones, cada una en su competencia, deben trabajar en este camino, en el progreso y avance de nuestra tierra. Por supuesto, también el avance de Almería. Y es que, señorías, es que no hay tiempo que perder, ante el ritmo elevado, el ritmo, la velocidad de cruce con que la obra del corredor mediterráneo transcurre en la provincia de Almería,

y que se están desarrollando por el Gobierno de España y que nadie duda de que llegará a nuestra provincia de Almería en el 2026, dentro de dos años.

Como conocen, el puerto seco de Níjar es un proyecto de nodo logístico de gran envergadura, de casi 200 hectáreas, que supondrá para la provincia de Almería un salto cuantitativo y cualitativo en la capacidad de exportación e importación de mercancías. Va a tener una gran importancia para todos los tejidos productivos, pero en especial para el desarrollo y para el principal motor económico de nuestra provincia, el sector agroalimentario. Y es que el puerto seco de Níjar reforzará el liderazgo de la conquista de los mercados europeos por el sector agroalimentario almeriense.

El puerto seco está situado junto a la autovía A-7, cerca de instalaciones portuarias de la provincia de Almería, y en un municipio eminentemente agrícola, como es Níjar, y —como he comentado anteriormente— cerca del corredor mediterráneo. Además, esta infraestructura se convertirá en un nodo logístico fundamental para continuar el esfuerzo desarrollado por los sectores productivos para reducir la huella de carbono.

El corredor mediterráneo —como he comentado anteriormente— será una realidad en nuestra provincia en el año 2026. A pesar de los mensajes catastrofistas del Partido Popular también con respecto a la alta velocidad, la realidad es que, a día de hoy, nadie duda de que los plazos se están cumpliendo. Todos los tramos en la provincia de Almería adjudicados y licitados, por supuesto, ejecutados por encima del 50%. Las obras son visibles por todo... las obras son visibles por todo el corredor mediterráneo y no hay nada hecho con respecto al puerto seco, que es competencia de la Junta de Andalucía. Tal es el avance del corredor mediterráneo en la provincia de Almería que la plataforma estará terminada a finales del 2024 o inicios del 2025. También, por supuesto, en el tramo que entronca con el puerto seco de Níjar.

Por lo tanto, en el 2026 la provincia de Almería estará conectada con seis países europeos y la alta velocidad con el resto de nuestro país. Por ejemplo, un hito también importante para el transporte de pasajeros, estaremos a tres horas y media de Madrid, de la capital de nuestro país. Es una infraestructura que será realidad —y creo que también es justo reconocerlo— gracias a la apuesta decidida del Gobierno presidido por Pedro Sánchez: 3.500 millones de euros invertidos en esta infraestructura. Uno de cada tres euros del total de lo invertido en el corredor mediterráneo se desarrolla en el tramo de la provincia de Almería.

Y es que es de justicia reconocer el esfuerzo inversor que va a suponer un avance para el conjunto de la provincia, pero también especial para los sectores productivos. Y también creo que es de justicia recordar que durante los gobiernos del Partido Popular no se destinó ni un solo euro a la provincia de Almería. Cero metros avanzados y su única aportación fue el tapiado de los túneles de Sorbas. En este contexto de importancia para el puerto seco que tiene para el Partido Socialista en Andalucía y de los avances constatables del corredor mediterráneo, el Gobierno de Moreno Bonilla tiene todo por hacer y todo por decir con respecto al desarrollo del puerto seco y su conexión ferroviaria al corredor.

Señorías, esta iniciativa del Partido Socialista no persigue nada extraordinario, no persigue nada fuera de lo común, solo que el Gobierno andaluz haga lo que es de su competencia: planificar, licitar, destinar los recursos, que, por cierto, tiene más que nunca, gracias a las transferencias del Gobierno de

España y a los fondos europeos conseguidos por Pedro Sánchez, y, por supuesto, ejecutar, esa gran tarea pendiente del Gobierno de Moreno Bonilla. Ni más ni menos. Esto es lo que debe hacer, en este caso, el Gobierno andaluz. Otra cosa es que no quiera destinarlo a la provincia de Almería, como sucede con las innumerables infraestructuras recogidas en el PITMA en nuestra provincia, que no hay proyectos, no están licitadas y, por supuesto, no hablemos del inicio de la obra.

Señorías, para ir finalizando, confiamos en que el puerto seco de Níjar sea una excepción de esta tónica habitual del Gobierno andaluz con la provincia de Almería. Y, para ello, esta PNL tiene dos acuerdos que parecen evidentes para el conjunto de la provincia, excepto para el Gobierno andaluz.

En primer lugar, que diseñe y publique una programación temporal de las actuaciones económicas para la ejecución de la conexión ferroviaria del puerto seco, a la vez que la llegada del corredor mediterráneo en la provincia de Almería. Y, para ello, también es importante que realice, como mínimo, los trámites para licitar el proyecto seco del ramal ferroviario.

Esperamos que estas dos cuestiones de mínimos —repito—, pero imprescindibles para iniciar la infraestructura del puerto seco, cuenten con el apoyo de todos los grupos. Y es que, desde el Partido Socialista, queremos que esta conexión y esta infraestructura se agilicen lo antes posible para que sean una realidad para la provincia de Almería, para los ciudadanos y para el tejido productivo de nuestra provincia.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, el turno es para el Grupo Mixto-Adelante Andalucía, o el Grupo Por Andalucía, tampoco está. Pues, entonces, el turno del Grupo Vox.

Así que, señor López Olea, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Pues avalado sea el Partido Socialista. Y nunca mejor dicho, con esto del ministro Ábalos, que nos trae todo este tipo de cosas.

De nuevo, otra vez el discurso del Partido Socialista, en la exposición de motivos de la proposición de ley, que es que está plagado de engañosos mensajes sensacionalistas.

Nosotros vamos a votar a favor de esta PNL. Por supuesto que sí, porque queremos lo mejor para esa bonita provincia y esa región. Y entendemos que, en este caso, estamos hablando de una infraestructura esencial para la provincia de Almería. Suponemos que ahora vendrán a tirarse..., claro, la PNL, nosotros le damos un sentido de crítica realizada por parte del Partido Socialista al Gobierno andaluz y no tenemos el menor tipo de duda que en este caso el representante del Partido Popular echará en cara cuantas cosas entienda precisas respecto al Gobierno central, que es lo que venimos viendo aquí en este Parlamento de forma reiterada.

Pero tengo que decir que hablar de..., que el Partido Socialista venga a hablar de infraestructuras ferroviarias aquí en Andalucía. Por ejemplo, la PNL habla, dice: «Se cuenta con un plan secuenciado de actuaciones», cosa que no es cierta, ni se ha llevado a cabo desde el año 2018 una recuperación del esfuerzo inversor del Gobierno.

En Andalucía el Gobierno de Sánchez tiene 21 proyectos pendientes que son imprescindibles para la región más extensa y poblada de España. Solo hay 13 ciudades en todo el país que no ostentan la capitalidad de provincia a las que ha llegado la alta velocidad, y en nuestra región tenemos cuatro de esas ciudades. En Málaga seis de los diez proyectos ferroviarios pendientes siguen en vía muerta, por culpa, en este caso, del Gobierno central. En Granada, ¿qué podemos decir? La variante de Loja. ¿Qué pasa con, en este caso, el tramo de alta velocidad Granada-Almería? Lo último que hemos tenido conocimiento es la conexión del puerto de Motril-Granada, que se ha perdido también, por culpa, en este caso, de las actuaciones desarrolladas por el Gobierno central. En Jaén y en Huelva queda todo por hacer en materia de transporte ferroviario, que son las provincias más aisladas. Si seguimos, Cádiz está un poco mejor. Córdoba tiene pendiente arreglar todo en el eje del Ave, la ejecución de ramal centro ferroviario y varias paradas de cercanías, entre otras cosas. En Almería estamos sufriendo los retrasos continuos, en este caso, del Ave.

Las explicaciones que se han dado por parte del Gobierno andaluz con el tema en cuestión que nos trae aquí, que es el nodo logístico puerto seco de Níjar, han sido varias. De hecho, se nos ha indicado en varias fechas que se iban a iniciar las obras en el año 2023, ahora se retrasan al año 2025. Y existe una excusa, que yo entiendo que es razonable hasta cierto punto, que es que esa línea de conexión con la alta velocidad desde el puerto necesita una actuación previa para no meter la pata. Eso es así. Y esas fueron, en este caso, las razones que se han dado por parte de las dos consejeras, tanto la señora Carazo como la nueva consejera, con el tema del retraso al inicio de las obras. Pero no entendemos nosotros tampoco, porque una cosa es la conexión y otra cosa es que se inicien o no las obras para empezar ya lo que sería el puerto seco de Níjar, cuestión en la que sí entendemos que existe un retraso evidente por parte del Gobierno andaluz.

Pero, bueno, estamos en lo mismo de siempre. O sea, unos y otros se echarán la culpa, y las necesidades de los andaluces, de nuestras regiones, de nuestras provincias, pues se ven, en este caso, retrasadas en el tiempo y algunas veces ninguneadas o llevadas a la nada. Esperamos que en este caso sí exista voluntad política por parte de ambos partidos, tanto el Gobierno central como el Gobierno andaluz, para la situación de este tema.

Nada más. Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

A continuación, el turno del Grupo Popular.

Señor Guzmán, tiene la palabra.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señor López, no se preocupe, no nos vamos a tirar los trastos, por lo menos por mi parte.

Más aún, señor Hernández, a pesar de algunas incongruencias que usted ha dicho, de las que ahora hablaré, a mí me gustaría, al terminar la votación de esta proposición no de ley, poder felicitarle, porque yo sí creo que es bueno que hablemos del puerto seco de Níjar.

Y es que hablar de Almería, para mí, es lo que le da sentido a la confianza que nos prestaron los almerienses para estar hoy aquí, en este Parlamento. Y creo que es indispensable que hablemos del puerto seco de Níjar, porque las comunicaciones y el agua son uno de los mayores retos que tenemos en la provincia de Almería. Porque el puerto seco de Níjar es una prioridad para el desarrollo de toda nuestra provincia, porque, además, es clave para el desarrollo del corredor mediterráneo, el cual promueve no solo la conectividad entre los ciudadanos, sino también la de mercancías. Y porque nos da la posibilidad de contar lo que se ha hecho, lo que se está haciendo y lo que hay que hacer.

Mire usted, para todo eso, yo coincido con usted con que necesitamos la implicación de todos, que todos rememos en el mismo sentido. Aquí no cabe ideología, ni siquiera intereses de partido. Lo creo porque Almería no se merece más confrontación. Almería se merece que, en cuanto a la defensa de sus intereses generales de una provincia que tanto aporta al producto interior bruto andaluz, haya unanimidad por parte de todos los grupos políticos. En ese camino de consenso, de la mano tendida, es donde siempre van a encontrar ustedes al Partido Popular. Y ya le anuncio que, por parte del Grupo Parlamentario Popular, aquí, en esta Cámara, votaremos sí en todo lo que sea bueno para Almería. Y esto también lo es. Usted va a tener la posibilidad también de mostrar lo mismo ante las dos enmiendas que hemos presentado, que enriquecen este texto y que espero que usted acepte.

Pero voy a empezar hablando de las incongruencias de las que antes le decía. Dice usted que ahora sí se cuenta con un plan secuenciado de actuaciones complementarias definidas en todos y cada uno de los tramos del corredor mediterráneo. En principio, eso ya es contradictorio. Lo es porque hay tramos que no tienen ni proyecto ni siquiera todavía expectativas dentro del corredor mediterráneo. Y la conexión entre Almería y Granada es un claro ejemplo de ello.

También ha obviado usted que, cuando llegaron al Gobierno, se encontraron gran parte de los proyectos licitados o algunas obras ya realizadas. Pero, bueno, no pasa absolutamente... Pero dice usted que el Ave llegará en el 2026, que todos los tramos de Almería están licitados y en obras. Hombre, lo que no dice usted es que, para que llegue el Ave a Almería, es necesario que también estén en obra todos los tramos que hay en la provincia de Murcia. Y, a día de hoy, el soterramiento en la ciudad de Lorca todavía no se ha iniciado. Y lo que tampoco ha dicho usted es que, si el defenestrado señor Ábalos, en vez de haber confrontado con la ciudad de Murcia, con la de Almería o con la de Lorca, y en vez de haber cambiado algunos proyectos que estaban en lo alto de la mesa, pues la realidad a día de hoy sería otra.

Y dice usted también que la ejecución de la obra de la línea de alta velocidad entre Almería y Murcia está ya ejecutada a un 50%. Yo le tengo que reconocer que no sé quién le ha dado esos datos. Yo no sé

si hay una oculta información que no tenemos ninguno de los mortales. No lo sé. Pero la realidad no es esa. La realidad es que la inversión acumulada prevista en el 2022 fue de 1.256 millones, de los cuales se ejecutaron solo 140 millones. Un 11%, solo un 11%. Y que la inversión presupuestada para el 2023 fue de 480 millones, de los que solo se ejecutaron 88 millones. Pero no lo digo yo, mire usted, señor Hernández, lo dice el ministerio del moderado señor Puente, ante la información que se solicitó en el Congreso y que nos contestaron en noviembre del año pasado. Por tanto, estamos hablando de una ejecución del 18%. Ese es el problema, señor Hernández. Por eso nadie en Almería se cree que el Ave pueda estar en el 2026. Yo creo que ni ustedes tampoco. Pero, bueno, no pasa nada, digamos la verdad, y sin duda alguna tendremos más credibilidad

En cuanto a la incongruencia, en cuanto al puerto seco. Mire usted, el compromiso del Ayuntamiento de Níjar con el proyecto se ha convertido en hechos, en hechos concretos. Su alcalde, José Francisco Garrido, ha hecho su trabajo. Y, además, lo ha hecho bastante bien, porque ha puesto en marcha no solo el plan especial que va a hacer posible el desarrollo de esta área logística, sino que, a su vez, ha creado un polígono industrial que es el que le da consistencia y sentido al futuro puerto seco.

Tiene todos los informes favorables, señor Hernández, menos uno, uno que es preceptivo y, además, vinculante. ¿Qué significa esto? Que sin ese informe es imposible que ni Junta de Andalucía, ni ayuntamiento, ni nadie lo pueda hacer. Y es un informe del Ministerio de Transportes, también del moderado señor Puente, en el cual dice que si se hace esta área logística, la A-7 se colapsaría en el 2027. Vamos a ver, señoría, si se va a colapsar en el 2027, plantéese el hacer un tercer carril en ese tramo de la A-7, como ya lo deberíamos de tener entre Aguadulce y Almería, pero no pongamos una espada de Damocles sobre este proyecto que es fundamental y necesario para el desarrollo de Almería.

Y, mire usted, y el compromiso por parte de la Junta de Andalucía también es real, también con hechos, como está siendo con las áreas logísticas de Algeciras, la de Majaravique o de Antequera, de las que, por cierto, hoy también vamos a hablar.

Mire usted, la Junta de Andalucía tiene en este proyecto encomendadas tres actuaciones. Primero, la supervisión y redacción de todos los trámites administrativos. Segundo, la ejecución de toda la urbanización que va a contemplar el área logística. Y tercero, la construcción de ese ramal ferroviario, que son las vías por las cuales va a llegar el tren a esta área logística. Y para ello, ¿qué ha hecho la Junta de Andalucía? Pues, mire usted, en el 2020 ya llegó un acuerdo con Adif y ya se consiguió la solución técnica por la cual Adif tiene que modificar el tramo de la línea de alta velocidad que pasa por esta área logística. Y, paralelamente, se ha trabajado con el Ayuntamiento de Níjar para que sea una realidad el plan especial del que antes hablaba. También, paralelamente, la Agencia Pública Andaluza ya ha trabajado en el proyecto de esa urbanización, que va a estar listo en este primer trimestre y que va a hacer realidad que en el 2026 podamos tener este puerto seco.

Pero, en cuanto al ramal ferroviario, la Junta de Andalucía ya tiene el estudio previo, el cual debe abordarse cuando estén terminadas las obras de la línea de alta velocidad. Aquí está una de las claves, no se puede ejecutar un ramal de conexión ferroviaria a una infraestructura como la línea de alta velocidad de Almería-Murcia, que a día de hoy no existe, y es el motivo de la primera enmienda que presentamos. Y, por tanto, solo podremos tener una programación temporal y económica de esa tercera obra

que tiene que hacer la Junta de Andalucía, de ese ramal ferroviario, una vez que tengamos ese proyecto de ejecución.

Y, para terminar, señora presidenta, ¿pedirle agilidad a la Junta de Andalucía? Sí, toda la del mundo. ¿Pedirle agilidad al Gobierno de la nación? Sí, toda la del mundo. ¿Inacción por parte de la Junta de Andalucía? No, ya se lo he desmontado.

Y le digo más, ¿falta de compromiso por parte del Gobierno de la nación? Tampoco me lo creo. Son obras complicadas, difíciles, que a veces no se cumplen los plazos que tenemos establecidos. Pero no pasa nada. Si los almerienses nos ven unidos, trabajando y que esto sea una realidad...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Guzmán, tiene que ir terminando.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Y ya estoy terminando.

... yo creo que será la mejor noticia que podamos darle a todos.

Muchísimas gracias, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Guzmán.

Señor Hernández Tristán, es su turno para terminar el debate. Le recuerdo que tiene que pronunciarse sobre las enmiendas.

Muchas gracias.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, agradecer el tono de los portavoces del resto de grupos y, sobre todo, que vayan a apoyar esta proposición no de ley.

Porque, como decía la intervención, creo que es de justicia y que es necesario para la provincia de Almería y para los sectores productivos, sin lugar a dudas. Y aquí estamos teniendo un tema fundamental no solamente para Níjar y el sector productivo agroalimentario, sino para el resto de los sectores productivos de nuestra provincia.

Poner en cuestión, como ha hecho el portavoz de Vox, de las inversiones de infraestructuras de España en la provincia de Almería cuando, le repito los datos, 3.500 millones de euros invertidos, uno de cada tres euros de todo el cordón mediterráneo se invierte en el tramo Almería-Murcia. Por lo tanto, in-

versiones, no nos pueden dar lecciones al Gobierno de España. Y, sobre todo, porque nos encontramos una infraestructura que estaba totalmente parada, a la reactivación de las obras. Le invito que cuando vaya a Almería, junto a la A-7, mire a un lado y a otro, verá los pilares, verá la infraestructura del Corredor Mediterráneo y no verá nada del puerto seco de Níjar.

Con respecto al Partido Popular, la excusa del Gobierno de España. La excusa del Gobierno de España. A ver, en el 2018, el anterior Gobierno del Partido Popular no contemplaba el puerto seco. Es que cuando el ministro De la Serna era ministro de Fomento, es que se olvidaron de la conexión ferroviaria del puerto seco. Y fue el Gobierno de España actual el que tuvo que incluir esta infraestructura. Por lo tanto, creo que lecciones en ese aspecto con respecto al Gobierno de España son pocas. Deben ser pocas.

Entiendo la complejidad, lo que menciona, pero, por lo tanto, cuando ustedes lo que hicieron fue el tapeado de los túneles, cuando ustedes se olvidaron de la conexión ferroviaria del puerto seco, cuando ustedes quitaron del proyecto la doble vía, cuando ustedes aludían a las tortugas para el retraso del Corredor Mediterráneo, creo que para dar lecciones, para recordar que la cuestión del Gobierno de España todavía hay temas pendientes, creo que no es muy coherente.

Y, como decía el portavoz de Vox en su primera intervención, es que la Junta de Andalucía ha anunciado en el 2022, concretamente el 14 de febrero de 2022, el puerto seco de Níjar se financiará con fondos europeos y las obras comenzarán en el 2023.

Es que la anterior consejera dijo en esta comisión que iba a proponer que la conexión ferroviaria del puerto seco se financiara con fondos Next Generation. Los fondos Next Generation tienen que estar ejecutados en el 2026, que es cuando está prevista la llegada del Corredor Mediterráneo a la provincia de Almería.

Pero, más allá de eso, entendiendo la complejidad de esta infraestructura, lo importante es poner el foco en esta cuestión. Lo importante es, como he dicho, que todas las administraciones, en el ámbito de sus competencias, actúen para que el puerto seco esté lo más cercano posible a la llegada del Corredor Mediterráneo a la provincia de Almería. A nosotros nos gustaría que fuera en el 2026. Por lo tanto, es lo que nosotros defendemos.

Por lo tanto, en ese sentido, no podemos aceptar las enmiendas del Partido Popular, porque nosotros defendemos que los trámites se inician lo antes posible y desde este momento.

Por lo tanto, si es que la señora consejera...

Bueno, eso es lo que usted defiende, pero nosotros defendemos que los trámites se inicien tanto para la urbanización como para la conexión ferroviaria lo antes posible.

[Intervención no registrada.]

Porque también lo reclaman los empresarios. Habrá visto recientemente que en una reunión con la señora delegada del Gobierno reclamaban que se iniciaran ya también los trámites con respecto al ramal ferroviario y con respecto a la urbanización. También la Mesa del Ferrocarril ha preguntado sobre esa cuestión.

Por lo tanto, para cerrar la intervención, agradezco el tono, agradezco que se apoye la iniciativa del Partido Socialista y le anuncio también que no aceptamos sus enmiendas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 277

XII LEGISLATURA

1 de marzo de 2024

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

12-24/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa a la actuación integral en la carretera A-325

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, a continuación, debatimos la siguiente proposición no de ley, relativa a la carretera A-325, también a iniciativa del Grupo Socialista.

No sé quién es..., la señora Manzano es la que lleva esta proposición no de ley.

Pues, cuando usted quiera, señora Manzano, tiene la palabra.

La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Y muy buenos días, señorías.

La carretera para la que el Grupo Parlamentario Socialista reclama hoy al Gobierno del PP de la Junta de Andalucía compromiso político y presupuestario es la A-325. Lo hacemos en esta comisión y con esta PNL, pero también lo hicimos en la tramitación de los presupuestos del 2023 y del 2024, vía enmienda, que el Partido Popular rechazó.

La A-325 pertenece, obviamente, a la Red Autonómica de Carreteras y discurre por los municipios de Guadix, Benalúa, Fonelas, Pedro Martínez, Gobernador y Morelábor, vertebrando así parte de la zona norte-este de la comarca de Guadix. Tiene origen en Moreda y acaba enlazando con la A-92, a la altura de Guadix, a través de un recorrido de algo más de 41 kilómetros.

Los motivos para reclamar una actuación integral en esta carretera están más que justificados. Primero, porque se trata de una infraestructura vital para el desarrollo socioeconómico de la zona, pueblos que pierden población y en lo que seguramente también influye el estado de las comunicaciones, alta tasa de paro. Pero es verdad que también se mantiene cierta actividad, destacando especialmente la de las empresas madereras, que necesitan de un buen trazado de la A-325.

