DSPA
DIARIO DE SESIONES
PARLAMENTO DE ANDALUCÍA
COMISIONES

Núm. 316 XII LEGISLATURA 9 de mayo de 2024

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 21, celebrada el jueves, 9 de mayo de 2024

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000105. Proposición no de ley relativa a la ampliación del metro de Málaga hasta Rincón de la Victoria (Málaga), presentada por el G.P. Socialista.

12-24/PNLC-000125. Proposición no de ley relativa a la ampliación y actuaciones de mejoras de la A-483 entre Almonte-El Rocío-Matalascañas, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

COMPARECENCIAS

12-24/APC-001951. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las alternativas que propone el Estudio de conexión Santa Justa-San Pablo, elaborado por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

cve: DSCA_12_316

12-24/APC-001974. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el cobro del IBI a los inquilinos del parque público de vivienda en Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-002280. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas en la barriada de la Asunción, en Jerez de la Frontera (Cádiz), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, D. Rafael Márquez Berral y Dña. Irene García Macías, del G.P. Socialista.

12-24/POC-000238. Pregunta oral relativa a las zonas de bajas emisiones, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

12-24/POC-000274. Pregunta oral relativa a la variante de Ubrique, formulada por Dña. María Mercedes Rodríguez Tamayo, D. Manuel Gavira Florentino y D. José María Ortells Polo, del G.P. Vox en Andalucía.

12-24/POC-001338. Pregunta oral relativa al itinerario paisajístico del estuario del Odiel, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Erik Domínguez Guerola, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Jessica Trujillo Pérez y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-001339. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Erik Domínguez Guerola, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Jessica Trujillo Pérez y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-001340. Pregunta oral relativa al impulso a la construcción de viviendas de alquiler, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Erik Domínguez Guerola, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Jessica Trujillo Pérez y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-001341. Pregunta oral relativa a la mejora de edificios del parque público de viviendas, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Erik Domínguez Guerola, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Jessica Trujillo Pérez y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

cve: DSCA_12_316

12-24/POC-001342. Pregunta oral relativa al metro de Granada, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Erik Domínguez Guerola, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Jessica Trujillo Pérez y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-24/POC-001383. Pregunta oral relativa a las obras de consolidación de taludes en la carretera de acceso a Sierra Nevada (Granada), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, D. Gerardo Sánchez Escudero, Dña. Olga Manzano Pérez, D. Noel López Linares y Dña. María Ángeles Prieto Rodríguez, del G.P. Socialista.

12-24/POC-001384. Pregunta oral relativa a la carretera A-3227 y A-333 Fuente Tójar (Córdoba), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Mateo Javier Hernández Tristán y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

CVE: DSCA_12_316

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, cuarenta y dos minutos del día nueve de mayo de dos mil veinticuatro.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000105. Proposición no de ley relativa a la ampliación del metro de Málaga hasta Rincón de la Victoria (Málaga) (pág. 7).

Retirada.

12-24/PNLC-000125. Proposición no de ley relativa a la ampliación y actuaciones de mejoras de la A-483 entre Almonte-El Rocío-Matalascañas (pág. 7).

Intervienen:
D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.
D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, del G.P. Socialista.
Dña. Berta Sofía Centeno García, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación del punto 1: Rechazado por 7 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 2: Aprobado por 16 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.

Votación del punto 3: Aprobado por 17 votos a favor, un voto en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 4: Rechazado por 8 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

COMPARECENCIAS

12-24/APC-001951. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las alternativas que propone el Estudio de conexión Santa Justa-San Pablo, elaborado por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (pág. 16).

Intervienen:
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
Dña. Ana Chocano Román, del G.P. Popular de Andalucía.

cve: DSCA_12_316

12-24/APC-001974. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el cobro del IBI a los inquilinos del parque público de vivienda en Andalucía (pág. 24).

Intervienen:
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
Dña. María Isabel Ambrosio Palos, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-24/POC-001384. Pregunta oral relativa a la carretera A-3227 y A-333 Fuente Tójar (Córdoba) (pág. 33).