En este sentido, también hay que apuntar que estos municipios se encuentran dentro del territorio Geoparque del Cuaternario de Granada, contando uno de ellos, de estos municipios, concretamente Fonelas, con uno de los puntos de mayor interés de todo el geoparque, como es la Estación Paleontológica del Valle del Río Fardes, que tiene relevancia internacional. Por lo que apoyar esta carretera también es apoyar al geoparque e impulsar uno de los escenarios de desarrollo económico más importantes en este momento para la zona, a la vez que facilitar al visitante una vía segura para llegar.

A la vez, esta es una carretera que soporta una gran intensidad de tráfico y, especialmente, tráfico pesado, porque además de ser una vía de comunicación entre los pueblos del entorno y además de circular diariamente autobuses escolares, pues también cuenta con una presencia destacable de camiones de gran anchura.

Es fácil comprobar —y he traído una foto muy significativa que se puede encontrar a cada momento en esta carretera— cómo el cruce de dos vehículos pesados se hace casi imposible a menos que am-

bos vehículos se detengan por completo en mitad de la vía o que aprovechen algunos de los pocos salientes que tiene esta carretera.

Hay estudios que calculan una media de 2.000 vehículos circulando a diario por esta vía, de los que aproximadamente noventa son pesados. Y esto se produce, pues, por el escaso ancho que la carretera tiene, en algunos puntos inferior incluso a cuatro metros y medio, por lo que realmente también lo que aquí se produce o lo que hay es un problema de seguridad vial, que, por cierto, se demuestra con numerosos accidentes, algunos de ellos mortales y que aún permanecen en el recuerdo.

Resaltar que esta no es una petición repentina, que no es de ahora. Son numerosas las veces que los ayuntamientos afectados han reclamado al Gobierno andaluz que se adecúe el ancho de la carretera a las necesidades actuales y, en definitiva, reclamando el acondicionamiento de la A-325.

En concreto, conocemos los últimos escritos de petición de obras de acondicionamiento a la anterior consejera de Fomento, la señora Carazo, y la respuesta de la delegación territorial, bueno, pues, en una y en otra ocasión ha sido que se le da traslado a la Dirección General de Infraestructuras en Sevilla, por ser el órgano en la programación anual relativo a las inversiones, a los estudios, a los proyectos y a las obras de carreteras en la red autonómica. Pero, hasta el momento, la dirección general no ha dado señales de que esté teniendo esta carretera en cuenta.

Por ello, y me reitero, desde el Grupo Parlamentario Socialista instamos al PP de la Junta de Andalucía, a la señora Díaz y al señor Moreno Bonilla, a establecer y mantener el compromiso político con la ejecución del proyecto de acondicionamiento de la A-325 de Moreda-Guadix por Pedro Martínez, reactivando para ello toda la tramitación necesaria y la elaboración de los documentos y proyectos para que puedan iniciarse las obras en el menor tiempo posible.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Ahora sería el turno del Grupo Mixto, de Por Andalucía, que entiendo que no participan en el debate porque no se encuentran aquí. Así que vuelve a ser el turno del Grupo Vox.

Señor López Olea, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, señora presidenta.

Ciertamente nosotros vamos a votar a favor de esta PNL y, además, agradezco su proposición como accitano. Conozco esta carretera de la que estamos hablando desde mi infancia, he viajado por ella desde hace más de cuatro décadas, además, por cuestiones profesionales, y he tenido que soportarla. Una carretera que ha tenido numerosos accidentes mortales, accidentes de ciclistas y de tráfico, y que nunca ha tenido solución por ninguna parte de los gobiernos andaluces, de uno y otro color, que ha tenido, en este caso, nuestra región andaluza.

Y además, en este caso, tiene que ver que la carretera está ubicada en el Geoparque Natural de la Unesco de Granada, por lo que tanto se ha luchado en la provincia. Y, por tanto, la sociedad civil ha luchado. Además, yo diría que en la zona más bonita del geoparque, teniendo unos paisajes preciosos y conectando localidades que, efectivamente, se ven tocadas por esto que llamamos la España vaciada y que están siempre olvidadas por parte de las Administraciones. Esta carretera es un ejemplo más de los olvidos que con esa preciosa parte de Granada se tiene por parte de todo tipo de Administraciones.

Entendemos que es preciso el acondicionamiento de esta carretera. Sobre todo, siendo una carretera de mucho tráfico tanto turístico también como comercial, con mucho tráfico de camiones pesados, es increíble que se encuentre en el estado en que está ahora mismo. Se ha hecho referencia por parte, en este caso, de la diputada, a la industria maderera, que también da un carácter inusual al paisaje cuando viajas por esta carretera, pero eso incide en ese tráfico rodado, camiones pesados que tienen graves dificultades para el transporte, en este caso, de mercancías por esta carretera.

Por lo tanto, entendemos que es obvia, precisa y, en este caso, oportuna la proposición no de ley que se hace, en este caso, por el Partido Socialista, y daremos nuestro voto favorable.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

A continuación, es el turno del Partido Popular. La señora Fuentes, defiende esta proposición no de ley.

Cuando usted quiera, señora Fuentes.

La señora FUENTES PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Bueno, pues, sinceramente, no dejo de sorprenderme cómo se puede... El Partido Socialista, que es el que menos ha apoyado las infraestructuras de la provincia de Granada, cómo puede venir con toda la tranquilidad a reclamar una carretera que, estando de acuerdo con ellos en que es absolutamente necesaria, la reclaman como si ellos durante 37 años de gobierno no hubieran abandonado completamente esa carretera. Es decir, parece que es que la carretera, de pronto, esa estrechez de esa foto, esa foto podía ser de ahora, de hace diez años, de hace quince años. Y gobernaron durante treinta y siete años. Por eso, en principio, me sorprende la tranquilidad con la que se plantean estas necesidades de actuación, sin por lo menos admitir que, durante el tiempo en el que ellos gobernaron la Junta de Andalucía, pues no se acometió esa reforma.

Además, como digo, estamos de acuerdo en el fondo de esta PNL, pero no podemos estar en absoluto de acuerdo en la redacción y, sobre todo, en algunos puntos en los que dice que el Gobierno andaluz del Partido Popular en estos más de cinco años no ha mostrado ni interés ni preocupación alguna. Eso es falso y eso es mentira. Y la señora Olga Manzano lo sabe perfectamente. Porque, además, des-

de que tenemos un alcalde en el..., algunos alcaldes del Partido Popular se están moviendo para rescatar este proyecto.

Esta proposición no de ley hace referencia a un antiguo anteproyecto que se ha iniciado y sometido a información pública hace veinte años, veinte años, en el 2008. El Gobierno del PSOE, a través de la Agencia, entonces, de Obra Pública de la Junta de Andalucía, que, por cierto, pasa a llamarse GIASA, no GEIASA, no sé si ha sido una errata o que se desconocía, se incluyó en su momento en el famosísimo Plan Más Cerca y se dijo entonces que se llevaría a una actuación de mejora donde se contemplaba el ensanche, la creación de aceras, la eliminación de puntos negros, etcétera. Desde hace trece años, trece años, el proyecto estaba listo para su licitación, sin que el Gobierno del PSOE hiciera nada desde el 2011 al 2018, siendo abandonado totalmente el proyecto por el antiguo equipo de Gobierno.

Promesas de diferentes dirigentes socialistas que están en la prensa, que están en la hemeroteca. Como, por ejemplo, la anterior secretaria general del PSOE, Teresa Jiménez, que fue miembro de la Mesa de esta Cámara, que en el 2007, en una reunión con alcaldes de la zona, prometió que esa carretera se iba a mejorar. Diputados provinciales, compañeros, alcalde de Guadix, que luego, cuando estaban en campaña, prometían que se iba a hacer y que luego, cuando no se hizo en el 2008, salían a manifestarse junto al resto de alcaldes. Es decir, una serie de demagogias durante años. Y no se sonrojan, que es lo que a mí me sigue asombrando, que no se viene con un poco de modestia diciendo, bueno, no se hizo, vamos a ponernos todos a trabajar para hacerla. Yo creo que en su momento tuvieron tiempo de preocuparse de verdad e implicarse, de verdad, en el proyecto y en la ejecución.

Pero no solo abandonaron el proyecto, sino que, además, echaron por tierra el trabajo del equipo técnico de la consejería y la inversión que supone la redacción de un documento que luego se abandona, se abandona. Y ahora este Gobierno, esta consejería, pese a la situación que se encontró la consejería, con cientos de proyectos abandonados, con más de diez mil kilómetros de red autonómica en estado crítico, no pésimo, crítico, pues se está trabajando y se está reformulando el proyecto. Porque es que, como se abandonó en el 2008, se redactó en el 2008, hay que reformularlo. Y actualmente se encuentra en redacción en el Servicio de Carreteras. Por eso digo que se está mintiendo, porque se está diciendo que no hay implicación del Gobierno actual de la consejería, y eso no es cierto. El delegado territorial, la consejera anterior y la actual conocen perfectamente, de la mano de algunos de los alcaldes, el alcalde de Fonelas, por ejemplo, conocen perfectamente cómo está la carretera, y están comprometidos con este proyecto.

El equipo de la consejería retomó hace meses el proyecto, que estaba abandonado, repito, desde el 2008. Está incluido en el Plan de Infraestructuras de Transporte, en el PITMA 2030. Ha sido propuesta esta actuación para financiarse con el Programa Andalucía FEDER 2021-2027, a cargo de fondos destinados a mejora de la seguridad vial, porque, efectivamente, esta carretera tiene tramos de altísima peligrosidad. Y, por tanto, se espera, según nos comunica la consejería, que durante el 2024, este año, finalice la redacción, la supervisión y la aprobación del proyecto y se proceda a la licitación de obras en cuanto se consiga la financiación.

Hemos propuesto una enmienda que consideramos que se ajusta mucho más a la realidad y que es mucho más justa con los vecinos de Guadix y de la comarca de Guadix, de estos pueblos, porque no se

les miente. Y esperamos que la misma disposición que tenemos nosotros a apoyar, porque creemos que es necesaria esta mejora en la carretera, la misma disposición que mostramos de votar a favor, pues que la muestren ellos aceptando nuestra enmienda.

Muchas gracias, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Fuentes.

Señora Manzano, le recuerdo que tiene que posicionarse sobre la enmienda.

Cuando quiera.

La señora MANZANO PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, pues no es nada elegante, por parte de la señora Fuentes, que venga a reprocharnos que presentemos esta PNL. Es muy poco elegante por su parte. Pues, bueno, se lo explicaremos a los vecinos y vecinas de los municipios de esta zona, que nos reprocha que traigamos esta PNL.

Mire, lo primero que tengo que decirle es que el hecho de que usted tenga que recurrir y dedicarle tanto tiempo a la gestión del Gobierno anterior indica claramente que la gestión del Partido Popular en cuanto a esta carretera, por el momento, ha sido nula. Ene, u, ele, a, como diría, la señora consejera de Salud. Lo que, sumado a la renuncia del Partido Popular a construir la autovía Darro-Iznalloz, que a pesar de ser un compromiso que lleva el Partido Popular en el programa electoral del 2018, ya la han abandonado, pues estas dos renunciaciones lo que indican claramente es que, además, el compromiso es nulo por la comarca entera.

Desde que gobierna el Partido Popular la Junta de Andalucía, no se ha desarrollado, ni ha apostado por ningún proyecto estratégico que hoy podamos identificar como la gran apuesta de la Junta de Andalucía en la comarca de Guadix, es que no conocemos ese proyecto. Al contrario, señora Fuentes, ¿sabe lo que están haciendo? ¿Sabe lo que más le identifica? Pues que están desmantelando el hospital de Guadix.

Pero, mire, en cualquier caso, nos alegra que con esta PNL del Grupo Parlamentario Socialista, de impulso para el acondicionamiento de esta carretera, pues que cumpla su función. Cumpla su función y que haya servido para que el Grupo Parlamentario Popular haya anunciado que se inicia una reformulación del proyecto que el Gobierno Socialista dejó redactado. Lo normal, la señora Fuentes dice que se les ha comunicado a algunos alcaldes del Partido Popular. Lo normal sería, lo elegante, lo normal de un Gobierno que hace bien las cosas es reunir a todos los alcaldes y a todas las alcaldesas y explicarles que se reanuda esta carretera y que, por lo tanto, van a iniciar la reformulación del proyecto. Pero no, a ustedes, los alcaldes y las alcaldesas les importan poco, salvo que sean del Partido Popular, ya lo hemos visto en alguna ocasión. Y ojalá este, que acaba de decir aquí la señora Rosa Fuentes, no sea un primer y mero anuncio de una larga lista de anuncios de los anuncios a los que ya no tienen acostum-

brados ustedes, especialmente en materia de carreteras y, sobre todo, de rotondas. Su técnica es siempre la misma: anuncian la reforma de los proyectos, y simplemente es una estrategia para dilatar en el tiempo o para retrasar la ejecución de las distintas obras.

Pero, mire, creo sinceramente que hoy lo que hemos hecho ha sido obligarles a traer este anuncio, ¿saben por qué? Porque es muy curioso, señora Fuentes, que anuncien hoy la reforma de este anteproyecto que dejó redactado el Gobierno socialista cuando no hay ni una sola mención, ni una sola mención en las memorias de Fomento ni de los presupuestos del 2023 ni de los presupuestos del 2024, es curioso. La realidad es que no tenían intención de priorizarla, pero nuestra PNL les ha obligado a hacer este anuncio hoy. Aparecen otras carreteras en las memorias, pero no aparece en ningún momento la A-325, y nos alegra, nos alegra el cambio de opinión, aunque ya sabemos lo que valen las memorias de los presupuestos de Fomento.

Pero la pregunta es: bueno, si hoy anuncian esta reforma del proyecto, ¿cuánto tenemos que esperar? ¿Cuándo estará esta carretera? ¿Cuáles son los plazos, señora Fuentes? Ustedes lo prometieron en el 2018 y en cinco años lo único que han tenido capacidad de hacer es decir que van a reformar el proyecto. ¿Cinco años para anunciar la reforma del anteproyecto? Deberían, como grupo, exigirle al Gobierno que sustentan que se ponga a trabajar ya y con más agilidad.

Lo que ustedes deben saber, señora Fuentes, es que si en los últimos años del Gobierno socialista hubiera contado con la misma lluvia de recursos con las que cuenta este Gobierno del Partido Popular, la carretera seguramente estaría ya acondicionada, sin ningún lugar a dudas. Pero fue al contrario, lo que hizo el Partido Popular en el Gobierno de España fue asfixiarnos.

Mire, 3.942 millones de euros han recibido nada más y nada menos que de los fondos Next Generation. Es para que la A-325 ya estuviese acondicionada. Y acabo. No vamos a aceptar la enmienda del Partido Popular porque no aporta absolutamente ninguna novedad a lo que nuestro punto pide.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

Pues con esto hemos terminado el debate de las dos proposiciones no de ley. A continuación, procedemos a la votación.

Respecto de la primera, ¿votos a favor?

La señora Manzano no vota.

[Intervención no registrada.]

Ah, vale, es verdad. Cierto.

[Intervención no registrada.]

Votos en contra y abstenciones son imposibles, luego se aprueba la primera proposición no de ley por unanimidad.

Respecto de la segunda.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues también se da por aprobada la siguiente proposición no de ley.

Enhorabuena.

Hacemos un receso de diez minutitos hasta que llegue la consejera y comenzamos después.

Gracias.

[Receso.]

12-24/APC-000920, 12-23/APC-001292 y 12-23/APC-001703. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los acuerdos vinculados a las competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tras la firma del Pacto Social y Económico

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días de nuevo.

Buenos días, señora consejera y al equipo.

Retomamos la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, después de este breve receso, con la solicitud de comparecencia de la excelentísima consejera, en relación con los acuerdos vinculados a las competencias de la consejería tras la firma del Pacto Social y Económico.

Les recuerdo que es una comparecencia agrupada, en la que los turnos de intervención serán de quince minutos para la consejera, hasta quince minutos, hasta siete minutos para cada uno de los grupos y hasta cinco minutos para el cierre de la consejera.

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

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

—Bueno, muy buenos días.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

Comparezco en esta comisión para informar, a petición de Vox, del Grupo Socialista y del Partido Popular, de los acuerdos vinculados a las competencias de esta consejería tras la firma hace casi un año del Pacto Social y Económico por el Impulso de Andalucía.

Como saben, el presidente Juanma Moreno formalizaba el 13 de marzo de 2023 un gran acuerdo económico y social con la Confederación de Empresarios de Andalucía y las organizaciones sindicales Comisiones Obreras y UGT, para poner en marcha medidas urgentes de apoyo a familias, jóvenes, colectivos más vulnerables, pymes y autónomos, así como personas trabajadoras, con el fin de hacer frente a la crisis económica y social. Qué duda cabe que la inflación, la subida de los tipos de interés, así como la crisis económica y energética, acrecentada por la guerra de Ucrania, han hecho mella en la situación de muchísimas familias. A ello hay que sumar la grave situación de sequía que padece nuestra comunidad, una catástrofe natural que está limitando la capacidad de generación de riqueza y el futuro de nuestra tierra.

El pacto suscrito por el presidente se sustentaba en dos ejes fundamentales. Por un lado, un bloque de medidas de carácter urgente enfocadas a mitigar los efectos de la crisis en la sociedad andaluza y su tejido laboral, así como a reforzar los servicios públicos esenciales. Y, por otro, un programa de ini-

ciativas estratégicas a desarrollar a medio y largo plazo, dirigidas a atajar la raíz del problema y a mejorar el estado del bienestar.

Entre el bloque de medidas de carácter urgente, el pacto incluía un paquete de 12 iniciativas concretas, por el amplio y variado repertorio de acuerdos sectoriales que incluye, sólo cabe definirlo como el mejor escudo social que ha tenido nuestra comunidad en un periodo de crisis. De ese paquete de 12 medidas urgentes, dos son responsabilidad de esta consejería. Medidas que, dado su indudable interés social y su impacto inmediato sobre el poder adquisitivo de los ciudadanos, no hemos dudado ni un segundo en poner en marcha.

La primera de ellas reclamaba el establecimiento de garantías sobre nuevos préstamos hipotecarios para jóvenes menores de 35 años interesados en adquirir su primera vivienda. Desde el Gobierno andaluz somos muy conscientes del titánico esfuerzo que deben afrontar hoy en día los jóvenes que deseen formalizar una hipoteca para adquirir su vivienda. La realidad es que el pago de la entrada de un piso supone en este momento una de las principales barreras de acceso a una vivienda para muchos jóvenes andaluces que desean plantearse un proceso de emancipación. Nosotros no podíamos dejar atrás a estos jóvenes, que son el presente y el futuro de Andalucía, y que, sin duda, han sido uno de los sectores de población más castigados en los últimos quince años, tras dos crisis económicas sucesivas y una guerra que ha sumergido al mundo entero en un escenario de grave crisis inflacionista.

Nuestra prioridad es, por tanto, ayudar a los jóvenes en su proceso de emancipación y facilitarles el acceso a su primera vivienda. El mecanismo que hemos empleado para concretar estos avales hipotecarios es el programa Garantía Vivienda Joven, cuyas bases reguladoras fueron aprobadas en virtud del Decreto ley 4/2023, de 16 de mayo, y gracias al cual la Junta de Andalucía garantiza la cantidad que excede del 80% del préstamo hipotecario y hasta el 95%. En ese mismo decreto ley se efectuó convocatoria para las entidades financieras, para que las entidades financieras interesadas pudieran participar en dicho programa, adhiriéndose finalmente ocho. El pasado 14 de agosto se abrió el plazo para que los jóvenes interesados pudiesen acudir a sus bancos a presentar la correspondiente solicitud. La disponibilidad financiera para este programa es de 20 millones de euros, y créanme que es una alegría compartir con sus señorías que en los primeros meses de su funcionamiento ya hemos ayudado a centenares de jóvenes andaluces a alcanzar el umbral de financiación necesario para cumplir el sueño de comprar una vivienda.

La segunda medida de carácter urgente, inscrita en el Pacto Social y Económico que afecta a las competencias de esta consejería, tenía como propósito el aumento de la bonificación al transporte público por parte de la Junta de Andalucía, al menos hasta el 30%, cumpliendo de esa forma la aportación estatal y garantizando el 60% de la bonificación en los precios de viaje, y he de decir que también hemos dado entero cumplimiento a este compromiso. En el año 2022, mediante el Real Decreto ley 11/2022, de 25 de junio, el Estado estableció un sistema de ayudas para la bonificación del transporte público, aplicando un descuento del 30% en los títulos multiviajes. Para el año 2023, mediante el Real Decreto ley 20/2022, de 27 de diciembre, se estableció de nuevo un sistema de ayudas para la bonificación del transporte público. En esta ocasión, el descuento alcanzaría hasta el 50% y la ayuda sería otorgada si la comunidad autónoma asumía el 20%. La Junta de Andalucía asumió ese compromiso y se inició su aplicación el 1 de enero de 2023, con una previsión hasta el 30 de junio de 2023. Una vez firmado el Pacto

Social y Económico de Andalucía, se asumió por parte de la Junta de Andalucía el compromiso de aumentar el descuento un 10% adicional, con lo que la bonificación al transporte público alcanzó el 60%. Esta bonificación adicional fue de aplicación a partir de abril de 2023.

Como consecuencia del Real Decreto ley 5/2023, de 28 de junio, la medida estatal se prolongó el segundo semestre del año 2023 y, recientemente, mediante el Real Decreto ley 8/2023, de 27 de diciembre, se ha extendido para todo el año 2024.

Para todo este periodo de tiempo, la Junta de Andalucía ha mantenido su compromiso de aplicar la bonificación del 60%, 30 más 20 más 10, al transporte público, títulos multiviajes, por lo que, como les decía, el grado de cumplimiento de este compromiso se puede entender completo.

Es decir que, en relación a las dos medidas de carácter urgente previas, previstas en el Pacto Social y Económico, el cien por cien de ellas han sido ejecutadas y están aplicándose en salvaguarda y beneficio de la dinámica económica de los hogares andaluces y, en especial, de los colectivos de mayor vulnerabilidad.

Dentro de los compromisos del Pacto Social y Económico que han de desarrollarse a medio y largo plazo, el acuerdo establece la creación de una mesa de diálogo social en materia de vivienda. Y he de decirles que, el pasado día 9 de noviembre, se celebró la sesión constitutiva de esta mesa, que, según el pacto, ha de atender de forma prioritaria a la conformación de una ley de vivienda de Andalucía, objetivo por el que seguimos trabajando en la culminación del borrador del anteproyecto de ley, la elaboración de un inventario o mapa de las viviendas del parque público de viviendas protegidas vacías en la comunidad autónoma, el desarrollo íntegro del Plan estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, en coordinación con el Plan Vive en Andalucía 2020-2030, el incremento de viviendas a disposición de las víctimas de violencia de género y las actuaciones de inversión para la rehabilitación de edificios y viviendas dentro del Plan Eco Vivienda 2022-2026.