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-000238. Pregunta oral relativa a las zonas de bajas emisiones (pág. 36).

Intervienen:
D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-001338. Pregunta oral relativa al itinerario paisajístico del estuario del Odiel (pág. 39).

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-001339. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler (pág. 41).

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-001340. Pregunta oral relativa al impulso a la construcción de viviendas de alquiler (pág. 44).

Intervienen:
D. Erik Domínguez Guerola, del G.P. Popular de Andalucía.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001341. Pregunta oral relativa a la mejora de edificios del parque público de viviendas (pág. 47).

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-001342. Pregunta oral relativa al metro de Granada (pág. 49).

Intervienen:
D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-001383. Pregunta oral relativa a las obras de consolidación de taludes en la carretera de acceso a Sierra Nevada (Granada) (pág. 52).

Intervienen:
D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-23/POC-002280. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas en la barriada de la Asunción, en Jerez de la Frontera (Cádiz) (pág. 55).

Intervienen:
D. Rafael Márquez Berral, del G.P. Socialista.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

12-24/POC-000274. Pregunta oral relativa a la variante de Ubrique (pág. 58).

Intervienen:
Dña. María Mercedes Rodríguez Tamayo, del G.P. Vox en Andalucía.
Dña. Rocío Díaz Jiménez, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Se levanta la sesión a las doce horas, veinticuatro minutos del día nueve de mayo de dos mil veinticuatro.

CVE: DSCA_12_316

12-24/PNLC-000125. Proposición no de ley relativa a la ampliación y actuaciones de mejoras de la A-483 entre Almonte-El Rocío-Matalascañas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Solo para que quede reflejado en el acta, se produjo la retirada de la proposición no de ley del Partido Socialista. Por eso hemos empezado con un poco de retraso en la comisión, para no dejar un hueco entre el debate de las PNL y el resto y porque, bueno también se ha producido un cierto retraso en el portavoz del Grupo Vox, que es el que propone la siguiente proposición no de ley, que es con la que vamos a empezar el debate, relativa a la ampliación y actuaciones de mejoras de la A-483 entre Almonte-El Rocío-Matalascañas.

Señor Hernández, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, y mis disculpas, señora presidenta.

Señorías, la confusión viene porque tenemos hoy también otra comisión que se solapa con esta y andamos de cabeza.

Bien. Bueno, voy a ser breve. La situación actual de la carretera autonómica A-483, que es el enlace de la autopista Sevilla-Huelva, de la A-49, a la altura de Bollullos del Condado hasta la intersección con la A-494 en Matalascañas, bueno, pues es una carretera que solamente está desdoblada desde la A-49 hasta Almonte, un total de 14 kilómetros y medio, y en los dos kilómetros de la variante de El Rocío. El tramo restante solo dispone de un carril por sentido. Y atendiendo a proporciones y longitud, pues, se trata de la carretera más peligrosa y con más siniestralidad del total de 20 carreteras de la provincia de Huelva que la Dirección General de Tráfico viene considerando, pues eso, como como especialmente peligrosas.

Según el último plan de aforo, se ve afectada por una intensidad media de 12.807 vehículos diarios. Los problemas de tráfico se constatan diariamente, por la actividad de agricultores, negocios de hostelería y otros, a ambos lados de la carretera. El gran volumen de usuarios de la vía, unido al abandono por parte de los diferentes gobiernos, de la misma, ponen en riesgo la seguridad de los vecinos de la zona de Almonte, de El Rocío y Matalascañas, que deben desplazarse a sus puestos de trabajo.

Esta problemática se intensifica de forma acuciante, como no puede ser de otra manera, durante la celebración de la romería de la Virgen del Rocío y también en la época estival, dado el carácter eminentemente turístico de la localidad, del núcleo costero de Matalascañas.

Rodeado por el Parque Nacional de Doñana y perteneciente al término municipal de Almonte, Matalascañas es un apéndice tanto de Sevilla como de otros municipios del Condado de Huelva. Y la oscilación

cve: DSCA_12_316

porcentual en el incremento de uso de vehículos por día es de las más altas de Andalucía. Durante estos fuertes picos de demanda la vía se ve totalmente colapsada, mermando por completo la comunicación de toda la zona.

Decir que se han hecho, pues, firmes promesas y compromisos irrenunciables por parte del Partido Popular durante las dos últimas campañas electorales, incluso ya ostentando el poder, pero no se han visto reflejados en la ejecución de ninguna obra de mejora.

En octubre del 2020 la Consejería de Fomento, encabezada por la señora Marifrán Carazo, adjudicó a Consultores de Ingeniería UG21 la redacción del proyecto de ampliación y mejora de la seguridad vial del tramo entre la variante del Rocío y Matalascañas. Se publicitó como un logro. Y se estableció un plazo de ejecución máximo de nueve meses desde la firma del contrato, pero hasta la fecha no se ha avanzado.

Y a pesar de esta problemática descrita, esta infraestructura sigue esperando en los proyectos de ampliación y mejora de seguridad vial. Este proyecto ya cuenta con el informe favorable en materia de calidad ambiental, por lo que, a pesar de su proximidad con el Parque Nacional de Doñana, no hay impedimentos para su ejecución.

Sin embargo, la actual consejera de Fomento adelantó en noviembre de 2023 que no había fecha para la licitación de las obras. Tampoco se ha incluido en los presupuestos de 2024 la partida para las obras que competen el tramo entre Almonte y El Rocío.

Nosotros, por tanto, defendemos y reivindicamos que es imprescindible dar una respuesta a las malas condiciones del firme y a la falta de capacidad de la carretera A-483, para garantizar la seguridad vial de los usuarios y para evitar los problemas de movilidad. Esto además permitiría reactivar la economía para impulsar la creación de empleo y atraer inversiones privadas, así como la propia modernización de las infraestructuras viarias.

Y por eso, señorías, es por lo que solicitamos el voto afirmativo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, para posicionar a su grupo, es el turno de la señora Nieto.

Cuando usted quiera, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Buenos días.

Esta iniciativa que trae a consideración de la comisión Vox no es la primera vez que se aborda, hace no sé si quizás 20 años aproximadamente que se habla del refuerzo de la conectividad del tramo que refiere la iniciativa, pero que siempre ha tropezado con una singularidad que no podemos dejar

cve: DSCA_12_316

al margen del debate. Es cierto que la prioridad siempre va a ser la seguridad vial y que las personas que tienen que utilizar la vía lo hagan en las condiciones más seguras posibles, pero también es verdad que eso, siendo una prioridad en una vía que tenga el trazado que tenga, no es la única variable que tenemos que contemplar a la hora de tomar una decisión al respecto de esto. Porque el Parque Nacional de Doñana, que tanto tiempo nos ha ocupado en los últimos tiempos en la Cámara, que tantos desafíos enfrenta, y cuya fragilidad está acentuando las consecuencias del cambio climático, y la sobreexplotación de sus recursos hídricos, pues, se encuentra en una situación que requiere de una toma de decisiones muy cuidadosa.

Porque no podemos olvidar que precisamente, aun cuando, siendo esa convivencia con el parque nacional, esa convivencia es la que limita algunos desarrollos, que en otros sitios, como no tienen ese condicionante, se hacen con mayor agilidad. También es cierto que hay una disponibilidad de fondos para la zona superior precisamente por estar allí ubicado el Parque Nacional de Doñana.