Todos estos compromisos, todos, ya se encuentran en fase de ejecución, y ustedes lo saben bien, porque con frecuencia comparezco en esta comisión para detallarles la evolución y el desarrollo de nuestros programas en materia de vivienda.

En el marco de las medidas a desarrollar a medio y largo plazo, el plan recoge igualmente promover ayudas relacionadas con el transporte público, el transporte escolar y la movilidad sostenible. En concreto, el plan establece cuatro medidas específicas: llevar a cabo dentro de los planes de transporte metropolitano experiencias piloto de coordinación entre los distintos modos de transporte, que generen sinergias en relación con el transporte colectivo; establecer ayudas a la modernización de las empresas y la transformación de la flota, transporte de viajeros, transporte escolar, discrecional y transporte de mercancías y vehículos con conductor; ampliar el acceso a las prestaciones de la tarjeta de transporte para familias numerosas, virtualizando la misma para permitir el pago mediante teléfono móvil, esto va a suponer un incremento de su uso, y, por último, ampliar las prestaciones de la tarjeta joven de transporte para menores de 30 años residentes en Andalucía, aumentando el ámbito de actuación más allá del transporte metropolitano y urbano para 2026-2027.

He de decirles que estas cuatro medidas se encuentran ya ejecutadas o en fase de ejecución. De este modo, se están estudiando o incorporando en el marco de los planes metropolitanos de transporte

experiencias piloto que favorezcan el transporte colectivo y contribuyan a la promoción de una movilidad más sostenible e intermodal en las zonas metropolitanas. Por ejemplo, el Plan Metropolitano de Transporte del Campo de Gibraltar, aprobado el pasado mes de noviembre, su principal actuación pretende servir de modelo para crear sinergia entre el transporte colectivo y el resto de modos mediante la ejecución de una línea de altas prestaciones, un BRT, que comunique los principales municipios del arco de la bahía de Algeciras.

Asimismo, por parte de la consejería se han convocado tres líneas de ayudas que están suponiendo un importante apoyo para las empresas del sector de transporte. Y también estamos dando pasos para desarrollar una nueva tarjeta de transporte con mayor capacidad de memoria y que dé respuesta no solo a su uso en el transporte público o colectivo, sino que contemple otros aspectos de la movilidad, puerta a puerta, bicicleta pública, *parking* disuasorio, reserva de plazas, *carsharing*. En definitiva, la tarjeta tendrá mayor capacidad de memoria para responder a las nuevas funcionalidades de movilidad, una mayor seguridad, ya que la evolución tecnológica propiciará nuevos mecanismos de protección frente al fraude y una mayor flexibilidad para adaptarse a los retos futuros en materia de movilidad.

Creo, señorías, y espero no haberme extendido en la exposición, que el balance del nivel de ejecución de las medidas contempladas en el Plan Social y Económico de 2023, cuyo cumplimiento afecta a esta consejería, no puede ser más satisfactorio. Hemos activado y puesto en marcha el cien por cien de las medidas urgentes que recogía el pacto y que constituían los principales desafíos de Andalucía, y ya se encuentran en ejecución algunas, incluso en fase muy avanzada, el resto de las medidas estratégicas.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

No hace el tiempo, le ha sobrado incluso.

[*Intervención no registrada.*]

A continuación, es el turno del Grupo Mixto, que no ha podido asistir, pues el turno del Grupo Por Andalucía.

Señora Nieto, cuando usted quiera, tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días. Gracias, consejera, por la explicación de la evaluación que, a su criterio, merece el grado de cumplimiento del Pacto Social suscrito por el Ejecutivo con los agentes económicos y sociales.

Bueno, lamento decirle que en nuestra opinión sí que podría ser más satisfactorio el grado de cumplimiento, pero más allá de esa consideración le abundo a priori, porque estoy convencida de que conoce usted la reacción que han tenido los sindicatos con el conocimiento, con la intención del Gobierno, luego materializada, de aprobar vía decretazo un paquete de medidas muy transversal que afecta al ámbito de

todas las consejerías y afecta en concreto a algunas de las materias que están recogidas en el pacto y que, por tanto, eran susceptibles de un diálogo y de un desarrollo consensuado. No escapan las atribuciones y las encomiendas que tenía su departamento, en el ámbito del desarrollo de ese pacto, de medidas que, efectivamente, se han tomado de manera unilateral y que han causado mucha preocupación y mucho malestar. Le quería hacer este comentario porque no sé si ustedes han valorado bien lo que supone una quiebra de confianza en la palabra que ustedes dan por parte de los agentes económicos y sociales, pero probablemente eso va a marcar sus relaciones a futuro creo que de una manera empobrecedora para el despliegue de las políticas públicas en Andalucía en general y para las que tiene usted encomendadas en particular.

Hablaba del paquete de medidas urgentes y de las que estaban previstas para un desarrollo a medio y largo plazo. Y dentro del ámbito de las medidas urgentes hablaba usted de la vivienda..., perdón, del medio y largo plazo, hablaba usted de la vivienda, y refería algunos de esos compromisos que tienen asumidos para un desarrollo reposado en el ámbito de la mesa que ha echado a andar. Pero, como pasa siempre, consejera, algunos elementos mollares de la política pública de vivienda —y se lo decía antes— han sido sustraídos de ese espacio de diálogo y se han incorporado al decreto. Usted hablaba, por ejemplo, de facilitarle a la gente joven, bueno, menores de 35 años, para viviendas de hasta 295.000 euros sin límite de renta, esos avales hipotecarios. Y decía usted que han detectado que el no tener la financiación suficiente para adquirir la vivienda era uno de los principales obstáculos que había para el acceso a la vivienda de la gente joven.

Pero realmente, consejera, la mayor parte de la gente joven el problema fundamental que se encuentra es el del acceso al alquiler. Las fórmulas de tenencia en nuestro país están cambiando, fruto de que ha cambiado el mercado laboral, que han cambiado las expectativas de movilidad geográfica de la gente. Y la gente joven ya no piensa tanto como hace relativamente pocos años se pensaba en la adquisición de una vivienda para echar a andar su proyecto vital, que le puede llevar a muchos sitios. Y su colaboración con ello en el ámbito del alquiler es realmente modesta. De hecho, para todo el ámbito del desarrollo de las políticas en materia de vivienda —y usted lo sabe bien, consejera, porque todas ellas son atinentes a lo que ha comprometido en ese Pacto Social—, a cierre de 2023, en el programa de vivienda, rehabilitación y suelo, se le ha quedado un 43% sin ejecutar, 339 millones de euros. Y, además, en el decreto, como le hacía referencia antes, ustedes unilateralmente han decidido encarecer la vivienda protegida un 14,5%, lo cual no parece que nos acerque al objetivo con el que..., estoy convencida de que ustedes también lo hicieron con ese objetivo, pero creo que estas medidas nos alejan y esta inejecución presupuestaria nos aleja de conseguir el objetivo de que la política de vivienda efectivamente sea muy útil para ir eludiendo obstáculos a la hora de que la gente pueda tener un proyecto vital autónomo, porque tenga un techo del que poderse hacer cargo y afrontar sus gastos.

Y luego hablaba usted del tema del transporte, del refuerzo del transporte público y demás. Lejos de mí valorar si esto debiera haber sido más o menos urgente, pues está donde está en el pacto, pues perfecto. Pero la situación en la que está la malla de transporte público en Andalucía creo que requiere de un análisis que, por parte de ustedes, pues quizás usted no ha tenido tiempo de compartirlo con nosotros, pero creo que está un poco desenfocado. Siempre hemos tenido carencias, pero desde que nos

atizó la pandemia las carencias se han agudizado, porque no hemos vuelto a la normalidad ni al restablecimiento de todos los servicios una vez que la pandemia dejó de ser el problema que fue y que condicionó mucho el desarrollo, por razones evidentes de salud pública, del transporte público.

Tenemos muchas comarcas que no han recuperado líneas que habitualmente conectaban esos pueblos y además los conectaban con el núcleo urbano más próximo que tenían. Tenemos menos disponibilidad para gente joven que se desplaza para estudiar, para gente que se tiene que desplazar para ir a hacerse una prueba médica, para gente que se tiene que desplazar a trabajar. Y esto no se ha resuelto y no se ha visto con ese prisma el desarrollo y la modificación de los consorcios metropolitanos de transporte, que se está pidiendo. Por tanto, consejera, por mucho que se esté en el medio o en el largo plazo, hace falta un análisis urgente que traiga a 2024 las carencias que hay, que condicionan mucho las oportunidades formativas y de empleabilidad de la población de no pocos municipios andaluces. No le hablo ya de desarrollo de infraestructuras de transporte, que no cabe en esta comparecencia y que también habría que darle una vuelta, porque también tiene comprometido algunas cadenas productivas que no son menores en nuestra tierra. Pero en lo que tiene que ver con el transporte, con el desplazamiento de las personas en sus movimientos más cotidianos e interurbanos, ahí hay una falla que no se ha recuperado. Ustedes están ahorrando dinero con respecto a lo que había antes de que viniera la pandemia, con un perjuicio que padece la ciudadanía, que no tiene una alternativa a su propio vehículo o que no se la puede plantear porque no tiene esa oferta por parte de la Junta de Andalucía.

Por tanto, ya le digo, para nosotros el cumplimiento por parte de su departamento no es tan satisfactorio como usted lo calificaba, pero tampoco despusa usted de poco satisfactoria en el conjunto de lo poco satisfactorio que es lo que han hecho todos sus compañeros y compañeras del Consejo de Gobierno.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, el turno es del señor López Olea.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, efectivamente, como dice usted, el 13 de marzo del año pasado el señor Moreno Bonilla nos vino de nuevo con grandilocuencia a vender tantas cosas que nos vende en el Canal Sur y en los medios de comunicación: el gran acuerdo con los sindicatos de clase. Tengo aquí el acuerdo, con las Comisiones Obreras, con la UGT, estos que están sentados en el banquillo ahora porque se les ha retrasado 40 millones. Cualquier andaluz, cuando tiene una deuda, no recibe una subvención, pero estos señores sí la reciben. Y entonces el señor Moreno Bonilla, ese que anhela tanto el Partido Socialis-

ta bueno, que no sabemos dónde está el Partido Socialista bueno, no sé si será el Partido Socialista de los ERE, ese que tanto reclama que venga, pues se sienta con los brazos, en este caso de la izquierda, y hace el Pacto Social y Económico para el Impulso de Andalucía.

Y trae este texto aquí, que la verdad, que cuando lees el texto..., o sea, que una persona que se pone a gobernar esta región ponga en manos de los sindicatos de clase sus políticas, la totalidad de las políticas, y que sean avaladas por los sindicatos de clase, eso ya significa algo. Y estamos hablando de vivienda. Antes he dicho avalado, sí, al Partido Socialista, ahora que estamos con Ábalos, el anterior ministro de triste recuerdo, que puede tirar de la manta y que puede poner en riesgo a muchos socialistas, como, por ejemplo, a Núñez Feijóo o al señor Moreno Bonilla, que tanta querencia tiene, en este caso, por la izquierda.

Pero si hacemos una lectura somera de lo que supone el Pacto Económico y Social, nos vamos... Aquí tienes: «El Plan Vive en Andalucía, ayudas y otras medidas en materia de vivienda. Crear una mesa de diálogo social en materia de vivienda que atienda de forma prioritaria...». La mesa de diálogo nos dice usted que se ha reunido en noviembre, me parece que he apuntado yo por aquí. Bueno, supongo que en la mesa de diálogo social se han sentado, en este caso, el representante de los empresarios y los dos sindicatos, los representantes de los dos sindicatos de clase. Les dirán a ustedes, los sindicatos de clase, cómo tienen que solucionar los problemas de los andaluces, estos de las mariscadas nos van a decir ahora a los andaluces cómo tenemos que resolver nuestros problemas.

Y estamos hablando, en este caso, en esta consejería, de temas fundamentales, como es la vivienda. Porque ustedes se llenan la boca unos y otros cuando hablan de vivienda y cuando mencionan el artículo 47 de la Constitución española como un derecho. Y, efectivamente, es un derecho, pero lo que tenemos que atender aquí, en este caso, consejera, es por las clases más necesitadas, por los débiles. Y me sorprende aquí porque, fíjese usted, incluye la conformación de una ley de vivienda en Andalucía, que es lo que están haciendo. Pero, claro, supongo que si la ley de vivienda que vamos a hacer en Andalucía la cedemos a estos señores, pues obtendremos la ley de vivienda que el señor Ábalos nos trajo pactando con Esquerra Republicana o con EH Bildu, que ha puesto en riesgo el mercado español y que ha puesto en riesgo a los más débiles, porque está encareciendo, en este caso, el alquiler para todo el mundo y que está dificultando a los jóvenes el acceso a una vivienda, porque se han alterado los mercados, ¿esa es la ley de vivienda que van a hacer ustedes? ¿La van a pactar? ¿Son ellos los que les van a aconsejar qué es y cómo es lo que tienen que hacer?

Lo que tienen que hacer ustedes es solucionar esto, porque el problema de la vivienda en este país, que es gigantesco y triste, y al que no se ha dado solución en cuarenta años, necesita soluciones inmediatas, señora consejera. Y eso se hace liberalizando suelo, y eso se hace haciendo viviendas sociales, porque en este país, si comparamos con Europa, nos faltan dos millones de viviendas sociales para que la gente débil y los vulnerables tengan acceso y cumplan y vean satisfecho ese derecho que establece el texto constitucional, pero no lo vamos a hacer con este tipo de políticas que nos traen aquí. O sea, ¿cómo vamos a facilitar? Que a mí me parece muy bien esto de... ha dicho, tenemos dos cuestiones. Una, lo ha dicho, garantía de los préstamos hipotecarios. Si conocemos a los jóvenes de este país, o por lo menos los que yo conozco, tal y como están los precios de la vivienda, aunque le damos garan-

tía para obtener préstamos hipotecarios a los bancos, primero no se lo van a dar. Y, segundo, el mercado laboral no les da a estos jóvenes para adquirir una vivienda. En fin, ¿eso es solucionar? ¿O han traído esto del bono joven? Mira, es una buena solución, pero si hemos dejado tirados a la mayoría de los jóvenes, consejera, los hemos dejado tirados.

Y están con el proceso de simplificación administrativa. Es otra cosa que ha sacado aquí la señora Nieto y que yo creo que merece también la pena verlo y estudiarlo. El famoso decretazo que nos traen de simplificación administrativa y en este caso, fíjese, le doy la razón, lo han hecho sin contar, aquí cuentan con los sindicatos, pero vamos a ver. Pero si la mesa la tienen ustedes aquí, en sede parlamentaria, para eso estamos aquí los grupos políticos, esa es la mesa a la que tienen que atender, ¿pero van a atender a la UGT y a Comisiones Obreras?

Mire usted, con respecto al Pacto Social y Económico, el otro día hablé en Presidencia. Tengo aquí todos los pactos sociales que se han hecho en este país desde los pactos de la Moncloa, y como este no he visto ninguno. Mire usted, los sindicatos tienen un objeto, que son las relaciones laborales. Pero, ¿cómo podemos pactar algunas de las cosas que nos traen ustedes aquí con los sindicatos? O sea, la solución de los andaluces global y las políticas globales las pacta el señor Moreno Bonilla con los sindicatos, con los sindicatos de clase y de las mariscadas. Hombre, hombre, aquí tengo, hombre, que pacten ustedes, no sé, acuerdos interconfederales, ordenanzas y reglamentaciones, aquí eran bipartitos o tripartitos con el Gobierno y los sindicatos. Y es que, si voy leyendo de uno en uno, no me puedo encontrar este texto nunca.

Pero, bueno, vamos a entrar al motivo de la cuestión que nos trae aquí, viviendas. Les vuelvo a repetir, son escasas las políticas de vivienda que están haciendo ustedes y vamos a ver qué pasa con esa ley de vivienda andaluza y por dónde va. Espero que no vaya en parangón a la ley estatal, o por lo menos, se desmarque absolutamente y se vaya diametralmente a una cuestión totalmente opuesta a la ley estatal. Pero, claro, ustedes hablan aquí y pactan con ellos y en la mesa de diálogo el desarrollo íntegro del Plan estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, en coordinación con el Plan Vive. Pero, bueno, ¿vamos a atender al plan estatal que nos hizo el señor Ábalos para la vivienda en este país? ¿Así es como vamos a solucionar los problemas de los andaluces, de verdad? Hacен falta políticas ya serias y de verdad en este sentido. Y en este caso nosotros, desde nuestro grupo, rogamos por que entendamos que la vivienda es un tema esencial.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, por favor, señor López.

El señor LÓPEZ OLEA

—Un minuto más, si me permite.

¿Hay luego réplica? Ah, aquí se acaba.

[Intervención no registrada.]

Vale.

Bien, ha hablado usted de la guerra, ha hablado usted de la ayuda al transporte público, otra cuestión.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, señor López, ha sobrepasado el tiempo. Le doy unos...

El señor LÓPEZ OLEA

—Son diez minutos, ¿no?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, son siete. Le doy unos segundos para concluir, pero no para que inicie un nuevo tema.

El señor LÓPEZ OLEA

—Ah, son siete.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Siete, siete.

El señor LÓPEZ OLEA

—Pero hay réplica.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, no, lo he recordado al principio.

El señor LÓPEZ OLEA

—Bueno, pues nada, hemos terminado.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor López.

[Intervención no registrada.]

Bueno, a continuación es el turno del Grupo Socialista.

Tiene la palabra la señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Para que entiendan un poco mi intervención, el Grupo Socialista tenía especial interés en esta iniciativa, no la pudo presentar por una cuestión de cupo, la registró hace mucho tiempo y ya le anuncio que la vamos a seguir registrando, porque nos interesa hacer un seguimiento del contenido de este Pacto Social y Económico que firma el Gobierno de la Junta con los agentes económicos y sociales, que para nosotros, como todos los acuerdos que vienen a establecer medidas, tiene una importancia y tenemos que analizar y fiscalizar los resultados del contenido de ese documento.

Un pacto social que, para que nos hagamos una idea, no es solo decir que hace un año que se firmó, es que el contexto económico en el que se firma no tiene nada que ver con el que estamos viviendo hoy. La guerra de Ucrania, el incremento del IPC, de la inflación, de los intereses hipotecarios, la subida de los carburantes o de cualquier otro sistema energético. Una crisis sanitaria provocada por una orden metida con mucho oscurantismo que ponía en riesgo la privatización de la atención primaria y una serie de demandas de mejora de los servicios públicos que tenían que ver fundamentalmente con la educación y con el servicio de dependencia.

Ante todo ese volumen de problemas, el Gobierno de la Junta de Andalucía sale al rescate poniendo medidas sobre la mesa y proponiéndoles a los agentes económicos y sociales la firma de un pacto. Con lo cual, se redacta un documento amplio, en este caso además, en las tareas que le competen a la consejera, estamos hablando de nueve medidas. Una la lleva la Consejería de Economía y el resto la llevan desde sus competencias y están agrupadas en dos materias fundamentales, que es la que me gustaría analizar, vivienda y transporte.

Pero no quiero que pierdan de vista que cuando se firma un pacto esto establece una serie de exigencias. Y es que un pacto exige que haya una negociación y una participación continua a lo largo de todo el desarrollo del cumplimiento de las medidas que se llevan a cabo, tanto por el Gobierno andaluz como por los agentes económicos y sociales. Con lo cual, esa es una de las carestías que yo vengo hoy a denunciar.

En materia de vivienda, señora consejera, usted nos ha hablado de la constitución de esa mesa de trabajo en el mes de noviembre, que tenía muchísimo trabajo por delante hasta que entre en vigor la ley andaluza de vivienda. Desde el mapa y el inventario de las viviendas sociales hasta los programas de acceso a vivienda para personas con más vulnerabilidad, mayores, personas con discapacidad, víctimas de violencia de género o jóvenes, incrementar las convocatorias para la ayuda al tercer sector o al pago de alquileres, la mejora de la accesibilidad con una apuesta por la rehabilitación o esa mesa de diálogo social que estableciera con la financiación que va a venir del plan estatal de vivienda qué programas son los que se pueden llevar a cabo que vengán a resolver el problema que tenemos a día de hoy del acce-

so a la vivienda. El incremento del parque de viviendas para víctimas de violencia de género y lo que tiene que ver también con lo que le decía, una medida que se deposita a las espaldas de la Consejería de Economía, pero que tiene que ver con una apuesta en materia de vivienda, como el Programa de Garantía Vivienda. Que me ha llamado la atención es una de esas medidas urgentes, junto con la otra urgente que se ha cumplido, porque es lo único que se ha cumplido. La última comisión, cuando le pregunté por este asunto, me habló de cien solicitudes, hoy habla de cientos, si en la segunda intervención nos pudiera decir más o menos el número, por hacernos a la idea.

Y en materia de transporte se constituía también una mesa de trabajo para la bonificación del precio de las tarjetas de transporte, que yo en eso no me duelen prendas felicitarle que no se hayan quedado solo en el 20, que hayan dado un paso más al 30. Es la primera vez que igualan a la bonificación que pone sobre la mesa el Gobierno de España. La segunda vez que aportan, porque en estas dos últimas veces es que ha sido obligatorio, es decir, para recibir tenían que aportar. Si no me huelo muy mucho, me temo muy mucho, que hubieran hecho lo que hicieron la primera vez, que no aportan ni un solo céntimo.

Planes de transporte metropolitano, experiencias piloto, ayudas a la modernización en todas y cada una de las modalidades del transporte y ampliar el acceso a las tarjetas de transporte. Bueno, pues de todo ese balance, usted lo ha dicho bien, solo dos medidas, las dos urgentes. El resto... Y no lo estoy diciendo yo, lo dicen los firmantes, ¿vale? El Gobierno de la Junta de Andalucía firmó este documento con los agentes económicos y sociales, y dos de esos tres firmantes dicen que está suspensa. Y digo, como mi compañera Nieto, no es usted la que peor suspende, hay otros que son bastante peores.

La mesa de trabajo solo se ha constituido, pero no ha sido un método de trabajo que les ayude también a los firmantes a tener tranquilidad de que se está trabajando sobre los temas. Por eso insisto en que la filosofía de trabajo, cuando se firma un acuerdo, es algo más que la foto, que el apretón de manos o que el titular. Está el Gobierno andaluz obligado a impulsar, pero con ese método de trabajo que tiene que ver con el de la negociación y el de la participación. Solo le termina de faltar esa parte, la de buscar el acuerdo, la negociación y la coparticipación.