Por tanto, nosotras entendemos que para garantizar la seguridad y la movilidad sostenible allí, y garantizar que haya una fluidez de paso para las personas y que se haga en condiciones seguras, no se puede hacer al margen de esa convivencia referida con el parque. Y eso requiere de soluciones que tengan en cuenta la movilidad sostenible, que potencien el transporte colectivo. Y que, reparando la vía para que sea segura en sus desplazamientos, no nos pueden llevar a afrontar un debate de ampliaciones, que son asfixiar nuevamente al parque nacional, ponerle más dificultades y hacer peligrar aún más si cabe la flora y la fauna de ese paraje privilegiado que, como decía al principio, y con eso termino, presidenta, nos ha ocupado mucho tiempo de la Cámara, precisamente, por la preocupación que, seguro, todas compartimos de cómo garantizar que en un futuro las nuevas generaciones podrán disfrutar de esa joya ecológica, como se ha podido disfrutar hasta ahora. Y eso pasa necesariamente por tomar decisiones que acompasen el crecimiento y la movilidad que hay allí, a la presión que es capaz de soportar el parque, que no es exponencial, ascendente.

Así que no creemos que este sea el proyecto que requiere la zona. Ni que los parámetros que sirven para otros sitios salven los estándares más agudos de calidad que requiere el parque, y, ojo, que nos exigen también otras administraciones que están financiando algunos proyectos y algunas iniciativas, precisamente, para garantizar la viabilidad futura del parque.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, para posicionar al Grupo Socialista, el turno del señor Gaviño.

Cuando usted quiera, señor Gaviño.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

cve: DSCA_12_316

En primer lugar, una aclaración de orden. Empezamos la comisión media hora más tarde, no por la retirada de la PNL del Grupo Socialista, sino porque hemos esperado al señor portavoz de Vox, que es proponente de esta iniciativa, cuando ya deberíamos de estar empezando las intervenciones con la consejera.

Por tanto, hecha esa aclaración para que también conste en acta, pasamos al cuerpo de esta PNL, una PNL que agradecemos, porque es de interés de este grupo, evidentemente, tratar lo que es un gran incumplimiento, y por ello lo hemos traído a esta Cámara, a esta comisión en alguna que otra ocasión. Y el cuerpo propio de la PNL nos sonaba un poco al argumentario que entonces utilizábamos cuando debatíamos con la consejera, por qué estaban haciendo esta dejación de funciones respecto a la carretera A-483, Almonte-El Rocío-Matalascañas.

Porque de eso va esta PNL. Va de las promesas incumplidas del Gobierno de Moreno Bonilla y de su ineficacia e ineficiencia, y de las constantes huidas adelante del PP. Como hace en este caso cuando plantea una enmienda a esta PNL con la que pretende poner en valor la gestión del Gobierno precisamente en una materia en la que no han cumplido nada.

Porque no es cumplir el decir que se está tramitando el proyecto. También decían que estaban ultimando el proyecto del tercer carril hace dos años. Aquí lo tienen, publicado a bombo y platillo en uno de sus medios voceros. Dos años que ya está ultimado el proyecto y siguen sin haber movido ni una piedra. No es cumplir, retrasar cinco años una acción que iba a ser «lo primero que yo haga cuando me nombren presidente». Eso decía Moreno Bonilla en 2018, mientras se hacía la foto con la familia de la última víctima mortal en esta carretera, algo que nos parecía especialmente inhumano.

Pues lo primero que iba a hacer Moreno Bonilla en cuanto fuera presidente, o mintió entonces, o no, no mintió, va a ser lo primero que haga siendo presidente, solo que hasta ahora no ha hecho nada.

Miren, les voy a hacer un relato de la posición de Moreno Bonilla con esta carretera. Primero se negó a hacer el desdoble, el tercer carril. Él decía que él más, que él más y mejor, y que no haría un tercer carril, que él haría un desdoble de la carretera, cuatro carriles.

Entonces, bajó al terreno, habló con el pueblo de Almonte, con toda la sociedad de Almonte, con los agricultores, con los industriales, con las hermandades, y les dijeron que dónde iba, que tanto espacio no podía quitarse. No a Doñana, porque esta actuación afectaría sobre todo a terrenos agrícolas, y no querían que se les afectara tanto. Y sobre todo porque, además, ibas a quitarles el camino de venida y de ida de la Virgen. Y eso sí que Almonte no lo iba a consentir. Y eso ya lo habíamos hablado el Gobierno anterior socialista, y por eso era el tercer carril. Entonces ya entendió que no era un desdoble, sino un tercer carril.