Miren, han vuelto a tirar una vez más del manual del mal gobierno, ese que se queda en trasladar solo la imagen de moderación, de un gobierno que sea dialogante, que busca el acuerdo, que busca el consenso. Mire usted por dónde, en unas fechas previas, a las elecciones municipales, en una cita electoral una vez más, para poner la imagen del presidente de la Junta, que es el que pone freno a los desmanes de sus consejeros, donde toman decisiones que afectan a la mayoría de la ciudadanía, insisto, especialmente, frenando la orden de privatización de la atención primaria, una orden que se ha retirado, pero que no sabemos a día de hoy cuál es su *alter ego*. Y a partir de ahí, entre lo que dicen y lo que hacen, señora consejera, es que hay una diferencia. Es que un año después, a excepción de las dos medidas urgentes, nada de nada. Es una cuestión de pose política y de hipocresía, una vez más, para que estemos, de alguna manera, entretenidos en la foto y no nos quedemos con el contenido. Insisto, tómesele como quiera, pero que no es una opinión solo del Grupo Socialista a la que nos sumamos, es una opinión de los firmantes de ese acuerdo.

Mire hasta dónde llegan las mentiras que han ido manteniendo a lo largo de todo este tiempo que con una mano dan el acuerdo y la firma del pacto social y con otra mano quitan, con el cuarto decreto de simplificación, que ha venido de alguna manera, desde la máxima oscuridad y desde la poca transparencia, con un contenido que tiene hasta sesgos de ponerle un recurso de inconstitucionalidad, han hecho, solo en materia de vivienda, cuatro modificaciones que son fundamentales.

Primero, desaparece el Observatorio de la Vivienda. En segundo lugar, lo que tiene que ver con alojamientos protegidos, el incremento del 2,5 al 3, a las tres veces del IPREM, deja fuera a muchísima gente para poder acceder a los alojamientos protegidos. El registro municipal de demandantes de vivienda, ustedes les permiten incorporarse a personas, familias en este caso, que tienen hasta siete veces el IPREM. Esas economías tienen posibilidades de tener una vivienda de renta libre. Y, sobre todo, y lo que más nos preocupa, es el incremento de los precios de las viviendas de protección oficial en un 14,5%, que algún día nos tendrá que explicar eso que tiene que ver con un decreto de simplificación. Y acabo.

Mire, señora consejera, nos están tomando el pelo una vez más. Han querido magnificar esa imagen del presidente de la Junta como ese hombre moderado, dialogante, preocupado, pero una cosa es lo que se quiere y otra cosa es lo que se puede. Y no se puede defender el incumplimiento de lo que ustedes han hecho en este acuerdo, porque es una vez más una trampa. Son incapaces de sentarse a trabajar con agentes económicos y sociales, y buscar acuerdos. Y, mire, han perdido la confianza. Y las consecuencias de perder la confianza para una comunidad autónoma como la nuestra, que necesita de acuerdos, son muy graves. Y ustedes, a día de hoy, han cerrado todas las vías que tenían de llegar a acuerdos con los grupos políticos, porque hacen uso continuamente...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Ambrosio, por favor, tiene que concluir.

La señora AMBROSIO PALOS

—Acabo ya.

Hacen uso de su mayoría absoluta continuamente. Han cerrado los acuerdos con el movimiento social, no hay nada más que ver las mareas verdes, las mareas blancas, las mareas azules y todo lo que se le va sumando, y están cerrando también las puertas a las entidades. Así que se han quedado solos, y lo peor que le puede pasar a un Gobierno de la mayoría absoluta es que no tenga nadie más con quien poder acordar.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Para cerrar el turno del Partido Popular, el señor Saldaña tiene la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señora consejera, tengo que reconocer que cuando vimos desde el Grupo Popular que esta comparecencia la habían pedido por un lado Vox y por otro lado el PSOE, a la vez, con independencia de los cupos, teníamos claro que iba a ser bastante complicado que usted convenciera a la oposición, ¿no? Porque si ustedes desde el Gobierno llegan a un acuerdo con los empresarios, el diablo de la izquierda, y con los sindicatos, Comisiones Obreras y UGT, el diablo de la derecha, pues claramente, haga usted lo que usted haga, siempre habrá alguno que estará en contra de lo que usted haga.

Pero sí es importante e instructivo porque eso permite, y se ha visto aquí, demostrar que el Gobierno de Juanma Moreno y del Partido Popular está en el centro. A un lado están los que ven a los empresarios como los diablos, y a otro lado, los que ven a los sindicatos como el diablo. Y en el centro, el Gobierno de Juanma Moreno y usted desde su consejería, hablando con todos, que es lo que tiene que hacer un gobierno centrado.

Y era complicado que usted los convenciera por una razón muy sencilla, porque si usted cumple, que es lo que está diciendo, las cosas que ha hecho, la izquierda habría dicho, como ha dicho, que es insuficiente, que no se habla lo suficiente y que, haga lo que usted haga, nunca es suficiente lo que haga. Y si usted cumple, la extrema derecha habría dicho, o la derecha más ortodoxa, que era innecesario. ¿Cómo se le ocurre a usted hablar con los sindicatos de clase? Por lo tanto, si usted cumple, da igual, porque siempre va a haber alguno que proteste. Pero es que si usted no hubiese cumplido, la extrema izquierda la hubiese llamado inoperante: usted nunca cumple las cosas y no ha hecho efectivo lo que ha hecho. Y, en este caso, la derecha más ortodoxa le hubiese dicho que es usted ignominiosa, porque es una afrenta, porque ha intentado hablar... Es decir, al final era complicado, ¿no?

Pero, con lo que usted ha demostrado y con lo que está haciendo el presidente Juanma Moreno, afortunadamente, se demuestran tres claves fundamentales que demuestran la acción del Gobierno. La primera es que cumple con la palabra dada. Esa quiebra de confianza que hablaba la señora Nieto, quizás habría que plantársela con los que realmente tienen que dar la confianza, que son los ciudadanos, los andaluces y las andaluzas. Hagámoslo mirar, ¿no?, a ver quién ha roto esa confianza. Después hay un segundo punto que ha demostrado lo que usted ha hecho, que es un gobierno de todos y que ha hablado con todos, con unos y con otros. Y tercero, que es un gobierno enfocado y una consejería enfocada a resolver los problemas de la gente, sobre todo de la gente que tiene más problemas. Y lo ha dicho usted, de las familias, de los jóvenes, de los colectivos más vulnerables, de las pequeñas y medianas empresas, de los autónomos y de las víctimas de violencia de género.

Curioso que la señora Nieto diga que ustedes han sustraído del pacto algo para aprobar un decreto. Que yo sepa, una mesa de concertación o un acuerdo no tiene poder ni legislativo ni ejecutivo. Lo lógico es que lo que allí se acuerde después se incorpore a elementos normativos, ¿no? Es curioso también que la señora Nieto se haya dado cuenta ahora de que Andalucía es grande y dispersa, y ahora se haya dado cuenta de que hay problemas en determinados municipios de acceso y movilidad. Del 2012 al 2015, cuando ellos gobernaban, Andalucía era igual de grande y estaba igual de lejos la gente. Y su go-

bierno de Izquierda Unida parece que no se daba cuenta de que Andalucía era grande y dispersa, ¿no? Eso, por un lado.

El señor López Olea, es curioso, ¿no?, porque dice: «Hacen falta políticas serias». Esa es la herramienta que utiliza la oposición inoperante cuando no sabe lo que decir. No propone nada y siempre dice: «Vamos a dejarnos ya de hacer lo que estamos haciendo, vamos a hacer políticas serias». Todavía no le he escuchado... No serias, porque él es serio, ¿no? Pero todavía no le he escuchado ninguna medida concreta, de verdad, efectiva. Siempre lo mismo, políticas serias. O sea, no le parece bien el tema, ¿no?

Y después la señora Ambrosio nos ha dado... Sinceramente, yo creo que ahora cuando lo intentemos explicar se va a entender, ¿no? Es decir, aquí hay medidas urgentes y medidas a medio y largo plazo. Y dice la señora Ambrosio: «Solo ha cumplido las urgentes». Pues, claro, por eso son urgentes, porque hay que hacerlas rápido. «Y las otras no». Claro, si es que el pacto se firmó el 13 de marzo y no llegamos a un año. Mire usted, utilizando un criterio contable, el medio y largo plazo es a partir de un año. Por lo tanto, que usted diga de una manera exacerbada: «No, es que usted no ha cumplido», no, oiga, es que están en ejecución las medidas a largo plazo, que por eso se llaman medidas a largo plazo. Si no hubiesen sido medidas a largo plazo, se hubiesen llamado medidas urgentes. Y esas medidas urgentes la consejera ha dicho que se han cumplido.

Pero hay un tema, también, que no me gustaría dejar pasar, y es ese enfado por la actualización de los precios de las VPO. Es que ustedes lo único que han hecho es actualizar los precios de las VPO. Para que la gente lo entienda. Si yo tengo un precio tasado por ley, y resulta que me ha subido el precio del hormigón, el precio del ladrillo, el precio del acero, el precio de la pintura. Si no se actualizan los precios es que nadie va a hacer una vivienda de protección oficial, porque a nadie le va a interesar hacer una vivienda perdiendo dinero. Entonces, no se rasguen ustedes las vestiduras. Que no les he visto hablar de la subida del IVA de la electricidad del 10 al 21%. Y ahora se están ustedes rasgando las vestiduras por una actualización de los precios de la vivienda, cuando el acero ha subido por las nubes, cuando el ladrillo ha subido, cuando el cemento ha subido, cuando el hormigón ha subido, y precisamente por eso es por lo que no hay nadie que esté dispuesto a hacer vivienda de protección oficial. Pues parece lógico, ¿no? Vamos a actualizar los precios de un precio tasado por ley, para que precisamente se puedan hacer viviendas de protección oficial.

¿A que no es tan difícil entender que no son malos, ni diablos, ni nada? Sino que lo que están intentando es actualizar la normativa a la realidad que estamos viviendo. Esa es la realidad. Por tanto, señora consejera, yo creo que hay que felicitarla. Y hay que felicitarla, y ya termino con esto, porque ustedes han demostrado que, cuando no les ponen trabas en la tramitación administrativa en aquellas medidas que competen, exclusivamente, a la Junta de Andalucía, se hace rápido y bien. Y digo esto sin entrar a valorar, porque cada vez que viene un dardo envenenado, del Gobierno de España, con unas ayudas para determinados colectivos y aparece un procedimiento administrativo que está controlado desde el Gobierno de España, lo único que hacen es poner problemas. Cuando la Junta actúa con capacidad en los procedimientos, se hace rápido y bien.

Y ustedes lo han hecho con los avales de la vivienda joven. Los jóvenes andaluces tienen, en usted y Juanma Moreno, un aliado para poder acceder a su primera vivienda, le guste o no a la izquierda. Esa

es una realidad. Y lo han hecho ustedes rápido y bien. De la misma manera, y termino, que ustedes han hecho rápido y bien la bonificación del transporte público, algo que está en una seña de identidad, la vivienda y el transporte público, en este Gobierno de la Junta de Andalucía.

Por tanto, señora consejera, era muy complicado que usted convenciera a la oposición, pero ellos no son, ni la oposición ni los agentes sociales, los que ponen las notas. Hablaba la señora Ambrosio de que este Gobierno había suspendido. Los exámenes en Andalucía los aprueban o los suspenden los andaluces y las andaluzas. Y si nos atenemos a los últimos exámenes que ha habido en Andalucía, creo que ustedes y Juanma Moreno han pasado ese examen con buena nota.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

A continuación, señora consejera, tiene su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, le voy a decir una cosa. Andalucía dialoga. Y dialoga con todos, sean del color que sean y las veces que haga falta. Y a nosotros no nos preocupa ese tema. Veo que a usted, señor López Olea, pues sí le preocupa. Y, realmente, es sorprendente que le preocupe, porque nuestra obligación como Gobierno es atender a cualquier persona, a cualquier colectivo, a cualquier sindicato y a cualquier partido político. Porque, desde luego, así es como se hacen las cosas y así es como se hace buena política, desde el consenso, desde la escucha y desde el intento de llegar a acuerdos. Siento mucho que usted no esté de acuerdo con nosotros, pero el diálogo es fundamental y la palabra es necesaria, y más en los tiempos que corren.

Así que tenga usted por seguro que la ley de vivienda de Andalucía pretendemos e intentaremos que salga del máximo consenso, con el máximo diálogo, por supuesto, cosa que no ha ocurrido con la ley estatal. Y como yo soy una de las primeras que critico que la ley estatal nació sin consenso, nuestra obligación en Andalucía es que nazca del consenso y del diálogo. Y así se va a intentar hacer, y así lo estamos haciendo con todo el equipo de vivienda.

Y le digo una cosa. Yo creo que nosotros, en la primera comparecencia, lo que he dicho ha sido todo lo que... El señor Saldaña ha hecho un resumen rápido en su última intervención. Las medidas urgentes están cumplidas en tiempo récord, como no puede ser de otra manera, y el resto de medidas se están cumpliendo.

Yo... sí me gustaría hacer una valoración y contestar a la señora Ambrosio, por ejemplo. Durante esta comisión le voy a dar datos concretos, porque hay una pregunta en referencia al programa Garantía Joven, y le voy a dar los datos actualizados, por supuesto. Y este diálogo y este pacto no son solo una foto,

ni mucho menos. Nosotros tenemos todo en marcha, se lo he dicho en mi primera intervención. Y usted me ha hablado a mí de mal gobierno, de verdad, señora Ambrosio. ¿Usted me habla a mí de mal gobierno con el espectáculo bochornoso al que estamos asistiendo a nivel nacional con el Gobierno, de Pedro Sánchez? ¿De verdad me está hablando usted de mal gobierno? Yo, de verdad, es que creo que la confianza de los españoles ustedes la están perdiendo día a día, con el momento al que estamos asistiendo. Así que realmente no me debe hablar de mal gobierno, ni mucho menos, porque es que son los que menos tienen que hablar, ahora mismo, de eso. Hay tantas dudas, hay tantas dudas, hay tantas cuestiones que los españoles nos estamos preguntando qué ha pasado y que ustedes no están respondiendo, que realmente a mí me sorprende bastante.

Y, dicho esto, también me han hablado de... Usted, señora Ambrosio, y le contesto ya, también, a todo el que también me ha hecho la pregunta. Qué ha pasado en materia de vivienda, con algunos temas que ha puesto usted encima de la mesa. Pues le diré que AVRA está tramitando el convenio suscrito en su día con el Instituto Andaluz de la Mujer, para seguir ampliando y disponer de más viviendas para atender a víctimas de violencia de género. Y también, por su parte, la Secretaría General de Vivienda durante el año 2023 ha tramitado dos programas de ayuda al alquiler a víctimas de violencia de género. Una, también, ayuda a entidades del tercer sector que faciliten una solución habitacional a personas especialmente vulnerables. Le voy a dar datos. En la anualidad 2023, que está aún en tramitación, se han concedido 222 ayudas para el alquiler a personas víctimas de violencia de género a través de la ayuda a entidades del tercer sector que destinen su vivienda o cualquier alojamiento, o dotación residencial, a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

Y, en segundo lugar, también tenemos ayuda al pago del alquiler de la vivienda habitual a personas especialmente vulnerables. Esto lo que tiene por objeto es facilitar una solución habitacional a través de la financiación del alquiler a personas especialmente vulnerables, como consecuencia de ser víctimas de violencia de género, víctimas de trata con fines de explotación sexual, víctimas de violencia sexual, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar u otras circunstancias de especial vulnerabilidad. Y, en este caso, durante este periodo se han concedido 120 ayudas a víctimas de violencia de género en el año 2023.

Yo creo que hay que seguir trabajando. El balance, en nuestro caso, creemos que es positivo, pero sin perder de vista que hay que seguir ahondando, trabajando y siguiendo muy de cerca todos los aspectos que tiene este pacto, porque, sin lugar a dudas, es beneficioso para toda Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/APC-000925. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones en materia de infraestructuras del transporte para una movilidad sostenible

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, a continuación, empieza la segunda comparecencia, relativa a actuaciones en materia de infraestructuras de transporte para una movilidad sostenible.

El primer turno de la consejera, cuando esté preparada. Les recuerdo que hay un único turno por grupo parlamentario. La consejera tiene un tiempo de hasta quince minutos, cada uno de los grupos hasta siete minutos y el cierre, de hasta cinco minutos, de la consejera.

Me toca intervenir a mí, así que voy a dejar al vicepresidente.

[Intervención no registrada.]

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Consejera, tiene usted la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Pues, presidente, señorías, una de las prioridades de esta consejería es dotar a nuestra tierra de las infraestructuras de transporte público que necesita y que los andaluces merecen, para lograr una movilidad más sostenible que genere riqueza y empleo. Trabajamos en construir una Andalucía mejor desde el punto de vista de la sostenibilidad, donde el uso del transporte público se imponga sobre el vehículo privado, y para ello es necesario contar con unas infraestructuras del transporte adecuadas y bien planificadas que lo hagan posible. La gran respuesta ciudadana que refleja el último balance del uso del transporte público de viajeros, que ha alcanzado cifras récord en todos sus modos de transporte, es motivo más que suficiente y nuestro principal aliciente para continuar dando pasos en este sentido. ¿Y cómo los estamos dando? Impulsando el desarrollo de la ejecución de infraestructuras prioritarias en nuestra tierra y aprovechando para ello la gran oportunidad que nos brinda Europa con los recursos extraordinarios del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, o los conocidos como MRR, del que este Gobierno va a aprovechar hasta el último céntimo disponible.

Por ello, me complace informarles que este Gobierno, el Gobierno de Juanma Moreno, ha movilizado los más de 160 millones de euros de los fondos MRR que esta consejería tiene asignados para inversiones en infraestructuras de transporte, destinados a la ejecución de obras tan importantes como la prolongación sur del metro de Granada, los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra, o las plataformas re-

servadas bus-VAO de la provincia de Sevilla, entre otras. Es más, en un ejercicio de responsabilidad y previsión hemos puesto en carga 207 millones en inversiones, 47 más de los asignados, de los que 166 ya han sido adjudicados, 6 millones más de los que nos corresponden según el reparto de financiación. Y esto supone que las 16 infraestructuras del transporte financiadas con cargo a los fondos MRR están a día de hoy en ejecución o listas para comenzar a ejecutarse durante el año 2024, gracias a la buena gestión y capacidad de planificación de este Gobierno, que cumple a buen ritmo con los hitos marcados por Europa para que puedan estar ejecutadas a finales del año 2025.

Si bien estos datos globales que les acabo de dar son reflejos del enorme esfuerzo realizado, lo realmente importante es en qué se traducen estos datos. La captación de estos fondos en tiempo y forma nos ha permitido acometer inversiones para impulsar el desarrollo de infraestructuras prioritarias para Andalucía. Entre otras, el tranvía de Jaén, que tras 13 años abandonado lo sacamos del cajón del olvido en la pasada legislatura, iniciando su puesta a punto tanto de sus instalaciones como de sus trenes, que en su conjunto ha supuesto una inversión de casi seis millones de euros, por el grave deterioro sufrido durante todos estos años. Una puesta a punto que se está desarrollando conforme a los plazos previstos, pese a que las instalaciones estaban en peor estado de lo que podíamos intuir. Durante esta legislatura se han actualizado los proyectos de toda la infraestructura ferroviaria del tranvía, comenzando por las obras en septiembre de 2023, por un importe de cuatro millones de euros. También se ha adjudicado la coordinación de dirección de obra y de seguridad y salud y, en paralelo, se han ejecutado diferentes contratos para la puesta a punto de talleres y cocheras. Asimismo, está en ejecución el contrato de las cinco unidades de material móvil de los trenes, que cuenta con más de un millón y medio de euros y que va a finalizar este verano.

En otro cajón nos encontramos el tranvía de Alcalá de Guadaíra, totalmente abandonado, con más de 120 millones ya invertidos, pero con unas obras que no solo estaban incompletas y paralizadas, sino también abandonadas y vandalizadas, como todos ustedes saben. En 2019 comenzamos a revertir esta situación. Recuperamos la confianza y los fondos de la Unión Europea que los anteriores gobiernos socialistas habían perdido, y retomamos esta actuación que ahora se encamina hacia su recta final. A día de hoy, todas las actuaciones relativas al tranvía de Alcalá se encuentran en ejecución o listas para ejecutarse. En 2023 hemos finalizado todos los proyectos constructivos y ejecutado el contrato de obras de reposición de daños y vandalización. Actualmente están en ejecución los contratos de suministro de material móvil, por un importe de 32 millones y medio de euros, y del *project management*, por siete millones de euros. Y en licitación, por 44 millones de euros, el contrato para la ejecución de talleres y cocheras, que se adjudicará en este primer cuatrimestre del año 2024. Asimismo, se han licitado por 82 millones y medio todos los contratos para instalar los servicios de electrificación, sistemas ferroviarios y estaciones. Recientemente, con cargo a los fondos MRR, ha sido adjudicado el lote 2, correspondiente a los sistemas ferroviarios, que junto a la inminente adjudicación del lote 1, relativo a los sistemas de electrificación, posibilitará el inicio de ambas actuaciones en el primer semestre de este año.

También, señorías, este Gobierno cumple con el compromiso adquirido en 2019 de ampliar el metro de Granada, con el inicio de las obras de la prolongación sur, que cuenta con una inversión de 70 millo-

nes de euros del fondo MRR y casi 14 millones de euros de autofinanciada. El primer tramo, el que une Armilla con Churriana, está en ejecución desde el pasado 15 de diciembre, mientras que la obra del segundo tramo, de Churriana a Las Gabias, ya está adjudicado, podrán iniciarse las obras en los próximos meses. Asimismo, ya se han firmado los contratos por más de 31 millones de euros de instalaciones y de sistemas y de señalización ferroviaria que afectan a los dos tramos, y se iniciarán este mismo mes de marzo que hoy comienza.

También los MRR nos han permitido financiar la ejecución de las dos plataformas reservadas bus-VAO en el área metropolitana de Sevilla, una apuesta de esta consejería para mejorar la movilidad desde el Aljarafe y reducir los tiempos de espera de acceso a la capital en el transporte público, y que conectarán el Aljarafe norte, entre Camas y Castilleja de Guzmán, con la capital, y la glorieta de Pisa, en Mairena del Aljarafe, y la autovía de Coria, a la altura de su conexión con la SE-30. Las obras de ambas plataformas, adjudicadas en febrero, comenzarán esta primavera, con un importe estimado de 16 y 14 millones de euros, respectivamente.