Después tuvo que aceptar, como les decía, este tercer carril, que era compatible con todos los usos de la zona. Y les detallo esos usos: tráfico por las explotaciones agrarias situadas a lo largo de toda la vía; tráfico por los desplazamientos a los núcleos de Almonte y Matalascañas, que justifican durante todos los años una gran densidad de población, de desplazamientos, y que aumenta de forma drástica en los meses de primavera por las peregrinaciones, por la Romería del Rocío, y en verano, por los desplazamientos de población de forma estable o puntual, a las playas de Matalascañas; y por los usos especiales del pueblo de Almonte y de los caminos de ida y vuelta de la Virgen del Rocío a Almonte y a la aldea.

CVE: DSCA_12_316

Miren, mientras el Gobierno de Moreno Bonilla pierde el tiempo, se produce lo que es lógico, que en Andalucía se ha incrementado la siniestralidad en 2023 un 50%. Y estos son datos de la Dirección General de Tráfico. La comunidad autónoma, junto a Castilla y León, con mayor tasa de siniestralidad mortal, muy por encima de la media nacional. Y la A-483 entre Almonte, El Rocío y Matalascañas, que soporta 27.000 vehículos diarios, pues resulta que también es de las primeras en tener mayor tasa de siniestralidad.

En enero de 2020 había 40 víctimas mortales y mil heridos. Y, como decían entonces: «Es una de las carreteras más peligrosas de Andalucía». Así lo calificaban ustedes, en boca del señor Manuel Andrés González, presidente del Partido Popular en la provincia de Huelva y secretario de este Parlamento. Y, por una vez, sin que sirva de precedente, parece ser que el señor González tenía la razón. Es muy peligrosa esa vía.

El 24 de marzo de este año hubo un choque de un autobús y una furgoneta que se saldó con seis heridos graves y dos muy graves. El 7 de abril, días después, hubo una colisión frontal entre dos turismos con resultado de tres heridos y dos fallecidos.

Pero ni siquiera eso les ha estimulado para mejorar la vía. O quizás es que la carretera es muy peligrosa cuando gobernamos los socialistas, pero no lo es cuando gobierna el Partido Popular. Han inventado ustedes el concepto de siniestralidad ideológica.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, por favor, señor Gaviño.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Sí, señora presidenta, después de la espera, entiendo yo un poco de condescendencia por parte de la Presidencia.

El culpable, entiendo que es la desidia y la falta de inversión por el Gobierno andaluz y el descaro de que sean capaces de cualquier cosa por tal de conseguir el poder. Los datos lo dicen todo. Ahí están los siniestros en las vías convencionales. Y ahí están ustedes prometiendo y no cumpliendo, porque la adecuación de la vía a los usos que se hace de esta es imprescindible para reducir esta siniestralidad.

Lo único que han hecho hasta ahora, como les decía, es seguir con una mentira. Anunciaron que iban a incluir una partida en los presupuestos de 2020. Después anunciaron que iban a empezar las obras en enero de 2021. Anunciaron que iban a incluirlo en el PITMA 2021-2027. Anunciaron que iban a hacer un apeadero en El Rocío y que eso iba a reducir la siniestralidad. El primer apeadero que reduce siniestralidad en la carretera. Anunciaron que habían ultimado el proyecto en mayo de 2022. Anunciaron ese mismo año, ya gobernando, que habían licitado el proyecto. Y ahora anuncian. Ahora, en este mes anuncian que se licitará a lo largo de este año.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, señor Gaviño, le pido que concluya, por favor.

cve: DSCA_12_316

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Lo que está claro es que el Gobierno de Moreno Bonilla tiene un problema para cada solución.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gaviño.

A continuación, es el turno de posicionamiento del Grupo Popular. Para ello tiene la palabra, la señora Centeno.