Y, finalmente, para reducir los atascos y favorecer la cultura de la movilidad sostenible, animando al uso de la bicicleta y otros medios de transporte menos contaminantes, tenemos en ejecución varias vías ciclistas con cargo a estos fondos. Una en Málaga, la que une la A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía, el PTA, adjudicada en diciembre por más de un millón de euros. Dos carriles bici en Jaén, iniciados hace un mes, por dos millones y medio de euros, en la entrada a la ciudad desde la carretera de Córdoba y en la Ronda Sur. La finalización de la conexión ciclista de 24 kilómetros entre Jerez de la Frontera y la Barca de la Florida, que comenzaron en el mes de noviembre. La vía ciclopeatonal junto a la carretera A-7052, que conectará las diferentes urbanizaciones de Cártama en la provincia de Málaga. O la segunda fase de la Ronda del Marrubial, que incluye un carril reservado para autobuses y una vía ciclista, y cuyos trabajos van a comenzar en unos días.

Como ven, señorías, todas estas actuaciones son un ejemplo de la buena gestión y del excelente uso de los fondos europeos por parte de la Junta de Andalucía, que está aprovechando hasta el último euro para dirigirnos a un escenario más favorable al transporte público y sostenible.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Por Andalucía, tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Me estaba poniendo el chivatillo del tiempo.

Gracias, consejera, por la explicación, aunque ha entrado usted casi sin ningún preámbulo a infraestructuras concretas, permítame que le dé un poco de contexto al debate de la movilidad sostenible en

Andalucía, porque, en nuestra opinión, no es cuestión menor. Luego le diré por qué o usted lo inferirá de mis palabras.

Al final, la manera en la que se planifica toda la actividad productiva de un territorio tiene mucho que ver en cómo se distribuye también su población, dónde están los sitios que generan movilidad, hacia los que la gente se desplaza para ser atendida en términos sanitarios, para su oferta de ocio, comercial, turística... Bueno, son importantes los desplazamientos de las personas y los desplazamientos de las mercancías, la movilidad de las mercancías.

Y es verdad que Andalucía tiene una estructura demográfica muy particular, con prácticamente el 70% de la población concentrada en sus áreas metropolitanas, con un territorio muy extenso, en el que también viven otras personas, pero en núcleos poco significativos en términos de número de habitantes. Y luego tiene también la dispersión que provoca su actividad productiva. Y todo ello con una cultura en torno a la movilidad que, hablando de ella en términos de sostenibilidad, no ha sido incitada muy intensamente por las administraciones públicas, y con un uso..., también por la falta de unas alternativas, con un uso del vehículo particular muy acusado.

De todas las estrategias anteriores, de la producción normativa que hay al respecto, siempre hemos planteado desde nuestro grupo la necesidad de que hubiera una ley de movilidad sostenible en Andalucía, precisamente por atender esa singularidad que tenemos de concentración de población, también con marcado carácter estacional, y para contribuir a una eficiencia de esos desplazamientos que también, a la hora de hablar de las cadenas logísticas, les abaratará costes fijos a las empresas y les hiciera más atractivo instalar algunos de sus procesos productivos —si no podía ser la totalidad de ellos— en algunas zonas de Andalucía que no optan normalmente a tener esa captación de capital o ese asentamiento de empresas porque tienen unas comunicaciones muy deficientes.

En este sentido era en el que le decía que nos parecía que le faltaba un poco de contexto a la intervención, porque no se trata solo de las infraestructuras puntuales que el Gobierno pueda acometer, sino también al sentido del desarrollo urbanístico y de ordenación del territorio que hace para garantizar que los flujos de movilidad no nos hagan acabar con megainfraestructuras que solo son utilizadas —o muy utilizadas— en un porcentaje que justifica esa inversión —que suele ser también muy importante— en unos periodos puntuales. Y esto en Andalucía no pasa en pocas zonas, como estoy convencida de que sabe usted bien.

Otro comentario al respecto de esto. Bueno, todo ello también le anuncio que en esta legislatura es un clásico por parte de mi grupo en esta legislatura. Volveremos a presentar nuestra proposición de ley de movilidad sostenible porque verdaderamente creemos que sería buena cosa que tuviéramos un desarrollo normativo propio al respecto de la movilidad.

Y, luego, dos comentarios sobre algo que ha comentado usted. Ha hablado de la bicicleta, y me ha dado mucha ternura, porque como yo llevo ya mucho tiempo en el Parlamento, me acuerdo de lo que decía su grupo parlamentario cuando planteamos el I Plan de la Bicicleta para Andalucía. Es que eso es..., como se suele decir en este tema, eso, para vivirlo. O sea, aquí se han oído disparates..., no sé, con la bicicleta íbamos a morir todos. Es el resumen que yo le podría hacer. Y ahora me da ternura y me alegra que se hayan incorporado ustedes a esa normalidad y a esa racionalidad y esa eficiencia que provoca,

para los desplazamientos urbanos, esa ciudad a escala humana, los desplazamientos en bicicleta. Aquí, ya le digo, ha habido momento estelares. Yo invito a los diputados nuevos a que lean el *Diario de Sesiones* de cuando se aprobó el plan, porque lo van a flipar. Los del PP, quiero decir.

Y luego, sobre los trenes, consejera. Se ha dado un debate muy intenso y muy interesante en la cámara con respecto a que Andalucía, haciendo uso del despliegue efectivo de su desarrollo estatutario, active los mecanismos procedimentales oportunos para que tengamos la competencia exclusiva, íntegra, en materia de ferrocarril para todo aquello que discurre en el ámbito de nuestro territorio; no la gestión, la competencia total. Que, además, nos alegró mucho que en el debate del estado de la Comunidad el Grupo Parlamentario Popular apoyara esa resolución de nuestro grupo y que se convirtiera en un acuerdo parlamentario. Porque realmente esa competencia, de haberla tenido antes y de haberse desplegado desde nuestra tierra, hubiera evitado algunas disfunciones que tienen en términos de movilidad algunas zonas muy pobladas de Andalucía y que han tenido un crecimiento intenso en los últimos años. Estoy convencida de que la movilidad del Aljarafe, por ejemplo, no se hubiera decidido así, si esas decisiones se hubieran tomado aquí, en lugar de haberse tomado por parte de personas con una cualificación técnica seguro que indudable, pero que no estaban pegados al terreno, ni vivían —y sobre todo ni padecían— la cotidianidad de la ineficiencia con la que se traslada un volumen tan grande de personas a diario en Sevilla y su entorno. Esto pasa en más sitios en Andalucía, pasa en el Campo de Gibraltar —usted hablaba antes de ello—, donde tenemos el primer polo industrial de Andalucía, en un municipio pequeño, rodeado de otros municipios, de los que salen y entran constantemente personas que trabajan en ese municipio. Entonces, esas decisiones que se tomaron mal —el segundo acceso a Cádiz—, seguro que, habiendo tenido la competencia exclusiva en Andalucía, se hubieran..., quiero pensar que se hubieran diseñado de otra manera. Pero nunca es tarde. Y para la profunda modificación que necesita la movilidad en términos de sostenibilidad ahora, pero, sobre todo, para garantizar la eficiencia y que profundicemos en la mejora de la calidad de esos desplazamientos de las personas y de las mercancías, es por lo que me ha alegrado mucho que esto ya sea un acuerdo parlamentario. Pues ya también ustedes se imaginarán que en breve nuestro grupo les irá preguntando qué tal van las gestiones para hacerlo efectivo.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra el señor Hernández Valdés.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—También voy a controlar el tiempo.

Vamos a ver, señora consejera, sostenible es una palabra, es un término estrella en esta época de lo políticamente correcto y de las posiciones *woke*. A lo mejor las mascarillas del señor Ábalos y de la seño-

ra Armengol que, aun siendo inservibles, si fueran sostenibles, pues a lo mejor se zanjaba todo este escándalo. A cualquier cuestión le añadimos el adjetivo sostenible y automáticamente queda blanqueada.

Y, con la movilidad, pues ocurre tres cuartas partes de lo mismo. No pasa nada si las infraestructuras para la movilidad son insuficientes. Si son sostenibles, eso es lo que cuenta. No pasa nada si las infraestructuras para la movilidad se quedan obsoletas. Lo importante es que sean sostenibles. Y, además, como usted ha puesto de manifiesto, es que si no son sostenibles no hay dinero, no hay financiación ni de Europa ni nacional. Esa es la realidad que estamos viviendo.

Y hombre, efectivamente, la cuestión de la sostenibilidad es un elemento a tener en cuenta, pero no debe ser el prioritario. Y, al final, es lo que se pone delante de todos los problemas, de todas las cuestiones, la sostenibilidad por encima de cualquier otro concepto.

Y, bueno, pues en este sentido nos parece muy bien que nos dé un detalle de las obras y de los proyectos que vienen iniciando. Siempre, esto es algo recurrente en todas las comparecencias, nos vienen diciendo lo bien que lo hacen ustedes. Y, sobre todo, comparándose con lo que habían hecho sus predecesores, los socialistas, durante treinta y tantos años, casi cuarenta. Claro, pero es que ustedes mismos se ponen el listón muy bajo, porque si dicen que no hacían —poco más o menos— nada, sobre todo en las últimas legislaturas, pues claro, al final esa comparación no les deja tampoco a ustedes verse en muy buen lugar.

Y, luego, lo que nos preocupa mucho en materia de movilidad sostenible es algo que ustedes, de momento, están evitando. Y son las zonas de bajas emisiones, es algo de lo que ustedes no gustan pronunciarse. Y no nos queda claro el posicionamiento de su partido porque, por ejemplo, en Madrid el actual alcalde hizo campaña en el 2019 diciendo que iba a eliminar Madrid Central y luego no solo no lo ha eliminado sino que incluso lo ha consolidado y lo ha ampliado. Ahora mismo, cualquier persona que no tenga un vehículo moderno tiene vetada su entrada en Madrid bajo pena o bajo el riesgo de contar con una multa bastante cuantiosa, de 200 euros. Creo. No vale decir que es una obligación legal, porque esto es una cuestión matizable. Se puede implantar con más o menos entusiasmo y, por supuesto, con más o menos lesividad para los ciudadanos. Y no vale la excusa de Europa, porque las zonas de bajas emisiones no se definen en ningún reglamento ni en ninguna directiva. Están intentando que confluyan artificialmente dos temas diferentes, la calidad del aire y el fundamentalismo climático, lo cual es una combinación bastante explosiva, y que es lo que hace la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, que compra ese fanatismo climático del vehículo mata. Y nos olvidamos de que casi el 70% de las emisiones contaminantes provienen de Estados Unidos, de China y de la India. Con lo cual, digo, estamos hablando del contexto, pues esas políticas sostenibles nos preocupan.

Nos gustaría que se pronunciara sobre el posicionamiento de su partido sobre esas zonas de bajas emisiones, si van a regular la cuestión, si van a impulsar de manera directa o indirecta, mediante ayudas a los ayuntamientos, en fin, que vayan acogiéndose a esa normativa. Y ya de entrada, pues le diría que nos tendrán en contra porque las consideramos sumamente lesivas —como decía antes— porque limitan los derechos de los españoles y porque son discriminatorias y clasistas, puesto que atentan contra las personas que tienen menos capacidad económica y que no tienen las posibilidades de acceder a la adquisición de un vehículo eléctrico, que sabemos todos que tienen unos costes muy elevados.

Y, por último, bueno, pues termino diciéndole que también nos preocupa, pues, que no sea..., no lo vemos por lo menos reflejado negro sobre el banco, que no sea un objetivo de su Gobierno pues el promover esas actuaciones necesarias que estuvieran dirigidas para reforzar las infraestructuras de transporte de pasajeros por carretera, que incrementaran el número de líneas y de municipios con parada de autobús y con una conexión más rápida entre poblaciones. Todo ello con un especial énfasis en lo que es la Andalucía del interior y el mundo rural, al objeto de que podamos luchar contra el despoblamiento y luchar, pues como digo, para evitar esos problemas demográficos y de desigualdad que se ocasionan.

Gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Por el Partido Socialista, tiene la palabra el señor Torres Caballero.

El señor TORRES CABALLERO

—Gracias, presidente.

Consejera, buenos días.

Señorías, yo quiero empezar por agradecer esta comparecencia a la consejera, la información que ha trasladado y el reconocimiento explícito que ha hecho de dos cuestiones que me parece fundamental poner en valor.

Una primera cuestión es que gran parte de las infraestructuras que ha relatado la consejera en transporte de metros, tranvías, vías ciclistas, infraestructuras de movilidad sostenible en definitiva, se están pudiendo hacer en esta legislatura gracias a los fondos europeos, gracias a los Next Generation o los MRR. Yo creo que eso es de alabar que lo haya reconocido la consejera. Claro, hay que hacer un matiz. No ha dicho la consejera que esos fondos europeos se han conseguido en España no de forma graciosa ni de forma altruista, sino por la labor incansable que el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ha desarrollado en Europa para conseguir la movilización en España de esos 140.000 millones de euros. A partir de ahí, eso está repercutiendo muy positivamente en las infraestructuras del conjunto de España, y Andalucía no es ajena a ello. Cosa distinta es que podamos entrar en el matiz de que se podrían hacer más cosas o se podría abordar de otra manera. Se lo voy a decir también en datos. Mire, simplemente yéndonos al PITMA, ustedes ya lo reconocían en el PITMA —el Plan de Infraestructuras Territoriales de Andalucía— decía que iba a tener o está presupuestado, está cuantificado en unos 7.766.000 euros, de los cuales la Junta ya reconocía en sí, el Gobierno andaluz, que en autofinanciada no iba a tener a destinar más de 3.200.000 euros, aproximadamente el 41%. Y ya dejaba a los fondos europeos y a los fondos del Gobierno de España la gran cantidad de financiación.

Se lo podemos decir de otra manera. Mire, si nos vamos al presupuesto de este año, precisamente la partida en el programa 5.1.B, el de movilidad sostenible, está dotado con unos 391 millones de euros. De ellos, 363, el 93%, vienen de esos fondos europeos o del servicio 17 y 18 de los fondos del Gobierno

de España. Solo 28 millones de euros de 391 es el esfuerzo de autofinanciada del Gobierno de Juanma Moreno. Ese es su esfuerzo, señorita, consejera, por la infraestructura de movilidad sostenible en Andalucía. Por lo tanto, si no hubiera fondos europeos, ninguno de esos proyectos a los que usted se ha referido podría estar en ejecución.

Segunda de las cuestiones a las que también agradezco que se haya sincerado la consejera, y es que la consejera ha dicho que está en ejecución las infraestructuras que son prioritarias, lo que viene a reconocer el grado de desigualdad con el cual el Gobierno andaluz y, específicamente, la Consejería de Fomento, atiende a las infraestructuras y al desarrollo de Andalucía. El Gobierno de Andalucía tiene territorios de primera y territorios de segunda. Tiene una Andalucía de primera, fundamentalmente grandes urbes, zona del litoral, y una Andalucía de segunda, la Andalucía rural y la Andalucía del interior.

Mire, consejera, usted ha hablado del tranvía de Alcalá, de los metros, del tranvía de Jaén. Ya anunció, cuando compareció para explicar el presupuesto del año 2024, que la consejería iba a ejecutar o a destinar en torno a 381 millones de euros en 2024 en lo que suponen los metros andaluces de Sevilla, Málaga y Granada, y la puesta en marcha de los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra. Nada que objetar, señora consejera. Ahora, permítame que, como diputado de la provincia de Jaén, en fin, al menos me lamente de la falta de intensidad con la cual la consejería está atendiendo la puesta en marcha del tranvía de Jaén frente a la puesta en marcha o la ejecución de obras de metros o tranvías en otras provincias de Andalucía. Se lo voy a ejemplificar con sus propios datos, consejera, los que usted dio en esta comisión: más de 74 millones de euros para Granada, 21 millones de euros para Málaga, 161 millones de euros para el tranvía de Alcalá de Guadaíra; pero usted, en esta comisión, dijo tres millones de euros para el tranvía de Jaén. Parece que hay bastante diferencia, ¿verdad, señora consejera? Su apuesta por el tranvía de Jaén no parece que sea la más real, y hay una cierta descompensación.

Mire, por más visitas institucionales, por más publinreportajes pagados, por más márketing que haga su consejería, el Gobierno andaluz no tiene mucha voluntad de poner en funcionamiento el tranvía de Jaén, señora consejera. Toda la infraestructura del tranvía de Jaén que transformó la ciudad de Jaén se construyó en año y medio, en año y medio, señora consejera. Y ustedes han entrado ya en su sexto año de gobierno, en su segundo gobierno, y nada de nada.

Mire, permítame que le lea una cuestión que no he escrito yo, que publicó la prensa, pero que perfectamente me hago eco: «El último día que circuló el tranvía de Jaén fue el viernes 20 de mayo de 2011. Una orden judicial estimó la demanda presentada por la empresa de autobuses Castillo, concesionaria del servicio de transporte urbano de la ciudad, por competencia desleal, al no cobrarse los billetes —según recogía la normativa—, durante el periodo de prueba que duró 17 días. Faltaban tres jornadas para las elecciones municipales de 2011, que fueron el 22 de mayo».

El PP, el Partido Popular, su partido, el del Gobierno de hoy de Juanma Moreno, señora consejera, ya había acudido unos días antes a los tribunales solicitando su paralización, pero su petición fue denegada. No la de la concesionaria de autobuses. La noche electoral, en la que salió vencedor el PP, el alcalde electo, José Enrique Fernández de Moya, el de Matinsreg, el de las fuentes, se abrazaba en la sede electoral popular a José Castillo, propietario de la concesionaria de autobuses. Estaban en el hotel Infanta Cristina, vinculado a la familia Castillo. Una vez que Fernández de Moya tomó posesión como al-

calde, cumplió una de sus promesas electorales, que hizo en precampaña: no se subiría en el tranvía de Jaén, ni él...

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Torres, concluya, concluya.

El señor TORRES CABALLERO

—... ni nadie, señora consejera. Este es el trabajo que el Partido Popular ha hecho con el tranvía de Jaén en sus dos legislaturas.

La vida es así —termino con esto, presidente—, la vida es así, señora consejera. La realidad es que, lo mismo que quienes no votaron el Estatuto de Autonomía de Andalucía para que Andalucía prosperase en 1980, hoy gobiernan Andalucía, bueno, pues las circunstancias de la vida hacen que seguramente sea quien también..., el partido que paralizó el funcionamiento del tranvía hace trece años quien tenga que ponerlo en marcha en esta legislatura. Porque ya no le va a quedar más menda que hacerlo, porque lo contrario sería una auténtica vergüenza, señora consejera.

Muchas gracias, presidente.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Torres.

Vamos a ser flexibles con los tiempos, pero vamos a intentar adaptarnos a los tiempos.

[Intervención no registrada.]

Ha tenido usted dos minutos más.

Por el Partido Popular, tiene la palabra la señora Chocano.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, señores diputados.

Voy a empezar respondiéndoles a los diputados que me han antecedido en el uso de la palabra, del final hacia el principio, bueno, para puntualizar algunas de las afirmaciones que han hecho que, cuando menos, me asombran. Porque, verán, que presuman o que critiquen ahora ciertos comportamientos, cuando el Partido Socialista tiene, precisamente en estos momentos, mucho por lo que callar...

Ante la afirmación que hacía de que la Consejería de Fomento actualmente hace mucho menos esfuerzo inversor en el tranvía de Jaén que en otros, claro, por supuesto que hace menos esfuerzo. Es que el tranvía de Jaén estaba terminado, faltaba solo regularizar su situación administrativa y ponerlo a punto después de un montón de años de abandono, en los que ustedes estaban gobernando. Entonces, si

una infraestructura está terminada totalmente, no se le pueden destinar recursos, sería mal utilizar los fondos europeos o la autofinanciada, me da igual. En cualquier caso, no se puede comparar el estado de avance del tranvía de Alcalá, por ejemplo, al que se le han tenido que destinar más de 160 millones de euros, con el de Jaén, que estaba terminado íntegramente.

Respecto a que actualmente se utilizan los fondos europeos y que gracias a Pedro Sánchez, bueno, o a sus asesores, sus ministros, los que negocian —como a las claras o por la puerta de atrás—, los fondos europeos eran los mismos ahora que hace quince años, cuando ustedes estaban gobernando. Los fondos europeos de ahora han llevado el metro al centro de Málaga, están terminando el tranvía de Alcalá, están terminando el tranvía de Jaén, están terminando el metro de Sevilla, ampliando el metro de Granada y el de Málaga, y eran los mismos fondos europeos entonces que ahora. Lo que nos lleva a una conclusión que, en definitiva, los malos serían los gestores, ¿no?, los gestores del Partido Socialista, que no conseguían poner en carga esos fondos europeos que ahora el Partido Popular sí ejecuta.

Respecto a lo que ha dicho el señor Hernández Valdés, en relación a las zonas de bajas emisiones, bueno, la consejera le contestará, pero si ya de entrada, antes de escuchar la contestación, está en contra, pues realmente no le va a satisfacer nada de lo que le pueda decir.

Y respecto a lo que exponía la señora Nieto, bueno, cuando decía que hay que darle contexto a la movilidad sostenible. Hay que tener en cuenta dónde viven las personas, dónde trabajan... ¿Ahora qué hay, que dirigir desde la política dónde tiene que vivir cada uno de los andaluces o dónde tiene que trabajar? Los andaluces trabajan y viven donde ellos deciden. Lo que hay es que facilitarles sus desplazamientos, no indicarles dónde tienen que vivir.

Y respecto a esa ley de movilidad sostenible que siempre han reclamado, ¿siempre, también en la época en la que ocuparon la Consejería de Fomento? Pues no, en tres años que tuvieron tiempo de desarrollar esa ley de movilidad sostenible, creo que ni lo intentaron.

La competencia que solicitaba también, íntegra, de los ferrocarriles, que apoyamos en los acuerdos de final de año, está claro que seguimos apoyándola, pero siempre y cuando venga aparejada de la financiación correspondiente. Cuando se planificó el Aljarafe, se hubiera hecho de otra manera, hubiéramos tenido otras soluciones... Bueno, lamentarnos de unas cosas que ya no tienen vuelta atrás, que pudieron ser y no fueron, es entrar en la melancolía. Vamos a ser realistas y vamos a trabajar en lo que realmente sí podemos.

Como ha dicho la consejera, se está actuando ya en infraestructuras enfocadas a que el transporte de los andaluces sea sostenible. Ella ya ha relatado las principales actuaciones, las que se están desarrollando ahora, y que sabemos que no son suficientes, pero que por ello seguimos trabajando. Aunque no lo podemos hacer de forma sola y aislada, tenemos que tener la colaboración y el apoyo del resto de administraciones, ayuntamientos, diputaciones y, sobre todo, del Gobierno de España, que tiene muchas competencias en lo que a infraestructuras se refiere. Sin ir más lejos, en uno de los principales transportes limpios y seguros, que es el ferrocarril.

Precisamente el miércoles leíamos un tuit de ese presidente del Gobierno que consigue fondos europeos para todos y también para los andaluces —muchas gracias—, que es el señor Sánchez, y que decía que hemos superado los dos millones de abonos gratuitos en cercanías, rodalíes y media distancia,

y el 50% de Avant. Hombre, aquí hay que entrar un poquito. ¿Cómo que gratuitos? No son gratuitos, los pagamos todos, todos, aunque no utilicemos cercanías, rodalíes y media distancia. Todos los contribuyentes pagamos esos abonos. Eso sin entrar en que ya hemos tenido tiempo de, un poco, distinguir si se beneficia de ellos toda la población o si van dirigidos especialmente a aquellos ciudadanos que están más desfavorecidos, que tienen menos recursos económicos.

Por otra parte, en Andalucía, por ejemplo, los cercanías apenas tenemos la oportunidad de utilizarlos, de usar ese abono gratuito, entre comillas. ¿Por qué? Pues porque no hay, por incomparencia. Solamente en tres de las nueve áreas metropolitanas andaluzas hay cercanías. Si le podemos llamar red de cercanías a Cádiz, donde hay una sola red y la otra es el Trambahía que, oh, con fondos europeos ha desarrollado esta Junta de Andalucía, porque no conseguían ponerla en funcionamiento.

Por último, también, respecto a los cercanías, la falta de regularidad y de puntualidad está haciendo que cada vez, a pesar de no tener que pagar el billete, haya menos usuarios. ¿Qué va a pasar cuando haya que pagar el billete íntegro?

Como ha explicado la consejera, hay fondos extraordinarios procedentes de la Unión Europea, a través del mecanismo de recuperación y resiliencia, que desgraciadamente en Andalucía, en infraestructuras para el transporte sostenible, el Gobierno de España no aprovecha en toda la magnitud.

Por otra parte, para que la movilidad sea sostenible, es necesario también abandonar los combustibles fósiles que se usan en el transporte, que son mucho más contaminantes que la energía eléctrica. Y, para ello, también hay que realizar inversiones en otro tipo de infraestructuras que también son sostenibles, en las del transporte eléctrico. En Andalucía, que se está transmitiendo en la actualidad el 20% de las solicitudes de generación de energías renovables, que tenemos el 18% de la población española y que, además, está dispersa en el territorio, en una comunidad que es la segunda en extensión de nuestro país y que tiene unas infraestructuras eléctricas que está por debajo de la media española, solo van a conseguir que se destinen a sus infraestructuras eléctricas seis millones de euros, el 2% del total nacional, que es algo que compete solo al Gobierno de España. Luego aquí deberíamos poner también un poco de orden.

La consejera nos ha explicado algunas de las inversiones en infraestructuras para el transporte, pero además hay que añadir las mezclas MASAI, mezclas asfálticas sostenibles automatizadas e inteligentes, incorporación de nuevas tecnologías, mejora en estaciones de autobuses, instalación de paradas refugio, mejora en el transporte rural a la demanda. Todos ellos proyectos serios, fiables...

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Chocano, vaya concluyendo.

La señora CHOCANO ROMÁN

—... que cumplen plazos y servicios puntuales y que contribuyen al objeto, que es que los transportes sean cada vez más sostenibles de forma integrada, desde la infraestructura hasta la explotación.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

Señora consejera, para cerrar el debate.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Pues voy a intentar contestar a parte de lo que ustedes me han planteado aquí.

Señora Nieto, empiezo por usted, que ha sido la primera. Estamos afrontando, como usted bien sabe, la renovación del mapa concesional del sistema de transporte público regular por carretera, y hemos licitado ese contrato. Y, a partir de ahí, haremos ese mapa concesional, porque creemos que Andalucía, evidentemente, no es la que era antaño y tenemos que tener muy claro cómo hacer ese mapa concesional. Esto también nos va a ayudar mucho y vamos a ir trabajando en ello.

Señor Valdés, usted ha hecho referencia a que somos iguales que el Partido Socialista. Yo creo que no, somos distintos, somos completamente distintos. Usted también me ha hablado de la zona de bajas emisiones. Tengo que decirle que usted conocerá que la zona de bajas emisiones es una competencia municipal, aunque nosotros, a través de los planes metropolitanos, también tenemos que aportar y que proponer medidas. Y, por supuesto, que nos preocupa la calidad del aire. ¿Cómo no nos va a preocupar la calidad del aire? De todo eso surge esa política que hacemos para el transporte sostenible y que tenemos que intentar que cada vez más ciudadanos puedan utilizar el transporte público y nosotros hacerlo atractivo y sostenible.

Señor Torres Caballero, yo la verdad es que no sé cómo empezar contestándole a algunos de los temas que usted me han planteado. Fondos europeos, bienvenidos los fondos europeos, como no puede ser de otra manera. Ustedes también, cuando gobernaban, tenían fondos europeos. Ustedes también tenían fondos europeos. Lo que pasa es que algunos sabemos gestionar y otros no saben gestionar tan bien. Y volvemos a ver lo que nos encontramos a diario en la prensa. Ustedes no saben gestionar como deben esos fondos europeos.

Y que usted me hable del tranvía de Jaén, siendo de Jaén, pues la verdad es que me sorprende bastante. Porque es que el tranvía de Jaén estuvo 13 años paralizado y nosotros estamos haciendo todo lo posible por ponerlo en marcha. Todo lo posible invirtiendo un dinero importante para ponerlo en marcha. Un tema complicado. El dinero que se necesita para ponerlo en marcha. Utilizamos el dinero que es necesario, ni más ni menos. Nosotros no utilizamos más dinero del necesario en poner en marcha un tranvía. Usted lo tiene que saber. Así que, hombre, que a mí me diga usted que qué vergüenza con el tranvía de Jaén. Vergüenza les debería dar a ustedes, al Partido Socialista, invertir tanto en una infraestructura como el tranvía de Jaén, que ha estado 13 años paralizado y que ahora nos está costando a nosotros muchísimo trabajo ponerlo en marcha.

Hablaba usted también de que, bueno, a nosotros nos tendría que dar vergüenza. No, mira, nosotros estamos aquí porque nos han puesto aquí los andaluces y porque lo han decidido los andaluces. Esa es la grandeza de la democracia, la grandeza de la democracia. Y con esto tendremos que ir gobernando, tendremos que ir gestionando y tendremos que ir escuchando qué es lo que necesitan los andaluces en todo momento.

Yo le voy a decir una cosa. Bienvenidos los fondos europeos, pero ustedes habrán leído hoy este artículo en prensa, que Andalucía es la región que más fondos Next Generation ejecutó. Pero también le tengo que decir que es cierto que tenemos fondos europeos y que tenemos muchos fondos europeos, pero en comparativa con el resto de los territorios atendiendo a la población, se sitúa Andalucía a la cola del reparto, a la cola del reparto. Y eso le recomiendo... No, no, no, eso le recomiendo que si usted no se quiere leer el periódico de hoy, lo que tienen que hacer es leerse el estudio que han realizado los profesores Manuel Hidalgo, Jorge Galindo y Javier Martínez para Esade, que han logrado recopilar los datos de asignación y de licitación, que, desde 2021 y hasta el cierre de enero de 2024, los datos del estudio indican que de los 80.000 millones de euros asignados, España ha convocado 56.344 millones de euros, un 70%, y concedido 32.925 millones, un 41%. Andalucía pasa de ser la primera comunidad en fondos totales a quinta por la cola en el reparto por habitante, con 150,3 euros per cápita. El reparto por población solo es peor para Melilla, la Comunidad de Madrid, Navarra y Ceuta. O sea, Cataluña queda justo antes de Andalucía, con 158,3 euros per cápita. Así que usted me dice a mí... Mire, queda mucho, mucho por hacer, pero, desde que Juanma Moreno llegó al Gobierno andaluz, le tengo que decir que en 2019, por ejemplo, solo se había ejecutado un intercambiador de transporte, solo uno, solo uno, antes de 2019. Hemos revolucionado las infraestructuras del transporte. Hemos sacado de los cajones, hemos sacado de los cajones proyectos que llevaban más de veinte años durmiendo, a pesar de lo que querían los andaluces, a pesar de eso. Y a ustedes no les ha pasado nada, les daba igual, no han tenido interés, no han mostrado ningún tipo de interés en sacar esos proyectos de los cajones. Pues ya lo ha hecho el Gobierno de Juanma Moreno. Por primera vez, se está ampliando la red de metro existente, la de Málaga, la de Sevilla y la de Granada. Y, por supuesto, se están poniendo en marcha y se están recuperando proyectos olvidados, como el tranvía de Alcalá y el tranvía de Jaén. ¿Cuántos planes de transporte sacaron ustedes adelante, señores del Partido Socialista? Ninguno, absolutamente ninguno. ¿Queda mucho por hacer? Por supuesto. ¿Hay que seguir trabajando? Siempre, a diario y con un equipo maravilloso que tenemos en la consejería. Pero ustedes no pueden dar lecciones absolutamente de nada, de nada.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Les voy a pedir un favor. No interpielen a la persona que está en el uso de la palabra, porque cuando cada uno de ustedes, incluida yo, estamos haciendo uso de la palabra, nos gusta que se mantenga el silencio y que cada uno hable cuando tiene su momento, no constantemente res-

pondiendo por lo bajo a la persona que está interviniendo. Así que, por favor, les recuerdo que mantengan las formas.

Muchas gracias.

A continuación, vamos al tercer punto del orden del día, que es el de las preguntas orales en comisión. Les recuerdo que hay una pregunta de máxima actualidad, que está en el orden del día, en el segundo lugar, pero también les digo que hay algunos diputados que me han pedido una pequeña variación en el orden del día y que vamos a... Si nadie tiene nada en contra...

[Intervención no registrada.]

Pues eso, la primera, la que va a formular la señora Jurado, que es la de rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo. La segunda es la que realizará el señor Bonilla, relativa a la seguridad vial en Torredonjimeno.

[Intervención no registrada.]

Bueno. Vale, vale.

[Intervención no registrada.]

Vale, ¿no? Si era otra.

[Intervención no registrada.]

Venga, la segunda.

Y lo que estaba pidiendo era..., la señora Jurado había pedido que se adelantara su pregunta. Si la cambiáis, perfecto, pero que el señor Bonilla también había pedido que se adelantara. ¿Vale?

[Intervención no registrada.]

Vale, la primera es la de rehabilitación. La segunda, la del puente del Odiel.

[Intervención no registrada.]

La tercera... No, no, la segunda la suya, la del puente del Odiel.

[Intervención no registrada.]

Ah, la del puente del Odiel...

[Intervención no registrada.]

Me estáis liando.

[Risas.]

Me voy a poner las gafas porque es que me estáis liando.

[Intervención no registrada.]

Sí, pero es que también me había pedido que la suya se adelantara.

[Intervención no registrada.]

Pues entonces cambiamos la primera por la cuarta y las demás su orden habitual. Y ya está.

[Intervención no registrada.]

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Señora presidenta.

Sí, señora presidenta. Nosotros retiramos la pregunta número 9.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 277

XII LEGISLATURA

1 de marzo de 2024

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

—A ver. ¿Cuál es? ¿La pregunta número 9, cuál es?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Relativa al planeamiento.

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

—Vale.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Bueno, pues después de este pequeño lío, vamos a ver. Vamos a ir dándole tiempo a la consejera para que vaya cogiendo su...

12-24/POC-000696. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La primera pregunta, relativa a la rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo, y la presentará la señora Jurado Fernández de Córdoba.

Cuando usted quiera, tiene la palabra.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidenta.

Muy buenos días, consejera, a todo el equipo que la acompaña en esta comisión. Primero, agradecer al resto de los grupos la flexibilidad, por poder hacer un pequeño cambio para poder hacer frente a la actividad parlamentaria que tenemos en el largo día de hoy en el Parlamento. Una semana de orgullo andaluz, pero también de trabajo importante en esta casa, en el Parlamento de Andalucía.

Queríamos aprovechar desde el Partido Popular la comisión de hoy, con nuestra consejera de Fomento, para traer una cuestión que nos parece interesante y que suscita desde luego muchísimo interés en mi provincia. En concreto, en Peñarroya-Pueblonuevo. En un municipio en el que se está en proceso de rehabilitación de la casa consistorial, el ayuntamiento.

Como saben la consejera y muchos de los que estamos aquí, este proceso podemos definirlo como complejo. Un proyecto que ya comenzó en el año 2017 y que, una vez iniciada las obras, bueno, por la situación económica, supuso que la empresa adjudicataria entró en concurso de acreedores y paralizó la obra. Somos muy conscientes de la responsabilidad que la Junta ha desempeñado durante estos años, atendiendo a las necesidades que han ido surgiendo como consecuencia de esta interrupción, no responsabilidad de la Administración, pero que sí que ha ido tomando las medidas adecuadas. Y nos gustaría hoy aprovechar la comisión para conocer en detalle, consejera, cuál es la situación que, ahora mismo, tiene este proyecto en inversión, plazos, y conocer qué es lo que la Administración autonómica está tomando. Y trasladarles, desde aquí, a los vecinos de Peñarroya, cómo no, el compromiso del Partido Popular para que esta obra, pues, llegue a su fin y puedan realizarse las tareas de la casa consistorial, del ayuntamiento, a todos los vecinos de este municipio tan importante, en la provincia de Córdoba.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Jurado, a su pregunta yo creo que debo responder con una importante novedad, y es que los trabajos para concluir la rehabilitación del edificio del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo está previsto que se inicien a principios del mes de abril y tendrán un plazo de ejecución de cuatro meses, aproximadamente. Hemos logrado desbloquear la reanudación de las obras de esta sede consistorial. Yo creo que se trata de una excelente noticia para los vecinos de este municipio cordobés, que llevan años aguardando la culminación de un proyecto fundamental para el Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo y para el buen desempeño de sus actividades administrativas.

En esta consejería hemos trabajado, sin descanso, para culminar unas obras que quedaron paralizadas cuando se hallaban al 92% de su ejecución. Como todos saben, este proyecto fue adjudicado en mayo de 2018, por el anterior Gobierno socialista, la empresa Detea, por 2,68 millones de euros. Esta empresa, como muchas otras, se vio afectada por la pandemia. Solicitó la suspensión del contrato en marzo de 2020, y tres meses después entró en concurso de acreedores, en lo que supuso la paralización de la actuación.

Desde entonces, hemos actuado en tres vertientes distintas. Una de ellas ha sido resolver el contrato con la empresa, que se logró en junio de 2021. Igualmente, se han llevado a cabo las labores de mantenimiento del edificio para que no sufriera deterioro por la paralización de las obras, ni tampoco intrusión, ni vandalismo. Y, en tercer lugar, se ha trabajado para contar, cuanto antes, con un nuevo proyecto de las obras que aún restan para poner en funcionamiento el edificio.

Una vez aprobado el proyecto, se ha firmado una adenda al convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el ayuntamiento para garantizar los porcentajes de participación de cada Administración en la actuación. El proyecto de terminación de las obras de esta sede consistorial incluye, en una primera fase, los trabajos de demoliciones y reparaciones necesarias debido a los desperfectos y humedades. Mientras que la segunda fase recoge tareas propias de terminación e incluye acabados y revestimientos, instalaciones, ascensor, alumbrado, carpinterías de madera, acero y aluminio, pinturas y mobiliario. El Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo ha estado informado en todo momento de todos los pasos, tanto en comisiones de seguimiento como en reuniones informales, por lo que son conocedores de que las obras van a comenzar el próximo mes de abril y finalizarán lo antes posible, cumpliendo con el compromiso adquirido por esta consejería con el Ayuntamiento.

En definitiva, damos un paso seguro y definitivo para recuperar un edificio de gran valor arquitectónico, que cuenta con un nivel de protección integral en el PGOU del municipio y está catalogado como edificio singular en el inventario de edificios y espacios públicos de interés arquitectónico de propiedad municipal de Andalucía, elaborado por esta consejería.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000756. Pregunta oral relativa a puente del Odiel (Huelva)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al puente del Odiel, y la realizará el Partido Socialista. En su nombre, el señor Gaviño Pazó.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, presidenta.

El puente sobre el río Odiel es una de las dos infraestructuras que cruzan este río para conectar Huelva capital, 145.000 habitantes, con los municipios de la costa, 100.000 habitantes, siendo la principal vía para este fin. Hasta 44.000 vehículos lo cruzan diariamente, y eso hace que cada día el puente tenga horas punta en las que haya atascos y sea complicado cruzarlo. Quizás por eso el Partido Popular, que tanto criticó la promesa de puentes de Chaves, en la campaña electoral de 2018 se vino arriba y prometía también construir un tercer puente y ampliar el actual. Ahora, que están gobernando, no hay tercer puente ni ampliación del actual y, encima, se nos impide utilizar con normalidad los dos que existen.

Por cierto, consejera, ¿cómo van las gestiones para construir ese nuevo puente? ¿Hay algún documento más, aparte de las promesas en el programa electoral?

Mire, el puente del Odiel se caracterizaba por tener unos báculos centrales en forma de uve, en color azul Huelva. La obra ha consistido en sustituir esos báculos por otros laterales y ponerles luces led alimentadas por energías renovables. Para ello han argumentado problemas de seguridad, aunque no hay registrado ningún accidente producido por los báculos anteriores. Para ejecutarlo previeron tres meses de ejecución, comenzando en septiembre. Pues bien, hoy estamos a 1 de marzo y han terminado las obras hace pocos días, o al menos han abierto al tráfico el puente hace pocos días.

¿Tan necesario era? ¿Hasta 4,6 millones para quitar unas farolas y poner otras? ¿Tanto daño a los ciudadanos era imprescindible, consejera? Que hayan abierto al tráfico esta misma semana el puente del Odiel, el martes, no quita todo el daño provocado a los ciudadanos de Huelva con los atascos gigantes. No hace olvidar los 54 días de sufrimiento extra, ni impide que vuelvan a cortar ustedes carriles más adelante. Igual que han cortado al tráfico, también, esta semana el puente del Sifón de Santa Eulalia, el que está al lado. Con lo cual, tenemos un puente de los cuatro que prometían. Abren uno y cierran el otro. Este decían que iban a abrirlo hoy, el puente Sifón. ¿También va a haber retrasos para abrir esa infraestructura, consejera? ¿Puede decirse a los onubenses?

De todo esto se deduce que su consejería sí ha sido sensible para las obras necesarias de restauración de este puente Sifón, pero no ha sido nada sensible con los problemas que estaban viviendo los ciudadanos de Huelva para cruzar este puente. Quizás les haya faltado hablar con ellos y escucharles los problemas que les estaban generando.

Mire, si hubiera hablado con ellos, hubieran sabido que ha habido personas que han tardado dos horas en recorrer cinco kilómetros entre su casa y su puesto de trabajo.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿Puede ir terminando, señor Gaviño?

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Que ha habido personas que han tenido problemas para cumplir su horario laboral y han tenido que adaptarlo. Funcionarios que entraban a las ocho han tenido que salir de su casa a las cinco de la mañana. Familias que están separadas porque han tenido que mandar a sus hijos a vivir y dormir en casa de sus abuelos para garantizar que llegaran al colegio a tiempo. O personas que han perdido citas médicas por llegar tarde al hospital. Y todo esto por falta de planificación, de previsión y de reacción ante un problema generado.

¿Sabe qué se comenta en Huelva? Que quizás no hubiera hecho falta tanto lío para una simpleza de cambiar unas farolas. No sé si usted podrá garantizar que esto no se va a repetir, pero al menos yo creo que por dignidad tendría que pedir disculpas a los ciudadanos de Huelva por esos 56 días de sufrimiento que les han provocado y asumir responsabilidades.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gaviño.

Señora consejera.

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

—Bueno, pues le tengo que decir que, una vez que concluyeron las labores de instalación de las 159 nuevas farolas y de los 372 paneles fotovoltaicos que alimentarán las luminarias. El pasado viernes, día 23 de febrero, hace justo una semana, se han dado por finalizados los trabajos sobre el tablero del puente del Odiel, que han incluido la limpieza y la pintura de las medianas, así como la reparación de 60 metros de estas medianas, que estaban completamente hundidas.

Y usted me pregunta por los trabajos, y yo tengo que responderle que los trabajos sobre el tablero del viaducto ya están finalizados, salvo las labores de pequeña entidad restantes en la mediana, que desde hace una semana no hay ninguna afección al tráfico, como usted bien sabe.

No se ha producido ningún retraso significativo en la ejecución de estas obras, más allá de los programados sobre la fecha de inicio, para no provocar afecciones al tráfico en la temporada del verano o

los causados por los efectos de las dos borrascas que han azotado Andalucía desde comienzos de estas obras el pasado día 18 de septiembre. Debido a las características de las obras, los trabajos se han programado de manera que su duración sea la menor posible, se aminoren las afecciones a los usuarios y se mantenga la seguridad y la salud de los trabajadores. Es decir, hemos adaptado en todo momento los tiempos de la obra a las necesidades de los ciudadanos.

Ha habido una comisión de seguimiento, convocada desde la Delegación Territorial de Fomento en Huelva, y se han encargado de coordinar todos estos trabajos. Así, en el seno de esta comisión se decidió hacer un paréntesis en las obras durante las fechas navideñas y abrir completamente al tráfico la infraestructura el día 22 de diciembre hasta el 7 de enero. Precisamente porque éramos conscientes de que la intensidad de tráfico en estas fechas iba a ser mayor.

A ello, como les decía, deben añadir los daños causados por las inclemencias del tiempo y los fuertes vientos por el efecto de la borrasca Bernard durante los días 19 a 22 de octubre de 2023 y también por la borrasca Karlotta en la primera semana de febrero.

Además, el uso del puente sifón, al que usted también ha hecho referencia, como complemento para regularizar el tráfico, ha provocado roturas en las tuberías del puente que han requerido trabajos de reparación, ya que es una infraestructura hidráulica básica en el consumo de agua en el área metropolitana. Estos trabajos han concluido antes de lo previsto y desde ayer jueves por la tarde el puente sifón también está abierto, como usted también conocerá.

Paralelamente, la organización y la regulación del tráfico se ha coordinado con la DGT, la Guardia Civil de Tráfico y policías locales de Huelva y Aljaraque. A través de las redes sociales de la Delegación del Gobierno de la Junta en Huelva y de los ayuntamientos implicados se ha ofrecido información continua para el seguimiento de las obras. Solo quiero recordarles que esta obra sobre el puente del Odiel es la mayor intervención en esa infraestructura desde su construcción en 1993, ya que contaba con una luminaria obsoleta, cuyo cableado estaba colocado en la barrera, lo que provocaba continuos cortes y estrangulamientos de otros puntos que impedían su normal funcionamiento. Esta infraestructura, además, no contaba con el mantenimiento específico en las instalaciones de iluminación desde su construcción, situación que se corrige con esta intervención.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000684. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al metro de Sevilla, y la propone el señor Recio Fernández. Cuando usted quiera, señor Recio.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Sí, gracias, presidenta. ¿Qué tal? Buenas tardes, consejera.