Cuando usted quiera.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Mire, señor Hernández, estamos totalmente de acuerdo en que la A-483 es una de las carreteras con un mayor volumen de tráfico en nuestra provincia, con una alta siniestralidad. Y además estamos hablando de una carretera con unas peculiaridades, que ya se han relatado aquí, que la hacen merecedora de objeto de seguridad y de ampliación. Porque es una carretera no solo en verano, que es muy transitada por incluso muchos visitantes de Sevilla que van hacia Matalascañas o incluso que se quedan en El Rocío, porque El Rocío también se está convirtiendo ya en verano en una zona residencial de vacaciones, no de pasar el verano. Y también por los cientos de miles de peregrinos que pasan por todos sus caminos, la carretera, para las visitas a la aldea de El Rocío. Y, además, a esto hay que sumarle todo el tránsito diario, por supuesto, de los almonteños hacia su aldea de El Rocío y hacia todas las explotaciones agrícolas adyacentes.

Por lo tanto, está claro que así lo vio, además, la anterior consejera, que era una carretera merecedora de estos proyectos de mejora de la seguridad y de ampliación. La anterior consejera, Marifrán Carazo, comenzó con las acciones oportunas para que se reduzca esa siniestralidad, peligrosidad y exceso de volumen de tráfico a través de la ampliación de la carretera.

A la vez, tenemos que ser muy conscientes de que estamos hablando de una carretera que pasa por un entorno como es Doñana, en el que hay que ser especialmente sensibles y cuidadosos para la conservación de esa maravilla que tenemos en Huelva, que es el Parque de Doñana. Por lo tanto, es importante también fomentar el transporte colectivo e intentar desatascar de tráfico, digamos, de vehículos privados, esa carretera. Por lo tanto, el Gobierno de Andalucía, el Gobierno de Juanma Moreno, sí ha cumplido, puesto que ya, por supuesto, se está ejecutando toda la tramitación, pero ahora le comentaré en qué estado está cada tramo, porque además ahí tenemos que distinguir dos tramos: uno, que es Almonte-El Rocío, y después El Rocío-Matalascañas.

Nosotros le hemos presentado una enmienda al punto uno, porque el tramo Almonte-Matalascañas, efectivamente, es un proyecto que está actualmente en tramitación ambiental, por lo cual difícilmente se va a poder estar ejecutando, como ustedes piden en la PNL, en este año, pero por una pura cuestión

cve: DSCA_12_316

de plazos. Entonces, nosotros le presentamos esta enmienda, solicitando que nos la acepte, además, pues en el sentido de que se continúe con la tramitación, que actualmente está en tramitación ambiental.

Con respecto a los puntos dos y tres, sobre incluir mediante la modificación de créditos las partidas de ampliación del tramo Almonte-El Rocío, ya se está tramitando y en breve va a salir la licitación. Por lo tanto, el punto tres tampoco tenemos ningún problema en aprobarlo. La obra en breve se va a licitar, porque ya está en fase final de la redacción y supervisión del proyecto de mejora de la capacidad de la carretera, a través del carril bus-VAO en el tramo Almonte-El Rocío.

El proyecto ya cuenta con informe favorable de autorización ambiental unificada, emitido en abril de 2022, y se encuentra en fase final de redacción, incorporando todo ese condicionamiento ambiental, que es tan importante en un entorno, como le digo, como este. Así como también los requerimientos relativos a la seguridad viaria exigibles también para la financiación a cargo de los fondos europeos, con un presupuesto base de licitación de más de 25 millones de euros. Así, una vez se apruebe ya el proyecto definitivo, está prevista la licitación con financiación procedente de los FEDER, durante el segundo trimestre de este mismo año. Por lo tanto, en breve va a estar la licitación de la obra de ese tramo.