¿Qué cronograma tiene previsto la Consejería de Fomento en cuanto a ejecución presupuestaria en este ejercicio 2024 para el desarrollo de los proyectos y ejecución de las líneas 2 y 3 del metro de Sevilla?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Recio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Recio, los presupuestos de la Junta de Andalucía para el año 2024 recogen una partida de casi 123 millones de euros para el metro de Sevilla. En concreto, más de 122 millones para la línea 3, destinados en su mayor parte a las obras del tramo norte. Pero también hay una partida para la redacción del proyecto constructivo del tramo sur y algo más de 418.000 euros para el estudio de alternativas de la línea 2. Este presupuesto y las partidas destinadas al metro de Sevilla, desde que el Gobierno de Juanma Moreno tomó posesión en 2019, nos permitieron iniciar hace poco más de un año, en febrero de 2023, catorce años después de la inauguración de la línea 1, la construcción de una nueva línea de metro, la 3. Hoy puedo decirles que vamos al ritmo marcado en esa obra y que trabajamos para ponerla en servicio según la planificación prevista.

Los trabajos del ramal técnico, con una inversión de 6,4 millones de euros, están ya en su fase final. Acabamos de adjudicar por 96 millones el subtramo 1, por Pino Montano, así como la dirección de obras, por 3,6 millones de euros. Las obras se van a iniciar esta primavera.

Tenemos en licitación el subtramo 2, de la Ronda Norte a San Lázaro, que se va a adjudicar también en primavera. Y pronto vamos a sacar a licitación el subtramo 3, de Doctor Fedriani a hospital de la Ma-

carena, con una inversión prevista de 208 millones de euros. Estos tramos suponen que para este 2024 ya estará en marcha más del 63% de la línea 3 norte.

Con todo ello, este 2024 los sevillanos verán de forma más palpable que las obras del metro ya son una realidad, porque el trazado empezará a llegar muy cerca de las calles y plazas.

En paralelo a esos trabajos seguimos con la elaboración del proyecto constructivo de la zona sur, cuyo recorrido se ha ampliado respecto al proyecto básico elaborado hace una década.

Por lo que respecta a la línea 2, la partida de más de 400.000 euros que recogen los presupuestos nos va a permitir, como ya hemos anunciado en otras ocasiones, sacar a licitación la actualización de ese estudio informativo de la línea 2, que incluirá la tramitación ambiental.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Recio.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejera, por la explicación.

No obstante, yo preguntaba por el cronograma, de cara a saber la especificidad —la especificidad— de cómo se van a abordar dichos proyectos, para poder evaluar, lógicamente, al final del ejercicio, cómo ha sido de eficaz su gestión, la que ofrece a los sevillanos y sevillanas.

Entiendo de sus declaraciones que los subtramos 1, 2 y 3 del tramo norte de la línea 3 van a estar adjudicados en 2024. ¿Pero cuándo se prevé licitar, señora consejera, los subtramos 4, 5 y 6, también correspondientes al tramo norte de la línea 3? Los correspondientes a la ronda histórica. ¿Algo destacable en 2024 en relación a dichos subtramos? Con fechas concretas, señora consejera.

Por cierto, ¿cuándo tendremos el proyecto para iniciar las negociaciones entre consejería y ministerio, de forma a que las obras del tramo sur puedan comenzar pronto y se ejecuten de forma simultánea al tramo norte? ¿Le ha puesto ya fecha a esa firma, señora consejera? Porque no ha dicho absolutamente nada.

Consejera, el proyecto del tramo sur tendría que haberse terminado, y lo sabe, en octubre del año pasado, es decir, en 2023. Algo destacable en 2024 en relación a la ejecución presupuestaria de esos subtramos sur de la línea 3 debería haber señalado y no lo ha hecho.

Otra cuestión, ¿cuándo se va a licitar la actualización? Licitación, cronograma, fecha, licitación, actualización del proyecto de la línea 2, señora Ruiz. El presidente Juanma Moreno anunció hace dos años, en febrero de 2022, que en 2023 anunciaría la actualización de este proyecto. Se olvidaron de ello el año pasado. Y en ese cronograma no me ha especificado concretamente cuándo se va a proceder a la lici-

tación. ¿No le parece que, en base a ese cronograma solicitado, tendría que haber dado alguna explicación específica sobre lo mismo?

Y, sobre todo, señora consejera, aprovecho para que en este cronograma del 2024 usted muestre un firme propósito en que la red de metro de Sevilla tenga un carácter metropolitano, consejera, como lo tiene la línea 1. Y eso quiere decir que la línea 2 profundice en el Aljarafe Norte, como hace la línea 1 con el Aljarafe. Téngalo presente, por favor, consejera. Y que la línea 3 profundice también en el área metropolitana, llegando al parque empresarial, comercial, industrial del Polígono de la Isla y no acabe en Valme. Que llegue a Dos Hermanas y que llegue al Aljarafe, porque estamos hablando de Sevilla, la capital de Andalucía, con el área metropolitana de mayor densidad.

Tenga propósito y motivación para ser un metro a la altura de Sevilla, consejera.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Recio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Recio, le he dicho el cronograma y le he... Hombre, claro que sí. Usted repase mi intervención. Le he hablado del cronograma perfectamente. El cronograma, qué pasos vamos a seguir en este ejercicio presupuestario con la línea 3 norte del metro de Sevilla, línea 3 sur metro de Sevilla y línea 2 del metro de Sevilla. Se lo he dicho. Y estoy convencida, convencida de que los sevillanos habrían querido disponer de esa red completa de metro, o al menos de alguna línea más, desde hace muchísimos años. Yo diría que hace décadas. Y eso habría sido así si los anteriores gobiernos del Partido Socialista no hubieran estado, en primer lugar, poniendo retenciones años y años al proyecto del metro, y luego, cuando por fin, tras más de cuatro décadas de espera, se inauguró la línea 1, dejando olvidados en los cajones, haciendo que caducaran los otros proyectos de las otras tres líneas que componen la red de metro.

Mire, ¿usted se acuerda de esta publicidad: «El metro, un túnel sin salida»? ¿Se acuerda de ella? Pues, mire, todo el retraso que tenemos actualmente es culpa de la falta de ejecución y de la falta de interés de los gobiernos socialistas, lo que estamos viviendo actualmente. Sin embargo, este Gobierno se empeñó desde el primer momento en acabar con esa injusticia, porque era una injusticia y ha dedicado y está dedicando muchísimo esfuerzo en sacar adelante esta realidad para Sevilla, esta realidad. Hemos empezado por la línea 3 norte y hemos conseguido que las obras del metro sean ya una realidad. Estamos avanzando en esta línea, vamos a empezar la obra del subtramo 1 de la línea 3 norte, la vamos a empezar en breve, vamos, en unos días, unos meses, usted lo sabe perfectamente.

Respecto al tramo sur, se lo vuelvo a decir, Prado-Bellavista, la actualización del proyecto es más compleja porque conlleva —usted lo sabe también— una ampliación del recorrido para atender las nuevas demandas surgidas en Bermejales, en Palmas Altas y alcanzar el hospital Virgen de Valme y con él Bellavista. Actualmente, este contrato, que alcanza los 3,3 millones, está en fase de realización de los trámites ambientales y consultas públicas a los agentes implicados, procedimientos que usted también debe saber que son necesarios para garantizar la seguridad jurídica del expediente. Esperamos contar próximamente con la definición de la alternativa óptima y, por supuesto, continuar con su redacción. Y nuestro objetivo es hacer el mejor proyecto posible, y eso, sin lugar a dudas, requiere el tiempo de los técnicos, que es necesario.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-001762. Pregunta oral relativa al Reglamento del Decreto ley 8/2022

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la siguiente pregunta, que formulará también el Grupo Popular a través de la señora Centeno García, relativa al transporte en las áreas metropolitanas.

[Intervención no registrada.]

Pero si habías cambiado una por otra. Era la 8.

[Intervención no registrada.]

Sobre el Reglamento del Decreto ley 8/2022. La realiza la señora Ambrosio Palos.

Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, es la tercera vez que nos interesamos por cómo va el Reglamento del Decreto ley 8/2022, un reglamento que tendría que haber estado en vigor antes del 1 de octubre de 2023, del año pasado, y que hoy estamos ya en marzo del 2024.

En anteriores ocasiones, cuando hemos tenido oportunidad de abordar este tema, usted de alguna manera justificaba el retraso de la entrada en vigor de este reglamento en la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea y la necesidad de adecuar esta norma a esta sentencia, donde otorgaban un papel fundamental a los ayuntamientos, en este caso a los municipios, con competencias que tienen sobre cómo manejar las incidencias en la calidad del aire, la aglomeración del tráfico o incluso en cómo regular ese contingente para seguir avanzando en los parámetros en los que nos venimos moviendo, que son 1-30. Unos ayuntamientos y unos municipios que, insisto, se les otorgaba a través de esta sentencia un papel protagonista, que fue completamente distinto a la que le otorgó el Gobierno de la Junta de Andalucía en la elaboración de ese decreto ley, donde le endosaron competencias sin haber abordado con ellos procesos de diálogo ni de negociación. De hecho, ni se reunió el Consejo de los Gobiernos Locales ni el Consejo de Concertación Local.

Bueno, van pasando los meses y este vacío está generando inseguridad. Inseguridad al sector, donde ve que las labores de vigilancia en el cumplimiento de la norma, fundamentalmente la recogida de viajeros, genera dudas. Donde hay una falta de respuesta a denuncias continuas que están haciendo las asociaciones del sector en lo que ellos interpretan como una competencia desleal. En cuestiones también como el visado o no tener regulado a día de hoy el calendario de descanso para ver qué VTC son las que pueden salir a trabajar y cuáles no. Y eso, en ese desorden, es en el que seguimos conviviendo. Sobre todo porque hay unas consecuencias con respecto a este momento de desregularización que estamos viviendo que a mí me preocupan especialmente, y le voy a poner un ejemplo. Tenemos a la vuelta de la esquina una cita importante para esta ciudad, que es la Feria de Sevilla. Y nos volvemos

a encontrar un año más que hay un plan de feria elaborado por el Ayuntamiento de Sevilla, que en todo caso hace valer las cuestiones de carácter técnico que establece el propio decreto, pero que contradicen por completo a la sentencia de la Audiencia Provincial, la 106/2023, que vigila de manera distinta. Esto tiene que ver con que el decreto del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía impide el acceso al recinto ferial de las VTC y la sentencia establece que tienen posibilidades de entrar. Eso sería un asunto que entiendo que desde la vigencia del reglamento podríamos tener resuelto. Entonces, lo que sí me gustaría conocer es cómo van esos trabajos y una duda: con respecto al IV Decreto de Simplificación, el artículo 116 establece que vamos a pasar de uno a cuatro los años para la vigencia de las licencias que quedarán condicionadas por parte de los ayuntamientos. Me gustaría saber qué relación tiene esto con respecto al papel que juega en este momento el servicio público del taxi y cómo les condicionaría de cara a un futuro.

Nada más y muchas gracias.

La señora **CHOCANO ROMÁN**

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, pues el Decreto ley 8/2022, de 27 de septiembre, aprobado por el Consejo de Gobierno, vino a dar respuesta a esa inseguridad jurídica y la tensión provocada en el sector del taxi y de las VTC por el Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, el conocido como decreto Ábalos, de nuevo, este apellido, esta semana, estos días, Ábalos. La verdad es que no damos crédito, no damos crédito.

Este decreto lo que preveía era el desarrollo de un nuevo reglamento que definía mejor la situación, un texto en el que llevamos trabajando desde hace meses. De hecho, cumplimos con el trámite de información previa al sector, que establece la norma para estos casos. Sin embargo, cuando ya teníamos perfilado un borrador que nos permitía cumplir con la segunda fase del proceso de participación, es decir, con el trámite de audiencia pública a los sectores implicados para que pudieran hacer sus aportaciones, se produjeron varias circunstancias que han dificultado su redacción, todas ellas derivadas con el caos normativo y judicial provocado por el decreto Ábalos. Y les voy a dar datos concretos: el 8 de junio, el Tribunal de Justicia Europeo dictó una sentencia que cuestionaba el criterio por el que se limitaba una autorización de VTC por cada 30 taxis, pero abría la posibilidad de restringirla por criterio medioambiental. Una semana más tarde, el Gobierno de España aprobó el Real Decreto ley 5/2023, de 28 de junio, que mantiene la proporción de un VTC por cada 30 licencias de taxi, pero mantiene criterios medioambientales para su otorgamiento. Y por si esas dos resoluciones no hubieran generado ya bastante incer-

tidumbre, el pasado 17 de enero, hace poco más de un mes, el Tribunal Supremo estimó un recurso de casación que confirma la sentencia del Tribunal Europeo y considera contrario al ordenamiento europeo la restricción de la proporción 1-30. Es decir, de nuevo cambia el escenario jurídico, lo que obliga a replantear las soluciones normativas y dificulta la redacción de un nuevo reglamento que les aseguro que queremos aprobar cuanto antes. Es más, creemos que la mejor solución es una respuesta coordinada entre administraciones, así se lo hemos trasladado al Ministerio de Transportes en una reunión celebrada a finales del mes de enero. Estamos a la espera de que se nos convoque y aclare cómo afrontar esta situación.

Yo sé de la preocupación del sector, porque es también nuestra preocupación, y le aseguro que el equipo de la consejería está muy implicado en conseguir un reglamento que salga adelante de la mano del sector y con el máximo diálogo y consenso posibles. Para ello, tenemos previsto un calendario de reuniones con diferentes asociaciones del sector para trasladarles la situación en la que nos encontramos y avanzarles en la medida de lo posible parte del contenido del nuevo reglamento.

Nuestro objetivo y nuestro objeto es contar con el mejor reglamento posible, y para ello, por supuesto, vamos a contar con todos los afectados, con los representantes del sector. Pero tenemos, sobre todo, que actuar con responsabilidad y, fundamentalmente, también con rigor, y a ello no ayudan de ninguna de las maneras las tensiones jurídicas generadas por el desastre del decreto Ábalos. Es un auténtico despropósito. Le aseguro que estamos trabajando para definir cuanto antes el Reglamento y para revertir esta situación y para que salga adelante con el mayor consenso posible.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000692. Pregunta oral relativa al transporte en las áreas metropolitanas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora sí es el turno de la señora Centeno para preguntarle sobre el transporte en las áreas metropolitanas.

Cuando usted quiera, señora Centeno.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, mire, los procesos de urbanización contemporáneos traspasan las dimensiones físicas y funcionales de lo que es la ciudad tradicional, ¿no?, y los fenómenos metropolitanos son una expresión muy certera, muy perceptible de esos procesos.

Las concentraciones metropolitanas dan lugar a unos flujos tanto de relaciones funcionales interurbanas de todo tipo, de urbanismo, residencia, trabajo, comercio, servicios, estudios. Y todo esto converge también en un espacio social y económico compartido en múltiples aspectos, urbanismo, espacios libres, equipamiento, dotaciones públicas y también transporte.

A los habitantes de estas áreas hay que darles, evidentemente, una respuesta, una solución, entre otras, a un aspecto tan importante para sus vidas como es la movilidad. Y hay que dotarlos de servicios, evidentemente, para sus necesidades de transporte.

Los planes de transporte de estas áreas metropolitanas en Andalucía son una herramienta necesaria para establecer las estrategias de movilidad de unas áreas que abarcan a más de cinco millones de andaluces, fomentando la cohesión social también y el desarrollo socioeconómico de todas estas áreas metropolitanas.

La movilidad sostenible debiera haber sido una prioridad de los gobiernos y las estrategias que establecen las líneas de actuación en cuanto a movilidad para los núcleos de mayor concentración de población deberían haber sido establecidas, incluso previamente a tomar decisiones respecto a la movilidad. Sin embargo, lamentablemente, los anteriores gobiernos socialistas no hicieron absolutamente nada al respecto, señora consejera, y usted lo sabe bien. Acordaron que se redactaran, pero en absoluto los impulsaron, en absoluto los redactaron, ni los tramitaron, ni, por supuesto, los elaboraron. Y ahí quedaron esos acuerdos metidos en el cajón, como tantas otras cosas, que además se han reflejado aquí, en esta comisión, de tantos otros temas, en el cajón, esperando que llegaran otras personas, otros gobiernos, en este caso este Gobierno del Partido Popular, el Gobierno de Juanma Moreno, para tomarse el interés por la redacción y la elaboración de estos planes de movilidad sostenible para las áreas metropolitanas. Que, además, son unos planes que conllevan unos trámites largos, con informes de diagnóstico preceptivo, la concurrencia de numerosos expertos para su tramitación y aprobación, además de la fase informativa pública y trámites de audiencia.

Ha tenido que ser un Gobierno del Partido Popular, el Gobierno de Juanma Moreno, quien se ha tenido que poner manos a la obra para promover y tramitar estos planes y definir las estrategias para, por ejemplo, evitar atascos en las áreas metropolitanas o fomentar el transporte público o contribuir en muchos otros aspectos a la movilidad sostenible.

Sabemos que algunos de estos planes ya han sido aprobados y se están trabajando en el resto desde la consejería con la colaboración de los consorcios metropolitanos de transporte.

Pero nos gustaría preguntarle, señora consejera, cuáles son los últimos avances logrados en la redacción y aprobación de los planes metropolitanos de transporte en Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Centeno, pues los planes metropolitanos de transporte constituyen, sin lugar a dudas, la principal herramienta, yo diría, para planificar y definir la estrategia de movilidad en los núcleos de mayor concentración de población en Andalucía, para acabar con los atascos y lograr un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad.

El principal objetivo de estos planes es el fomento del transporte público y la intermodalidad, impulsando los modos de transporte no motorizados y el uso de energías limpias para facilitar el desplazamiento de personas y mercancías, reduciendo así la dependencia del vehículo privado.

La Dirección General de Movilidad y Transporte de esta consejería está impulsando la redacción de los planes de movilidad sostenible de las nueve áreas metropolitanas de Andalucía. Unos documentos cuyos acuerdos de formulación nos encontramos a nuestra llegada al Gobierno en 2019, pero que no se habían llevado a efecto.

Partiendo de un diagnóstico previo de la movilidad de cada comarca, estos planes desarrollan un conjunto de programas, medidas y actuaciones para la implantación de formas eficientes de desplazamiento con el menor impacto ambiental posible y contribuyendo al ahorro, a la eficiencia energética y a un desarrollo sostenible.

Pese a que la elaboración de estos planes requiere un largo y complejo proceso de tramitación, que incluye un documento de diagnóstico y la solicitud de numerosos informes preceptivos, el Gobierno andaluz ha logrado ya sacar adelante los nuevos planes metropolitanos del área de Málaga, aprobado en octubre del año pasado, y del Campo de Gibraltar, publicado en *BOJA* en el mes de diciembre.

En cuestión de días, el Consejo de Gobierno dará su aprobación al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Y, durante esta primavera, daremos luz al Plan del Área de Jaén, que se encuentra solo a falta del informe económico.

También está en su fase final de tramitación, a falta únicamente de algunos informes preceptivos, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, cuya aprobación está prevista en el verano.

Por su parte, se prevé que los planes de Almería, Córdoba y Bahía de Cádiz inician estos días su fase de información pública y trámite de audiencia, estando prevista su aprobación a finales del presente año, previa solicitud de los informes consultivos y las consultas al Consejo andaluz de Gobiernos Locales y Consejo de Transportes de Andalucía.

Por último, estamos trabajando en la revisión del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Está previsto que, a finales del mes de abril, concluya la campaña de encuestas del trabajo de campo, base para el diagnóstico del futuro plan. De hecho, ya está preparándose la licitación de la redacción del plan por un importe de 248.000 euros.

No me cabe duda de que la puesta en marcha de estos planes aportará soluciones para subsanar uno de los problemas más importantes que sufren a diario los vecinos de estas áreas metropolitanas, la movilidad.

Unos planes que van a mejorar la calidad de vida de más de cinco millones de andaluces, cubriendo sus necesidades de desplazamiento y que van a suponer un gran impulso al desarrollo económico y la cohesión social de cada una de nuestras ocho provincias.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000693. Pregunta oral relativa al programa Garantía Vivienda Joven

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la pregunta es relativa al programa de Garantía de Vivienda Joven.

La formula el Partido Popular, a través de su portavoz, el señor Vacas Pérez.

Cuando usted quiera, señor Vacas.

El señor VACAS PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señora consejera.

Carmen tiene 30 años y vive en su casa con sus padres, una situación a la que desea poner fin cuanto antes, porque aspira a tener un proyecto de vida, crear una familia y un hogar en cuanto sus condiciones económicas mejoren ligeramente. Su empleo, con el que se siente satisfecha, no le ofrece esa seguridad financiera para dar el paso y poder emanciparse.

Esta situación podría ser la de muchos jóvenes que cada vez se consideran más dependientes de sus padres, y es que se necesita de una renta de hasta tres años para pagar la entrada de una vivienda.

El presidente Juanma Moreno no es ajeno a esta situación y es consciente de que uno de los principales problemas a los que se enfrentan los jóvenes es el acceso a la primera vivienda junto al empleo y la precariedad laboral.

Lo mencionaba en el pasado acto del 28-F, donde se comprometía a dejarse la piel para estar a la altura de las necesidades de los jóvenes andaluces.

Un problema que se refleja en todas las comunidades de España, donde la tasa de emancipación media es del 16,3%, en Andalucía el 12,9. Pero el Gobierno del Partido Popular ha sido pionero en poner a los jóvenes como prioridad de su política con medidas transversales en cada consejería, empezando por la educación como una garantía de oportunidades para el futuro y una formación para una cualificación profesional. El empleo, mediante la activación, impulso y recuperación del empleo joven, que ha reducido el desempleo juvenil en diez puntos. Rebajas fiscales, como el tipo de gravamen superreducido del 3,5% en el impuesto de transmisiones para adquirir una vivienda.

Y es que vemos cómo las soluciones de gestión del Partido Socialista sirven a otros asuntos, pero no a que sus políticas para jóvenes en España funcionen, que el plan de vivienda estatal funcione o que miles y miles de viviendas que el señor Sánchez iba a construir quedaran en nada, en su campaña.

Frente a eso, hay un Gobierno andaluz, del que usted forma parte, sensibilizado, que trabaja por crear oportunidades para los jóvenes, como es el Plan Garantía Vivienda Joven. Una política real y materializada que aplica un aval hipotecario de la Junta de Andalucía, con la colaboración de ocho entidades bancarias y financieras, facilitando esa entrada que se les atraganta a muchos jóvenes para empezar a

tener una vivienda. Un programa del Gobierno de Juanma Moreno que le tomó la delantera al Ejecutivo central de Pedro Sánchez.