Ya está dada de alta la operación por parte de la Dirección General de Fondos Europeos, condicionada por supuesto también a la inclusión de este proyecto en el Plan de Transporte Metropolitano de Huelva, que también va a ser enviado al Consejo de Gobierno en brevísimo, porque ya se ha aprobado por el Consejo del Consorcio Metropolitano, y por lo tanto, en las próximas semanas tanto va a pasar por el Consejo de Gobierno el Plan de Transporte Metropolitano, como ya saldrá la licitación de la obra, porque paralelamente también la Dirección General de Infraestructuras Viarias, pues ya está trabajando en los pliegos para la próxima contratación de la obra.

Y respecto al punto cuatro, sobre hacer públicos los proyectos de desdoble, ustedes mismos lo dicen en la PNL, lo que aparece en el PITMA recogido es el proyecto de ampliación a través del carril bus-VAO. Por lo tanto, no hay tales proyectos de desdoble, pero ni ahora ni de antes. O sea, los únicos proyectos de desdoble que había con los anteriores planes, el Plan PISTA y todos estos, eran simplemente en los desdobles puntuales que ya están ejecutados y la variante de El Rocío. Por lo tanto, a ese punto, pues le vamos a votar en contra, y solicitándole que nos admita esta enmienda al punto uno, porque es que simplemente por una cuestión de plazos de en qué estado está el proyecto en este momento, en trámite medioambiental y sabiendo que tenemos que ser muy cuidadosos, especialmente en ese tramo de El Rocío-Matalascañas.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

A continuación, para cerrar, tiene la palabra el señor Hernández Valdés. Le recuerdo que tiene que pronunciarse sobre las enmiendas.

Muchas gracias.

CVE: DSCA_12_316

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, por partes. A la portavoz de Por Andalucía decirle que entendemos que mejorar la vía y la seguridad no tiene por qué suponer necesariamente un riesgo medioambiental ni para las condiciones ni el mantenimiento de Doñana. Es simplemente, pues eso, una mejora para los vecinos y los trabajadores de la zona que tienen que hacer uso de esa carretera. No tiene que traducirse en ni siquiera en que haya una mayor densidad de tráfico o mayor población. No tiene que ser una amenaza para Doñana.

Al señor Gaviño le diría que, como él ha dicho, bueno pues la verdad que ustedes lo han reconocido, esto era ya un problema cuando gobernaba el Partido Socialista y no lo atendió. Entonces, pues ahora, bueno, pues bien, bienvenido sea a la propuesta, pero la realidad es que resultan ustedes poco creíbles cuando bien pudieron haber hecho algo y, pudiendo hacerlo, no lo hicieron.

Y luego, bueno, pues al Partido Popular decirle que no podemos aceptar su enmienda, y ya me pronuncio, no la aceptamos, porque cuando hablan ustedes de continuar, lo que nosotros decimos precisamente es que la necesidad de los onubenses es que se ejecute la ampliación y que se mejore de forma urgente la vía. No podemos seguir esperando, ya sabemos cómo es de alguna manera esa buena gestión del Partido Popular y del Partido Socialista, que se traducen luego en un tiempo interminable.

Nosotros entendemos que es viable al cien por cien que se lleven a cabo estas obras y se finalicen correctamente durante el ejercicio de 2024, porque hablamos de una licitación que se abrió en abril de 2020, hace ya cuatro años.

En definitiva, nosotros desde Vox entendemos que no se puede renunciar a este desdoble, y nos comprometemos con los onubenses a que trabajaremos para que se lleve esto a cabo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, muchas gracias, señor Hernández.

Concluido el debate, pasamos a la votación de la proposición no de ley, que ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular que se vote por puntos separados, ¿vale?

Así que comenzamos por la votación del punto número uno.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado, al haber obtenido 7 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

El punto número dos.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 16 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.

El tercer punto.

CVE: DSCA_12_316

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 17 votos a favor, un voto en contra, ninguna abstención.

Y el cuarto punto de la proposición no de ley.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado, al haber obtenido 8 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

Pues con esto queda terminada esta primera parte de la comisión, y ahora se incorpora la consejera.