Por todo esto, le pregunto por los resultados cosechados durante los primeros meses de implantación del programa Garantía Vivienda Joven de ayuda a los menores de 35 años en la compra de su primera vivienda.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Vacas.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Vacas, el Gobierno andaluz, sabe usted y lo ha dicho también, está firmemente comprometido con los deberes que nos impone el Estatuto de Autonomía para favorecer el acceso a la vivienda. Lo he dicho ya en esta comisión y hoy lo vuelvo a repetir: para el Gobierno de Juanma Moreno y, en particular, para esta consejería y este equipo de vivienda, la vivienda constituye una verdadera prioridad y es una de las piedras angulares de nuestra acción política. Por eso es muy reconfortante para esta consejería constatar que Andalucía está sirviendo de modelo en materia de políticas de vivienda, tanto en la concesión de ayudas para la construcción de nuevas viviendas a precios asequibles como en la convocatoria de avales hipotecarios para facilitar a los jóvenes la compra de su primer hogar, ya sea nuevo o ya sea usado.

Les comparto un dato que nos llena de satisfacción y, también, se lo hago extensivo, por supuesto, a la señora Ambrosio, que también me ha preguntado en la comparecencia. Son más de trescientos cuarenta jóvenes andaluces que han recibido ya el aval del 15% del programa de Garantía Vivienda Joven. La convocatoria que puso en marcha en septiembre la Junta de Andalucía y que supone un importante balón de oxígeno para muchos jóvenes que, aun teniendo ingresos para comprar una vivienda, no alcanzan a reunir ahorros suficientes para pagar la entrada, los impuestos y los gastos de compra-venta y financiación. Hablamos de más de 300 familias que ya disfrutan de su nuevo hogar y que, sin esta ayuda que hemos materializado en colaboración con las entidades financieras, posiblemente no lo habrían conseguido.

Es una alegría también constatar que el Gobierno de España se mira en el espejo de Andalucía a la hora de aprobar iniciativas como el programa Garantía Vivienda Joven. Hace solo unos días, el Consejo de Ministros aprobaba una línea de avales ICO. Eso sí, de momento solo es un anuncio del Gobierno de España, que esperamos que se desarrolle muy pronto. Lo que pasa es que ahora mismo están con otros asuntos que atender y no se están centrando en lo que realmente nos interesa a todos los españoles, a todos los andaluces, que, entre otras cosas, es la vivienda.

Mientras tanto, los jóvenes andaluces cuentan desde hace casi medio año con el aval hipotecario de la Junta de Andalucía. Una medida enmarcada dentro del Plan Vive en Andalucía con la que ayudamos a los jóvenes a abrir las puertas de su deseada emancipación. Los estudios, ya lo he dicho aquí en alguna ocasión, nos indican que un joven de entre 25 y 35 años, no emancipado y con trabajo a tiempo completo, necesitaría, en la actualidad, del ahorro equivalente a la renta neta de tres años para pagar la entrada de su vivienda de precio medio en Andalucía. Con la aplicación de este aval hipotecario, ese plazo se reduce a la mitad, es decir, solo requeriría el ahorro de un año y medio de trabajo.

Ocho son las entidades financieras bancarias que, como saben, se han sumado finalmente a este programa. CaixaBank, Unicaja, Caja Rural del Sur, Banco Santander, CajaSur, Cajamar, Caja Rural de Granada e Ibercaja. Un listado en el que, como ven, no faltan las principales entidades financieras de nuestra comunidad. Los requisitos de los solicitantes para acceder a este aval son conocidos ya también por todos: estar empadronado en un municipio de Andalucía, tener hasta 35 años cumplidos y destinar la vivienda a domicilio habitual durante, al menos, dos años. Esto no ha hecho más que empezar. Estoy convencida de que el programa Garantía Vivienda Joven va a ayudar a muchos jóvenes andaluces a hacer realidad su sueño de tener un hogar propio. Y por eso, desde aquí, animo de nuevo a los jóvenes a aprovechar esta importante baza financiera.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000694. Pregunta oral relativa a la seguridad vial en Torredonjimeno (Jaén)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la formula también el Grupo Popular, a través del señor Bonilla, relativa a la seguridad vial en Torredonjimeno.

Cuando usted quiera, señor Bonilla, tiene la palabra.

El señor BONILLA HIDALGO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señoras consejeras, en la A-306 se están desarrollando una serie de obras que tienen como finalidad la mejora de la seguridad vial, unas obras demandadas. Y es cierto que esas obras que están incluidas en el PITMA son obras, además, que están demandadas no solamente en ese ámbito, en el ámbito de la seguridad vial y con el carácter limitado que tienen, sino también que los municipios y las organizaciones y representantes, y colectivos sociales de la provincia reclaman una autovía.

Se ha dicho aquí que la posibilidad de hacer una autovía entre Jaén y Córdoba por esa vía, por la 306, se ha descartado totalmente. No es así. Si se lee los estudios de viabilidad que están incluidos e incorporados al PITMA, se lee textualmente, voy a leer textualmente, «que se podría contemplar en el caso de que las condiciones de tráfico y desarrollo futuro hagan necesario un aumento de esa capacidad». Por lo tanto, no se descarta. Lo que pasa es que lo que no podemos hacer, lógicamente, es dejar de valorar unas obras, 33 millones de euros entre la A-311 y la A-306, que van a mejorar sin duda la seguridad vial en ambas vías.

Unas obras para las cuales, repito, es legítimo demandar una autovía, pero lo que no es legítimo es que esa demanda la haga el Partido Socialista, cuando estas obras tenían que haberse hecho desde el año 1997 hasta el 2018, 21 años. Porque estaban incluidas en el Plan de Infraestructuras y no se hicieron. Y no se hicieron. Tuvieron 26 años para hacer la autovía y tampoco la hicieron.

¿Qué podemos esperar de un grupo que, sin sonrojarse, es capaz de hablar del tranvía de Jaén, aquí? ¿Del tranvía de Jaén? ¿Saben ustedes la situación que nos encontramos en el Ayuntamiento de Jaén con el tranvía? Un desfase presupuestario del 44%. Lo que tenía que haber costado 80 millones costó 130, y todavía hablan del tranvía de Jaén. Se negaron a que la Junta de Andalucía asumiera el déficit del sistema tranviario. Se negaron durante cinco años. No era posible refinanciar la deuda del tranvía a diez años. Me lo dijo a mí la señora ministra de Hacienda en una reunión. No era posible anular los recargos de apremio que nos cobraron indebidamente. No era posible. Nos lo dijeron el señor Felipe López y la señora Montero. ¿Sabe usted lo que pasó en el año 2019? Pues que fue posible. Que la deuda se aplazó a doce años con el señor Bravo de consejero de Hacienda. Que los recargos de apremio se han recuperado, que el coste financiero del tranvía se ha recuperado y que el coste de explotación se va

a financiar al 70% por la Junta de Andalucía, incluidos los vagones del tranvía. Por lo tanto, de verdad, que hablen ustedes de esto es para sonrojarse.

Por eso, señora consejera, nosotros creemos que hay que valorar estas obras, que hay que seguir reclamando, lógicamente, otras obras de importe superior y, evidentemente, la autovía. Pero por eso quisiéramos conocer señora consejera, ¿qué novedades puede ofrecer respecto a las obras de mejora de la seguridad vial en el término municipal de Torredonjimeno?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Bonilla.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Bonilla, pues los trabajos de seguridad vial y de mejora de capacidad de la A-306, a su paso por el municipio de Torredonjimeno, se encuentran a día de hoy..., el importe de esa obra ejecutada asciende ya a más de un 83% del presupuesto del contrato adjudicado.

Como saben, el objeto de estas obras, con una inversión superior a quince millones de euros y que afectan a 16 kilómetros de la carretera que unen las provincias de Córdoba y de Jaén, por El Carpio y Torredonjimeno, es lograr una vía más segura mediante la reforma integral de su trazado. Esto es la rehabilitación del firme, la eliminación de 51 accesos peligrosos que se canalizarán a través de nuevos caminos de servicio y la remodelación de una decena de cruces. Y la construcción de un tercer carril en tramos de mayor peligrosidad, para facilitar los adelantamientos en una carretera muy transitada por tractores y maquinaria agrícola.

La mejora de la capacidad de la A-306 se está desarrollando entre los kilómetros 41,8 y 57 en el término municipal de Torredonjimeno, en Jaén. Las obras sobre la calzada van encaminadas al ensanche de la plataforma para ejecutar los carriles adicionales en intersecciones, alojar carriles de aceleración y deceleración, y carriles centrales de espera. En esa ampliación de la calzada destaca un tramo de dos kilómetros, del 52 al 54,2, que cuenta con una rampa en sentido ascendente con pendiente de hasta el 8%, donde se ha habilitado un tercer carril para vehículos lentos.

Asimismo, se ha rehabilitado el firme de estos 16 kilómetros con materiales asfálticos sostenibles, MASAI, menos contaminantes y más respetuosos con el entorno, y se han ejecutado 17 kilómetros de vías de servicio asfaltadas a ambos márgenes de la carretera.

También se han reordenado los 51 accesos directos existentes en caminos de servicio y caminos rurales, 23 en la margen izquierda y 28 en la margen derecha, y se están asfaltando los accesos a estos caminos para una incorporación mucho más segura.

Todas estas incorporaciones se canalizarán en una docena de nuevas intersecciones tipo T, con carril de espera central en diferentes puntos del trazado, así como la construcción de una glorieta para canalizar el tráfico de las carreteras A-321 y JV-220.

Iniciadas en febrero de 2023, hace ahora un año, estas obras constituyen un ejemplo del buen uso que está haciendo el Gobierno de Juanma Moreno de los fondos de la ITI de Jaén para mejorar la seguridad vial en la red viaria autonómica. Como consecuencia de la multitud de afecciones a particulares, que nos encontramos resolviendo, así como la necesidad de realizar intervenciones arqueológicas surgidas en algunos puntos de la traza, ha sido necesario tramitar una ampliación de aproximadamente tres meses en el cronograma de los trabajos de ejecución de obra. Aun así, estoy convencida de que los jiennenses y los usuarios de esta carretera que une El Carpio con Torredonjimeno sabrán disculpar este ligero retraso cuando a partir de esta primavera puedan disfrutar de esta vía mucho más segura y sostenible en sus desplazamientos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000695. Pregunta oral relativa al área logística de Antequera (Málaga)**La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—La siguiente pregunta es relativa al área logística de Antequera. También del Grupo Popular, la realiza la señora Trujillo Pérez.

Cuando usted quiera, señora Trujillo.

La señora TRUJILLO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, buenas tardes ya.

Yo le voy a preguntar acerca de las obras de urbanización de la primera fase del puerto de Antequera en Málaga. Pero me va a permitir que haga un poco de memoria, porque es que este proyecto tiene para recordar. En Málaga y en Antequera llevamos hablando del puerto seco desde hace más o menos quince años. Hablamos de más de trescientas hectáreas dedicadas a la logística, industria, servicios, aprovechando un enclave absolutamente estratégico. Pero es que es uno de los mejores ejemplos que tenemos en mi provincia —y citando al alcalde de Antequera, al señor Barón— de que en Málaga se nos negaba el pan y la sal. La cronología es, por así decirlo, tristemente cómica. En 2012 publicaba *La Opinión de Málaga*: «Fomento no prevé iniciar las obras del puerto seco de Antequera hasta 2015». «Esperamos comenzar a urbanizar en 2015», declaraba el delegado de Fomento de la Junta socialista en Málaga. Los que se quedaron esperando, evidentemente, fueron los antequeranos.

Según *ABC Andalucía*, en 2015 el señor Ruiz Espejo anunció que ya se iniciaban los trámites de urbanización de la zona. En junio de 2016, días antes de las elecciones generales, Susana Díaz aseguró que a finales de 2016 empezarán las obras de la infraestructura. Allí no se movió una piedra. En noviembre de 2016, tres dirigentes socialistas malagueños dieron una rueda de prensa diciendo que los presupuestos de la Junta incluían 17 millones de euros para el puerto seco de Antequera. Esto les va a sorprender muchísimo a todos, pero resultó ser mentira y no había presupuestado ni un duro. Pre-campaña de 2018, un mes antes de las elecciones, el señor Ruiz Espejo aparece en Antequera y explica que la Junta de Andalucía ya está dando pasos para que el puerto seco sea una realidad. En 2018 no debería hablarse de pasos, debería llevar el proyecto corriendo años. Pero es que ahora, cuando nuestro partido llega a la Junta y le mete mano de verdad a este proyecto, el PSOE malagueño se agobia y sale corriendo a decir que el puerto seco de Antequera tiene sello socialista, y tanto que tiene sello socialista que lo tuvieron parado una década. En agosto de 2020 ya el PSOE se enfada y dice que, oye, que el proyecto este está tardando más de la cuenta. Les pareció que un año tramitándolo era mucho, cuando ellos se pegaron diez. La guinda del pastel en 2023 ya llega cuando el señor Ruiz Espejo pide para Antequera proyectos que alumbren el futuro, como el puerto seco. Hombre, yo en-

tiendo que se lo pidiera al Partido Popular, porque Antequera y Málaga ya han comprobado que ellos no sabían o no querían hacerlo.

Señora consejera, ¿nos podría usted informar acerca del estado de las obras?

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Trujillo.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Trujillo, el puerto seco de Antequera tiene el sello de la parálisis del Partido Socialista, usted lo ha relatado, es ese sello el que tiene, de la falta de gestión y de la parálisis.

El puerto seco es una de las obras más importantes que se está desarrollando en Andalucía, y hay que decirlo así. Y también nos sentimos muy orgullosos de ello, porque se trata de un proyecto —usted lo ha dicho— que se remonta nada más y nada menos al año 2009, pero que no se puso en marcha y que no se tuvo en cuenta hasta que no llegó Juanma Moreno al Gobierno de la Junta.

¿Y por qué es tan importante el puerto seco de Antequera? Porque es un ejemplo, primero, de colaboración público-privada, en el que la Junta y las empresas están sumando esfuerzos para desarrollar un proyecto que impulsará la economía de nuestra comunidad. Porque supone, además, una inversión total de más de 500 millones de euros, de los que 100 son para obras de urbanización. Porque va a generar miles de empleos, 2.500 empleos directos en una primera fase y hasta 8.000 cuando esté en pleno desarrollo, imagínese si es importante para el empleo. Y porque es clave para hacer de Andalucía la gran plataforma logística del sur de Europa.

Dadas las cifras que se manejan y el área de extensión que comprende, más de 300 hectáreas de terreno, el proyecto se está desarrollando por fases. La primera fase implicaba acometer las obras de urbanización de las primeras 102 hectáreas. Las obras se iniciaron en julio de 2021 y ya han finalizado. Ha supuesto una inversión de casi 42 millones de euros más IVA. Estas obras se han complementado con la construcción de la subestación eléctrica, en cuya ejecución se han invertido algo más de 4,6 millones de euros, y también esta subestación está finalizada. La buena marcha de los trabajos ha permitido que se haya iniciado la fase de comercialización para promover la implantación de las primeras empresas del puerto seco de Antequera. Y ya les puedo confirmar que la primera fase del puerto seco de Antequera se va a inaugurar en este mismo mes de marzo, una muy buena noticia. Esa inauguración solo supone un punto y seguido en el desarrollo del puerto seco, porque además les anuncio también esta mañana que acabamos de adjudicar por más de 430.000 euros la redacción del desdoble del acceso al

área logística en el tramo de la A-92, que llega a la estación de Santa Ana, una obra que va a facilitar el tránsito de las mercancías.

Se trata de un proyecto que, como tantos otros, hemos tenido que hacer casi de nuevo, ya que nos encontramos únicamente con un anteproyecto elaborado en 2010, y se había quedado absolutamente obsoleto.

Les recuerdo que igualmente tenemos en licitación la redacción del proyecto del ramal ferroviario de conexión con la red estatal y de la terminal intermodal, cuyo coste se estima en 20 millones de euros. Estas obras, que cuentan con financiación de los fondos Feder, son vitales para el desarrollo del puerto seco, ya que van a permitir el trasvase de mercancías entre distintos modos de transporte.

Con esto les quiero señalar que la inauguración del puerto seco es solo el principio de un proyecto que va a más y que hará que Antequera refuerce ese papel como nodo logístico y de comunicaciones no solo en Andalucía, sino para toda España.

Para ello, vuelvo a insistir, es preciso que se impulse de una vez por todas el desarrollo de los corredores ferroviarios que atraviesan Andalucía, algo que seguimos reclamando una y otra vez al Gobierno de España. Y a ver si nos escuchan y si dejan de hacer caso a otras cosas que no son tan importantes para los ciudadanos, pero que desde luego son importantes para resolver los problemas que tiene el Partido Socialista.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-000744. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Córdoba

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y vamos con la última pregunta ya de la comisión de hoy, relativa a la Ronda Norte de Córdoba, que formula el Grupo Vox en Andalucía a través de su portavoz, el señor Hernández Valdés.

Cuando usted quiera, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, esta es una larga historia, la de la Ronda Norte de Córdoba, y nos gustaría saber si estamos al principio del final.

Este es un proyecto ciertamente complejo en términos técnicos, en términos jurídicos, en términos sociales, y quizá por eso también es muy costoso. Se habla ahora de 33 millones de euros, que es el doble de lo que se presupuestó inicialmente, y esperemos que no sea la mitad de su coste final, si llega a ser realizado.

Entre la ciudadanía en general le tengo que decir que este no es un proyecto que suscite demasiado entusiasmo. La gente analiza que es una obra, como decíamos antes, larga, es una obra que va a generar muchas incomodidades y muchas molestias a todo el mundo. Y por eso, bueno, pues desde el ayuntamiento les han pedido a ustedes prudencia. Y, bueno, pues así parece ser que han reaccionado, y dicen que quieren contar con los vecinos para que, en fin, estén informados de todo lo que se va a hacer y que se tendrán en cuenta sus opiniones. A nosotros eso, por supuesto, que nos parece perfecto, pero siempre que elijan a los interlocutores adecuados que realmente tengan la representatividad de los cordobeses. Lo que no nos gustaría, y nosotros estaremos atentos para que no ocurra, es que esto se pueda convertir, este proyecto, en un acto propagandístico del Gobierno de la Junta de Andalucía o del propio Ayuntamiento de Córdoba del Partido Popular, ya que ha sufrido bastantes dilaciones. Si, como se dice, es una obra necesaria que mejorará notablemente la circulación en el norte de la ciudad de Córdoba, pues no se entendería una nueva suspensión o paralización.

Le digo esto porque con este tema —como usted sabrá—, socialistas y comunistas nos han estado vendiendo humo ya hace bastante tiempo, desde el año 2010, cuando la entonces consejera de Obras Públicas, Rosa Aguilar, que había sido alcaldesa de Córdoba, anunció, ya digo, en el año 2010, el inicio de las obras para el año siguiente, diciendo que esas obras estarían finalizadas en el 2014. Pues estamos en el 2024 y todavía no se han iniciado. Por eso le pregunto: ¿cuáles son sus previsiones? O si, pues, como antes se ha dicho, si podría hacernos un cronograma, aunque fuera meramente enunciativo.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.
Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Hernández, otro olvido que tuvo el Partido Socialista, otro de los olvidos, porque realmente la Ronda Norte es, por desgracia, uno de esos grandes proyectos abandonados por los anteriores gobiernos socialistas

Estaba paralizada desde el año 2008, incluida en el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007, cuando, usted mismo lo acaba de decir, la entonces consejera y antigua alcaldesa de la ciudad, Rosa Aguilar, aseguraba en 2010 que las obras estarían finalizadas en 2014, hace ahora..., va a hacer diez años, ¿no?

Cuando llegamos al Gobierno de la Junta, hicimos una apuesta decidida por retomar este proyecto, estableciendo la ejecución del tramo autonómico en dos fases consecutivas que, una vez concluidas, conectarán con el tramo municipal, cerrando el anillo con un trazado consensuado con el ayuntamiento.

El proyecto de la primera fase —que, como sabe, ya se ha redactado— presupuesta las obras en 33,5 millones de euros —usted también lo ha comentado—, a ejecutar en 36 meses y básicamente actúa en tres ámbitos del trazado de la Ronda Norte, fase 1: primero, el soterramiento de la actual Ronda A-3050, a su paso por la glorieta María de Maeztu, para mejorar el nivel de servicio de la ronda en ese tramo, que actualmente presenta una alta congestión en horas punta. La remodelación, en segundo lugar, de la avenida de La Arruzafilla, separando los tráfico mediante una vía de servicio adosada a un espacio peatonal, minimizando así las afecciones del tráfico a las viviendas de la avenida. Y, en tercer lugar, el acondicionamiento de la intersección de la avenida de La Arruzafilla con la avenida del Brillante, sin modificar su diseño, reforzando el firme e instalando una nueva señalización horizontal.

Ya se ha solicitado al Ayuntamiento de Córdoba la disponibilidad de los terrenos para poder aprobar el proyecto, iniciar su licitación y adjudicarla, tal y como tenemos previsto este 2024.

Porque la Ronda Norte es un proyecto que resuelve un problema de movilidad importante en Córdoba, prioritario no solo para la capital, sino también para toda la provincia.

Después de tantos años de espera y ante una obra tan ambiciosa, qué menos que acometerla desde el diálogo, para aprobarlo con el máximo consenso vecinal. Yo creo que esta es la fórmula y esta es la forma de gobierno de Juanma Moreno.

Es por ello que, el pasado día 14 de febrero, el proyecto fue presentado en una reunión de trabajo a las asociaciones vecinales y el ayuntamiento para recoger sus impresiones y realizar, si era necesario, por qué no, los ajustes que requiriera antes de empezar su adjudicación.

En esta reunión también se acordó poner el proyecto y la documentación técnica a disposición de los representantes de estas asociaciones para resolverles cualquier duda al respecto, pero todavía no se ha recibido la petición formal de ninguno de ellos. En cuanto se reciba, así lo haremos.

No obstante, también aprovecho para informarle de que el próximo martes hay programada una reunión con el Ayuntamiento de Córdoba para tratar las peticiones y sugerencias que hayan podido surgir como resultado de las reuniones de los vecinos con el Ayuntamiento de Córdoba.

Como ya le he dicho, nuestra intención es que tanto la licitación como la adjudicación de las obras estén cerradas este mismo año, contando, por supuesto, con el máximo consenso por parte de la ciudadanía y del ayuntamiento, como no puede ser de otra forma, en una obra con esta envergadura.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pues con esto damos por finalizada esta sesión de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Que tengan un viaje de regreso a sus casas y feliz semana.

Hasta luego.