Continuamos en cinco minutos.

[*Receso.*]

CVE: DSCA_12_316

12-24/APC-001951. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las alternativas que propone el Estudio de conexión Santa Justa-San Pablo, elaborado por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, continuamos con la comisión, en este caso con la comparecencia de la excelentísima señora consejera de Fomento y Articulación del Territorio, a fin de informar sobre las alternativas que propone el Estudio de conexión de Santa Justa-San Pablo, elaborado por esta consejería, a proposición del Grupo Popular de Andalucía.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

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

—Pues muchas gracias, señor presidente.

Señorías, muy buenos días.

Como todos ustedes saben, la conexión de la estación de Santa Justa con el aeropuerto de San Pablo es una de las grandes demandas históricas de la capital andaluza, de Sevilla.

Ambas infraestructuras constituyen desde 1992 las dos principales puertas de entrada a Sevilla. Y treinta años después las obras para conectarlas por tren siguen siendo una de las asignaturas pendientes que acumula esta ciudad. Es necesario dar una respuesta urgente y rápida al desarrollo de esta conexión, porque no puede ser que a estas alturas Sevilla sea la única de entre las grandes capitales españolas que no tiene conexión ferroviaria con su aeropuerto, pese a ser uno de los destinos con mayor aumento de viajeros en los últimos años y además pese también a las exigencias de la Red Transeuropea de Transporte, que obliga a garantizar la comunicación de los aeropuertos de los nodos de la red con las estaciones de alta velocidad de tren.

Un aeropuerto que se encuentra a diez kilómetros del centro de la capital y a tan solo siete de la estación de Santa Justa, y que solo cuenta con conexión por carretera a través de los principales ejes viarios, de la SE-30 y la SE-40, y a través de la autovía de Andalucía, la A-4, y donde el transporte de pasajeros, al margen del vehículo privado, tan solo cuenta con un autobús de transporte público colectivo, una línea especial gestionada por Tussam, además del servicio de taxis y VTC.

Una conexión del todo insuficiente para conectar con la ciudad un aeropuerto de la talla de San Pablo, cuyo volumen de viajeros ha ido incrementándose de manera exponencial en los últimos años. Tan solo en la última década ha triplicado el número de viajeros, pasando de los algo más de tres millones y medio en 2013 a los ocho millones en 2023, año en el que ha alcanzado su máximo histórico, situándose en el undécimo lugar en importancia a nivel nacional y en el segundo a nivel autonómico, después del

cve: DSCA_12_316

de Málaga. Un aeropuerto que con su creciente y reciente ampliación puede llegar a recibir hasta diez millones de pasajeros al año.

Sevilla necesita de manera urgente una conexión ferroviaria que una la estación de Santa Justa con el aeropuerto. Y eso yo creo que estaremos todos de acuerdo y que es una realidad incuestionable. Así lo refleja el PITMA, que recoge las necesidades de poner en servicio nuevas líneas ferroviarias que den conexión a aeropuertos como el de Sevilla, que no posee este servicio.

Por ello, ya en el año 2020 decidimos dar ese primer paso para impulsar esta conexión, porque, a pesar de ser una competencia estatal, como todos conocen, y de estar contemplada en los últimos presupuestos generales del Estado, no se encontraba en la agenda política del Gobierno de España en aquel momento. Y conseguimos que el entonces ministro Ábalos nos diera su beneplácito para agilizar su ejecución, asumiendo la Junta de Andalucía el encargo del estudio para la conexión, que el Gobierno de España tomaría como base para elaborar el proyecto y ejecutar esa futura obra, que es de su competencia. Una fórmula de colaboración entre administraciones, que, como todos ustedes saben, no es nueva y que ya se había llevado a cabo en varias ocasiones dentro del ámbito ferroviario de competencia estatal en Andalucía bajo los anteriores Gobiernos socialistas, y también en la pasada legislatura bajo el Gobierno de Juanma Moreno, cuando asumimos la redacción del estudio para la creación del cercanías en el Bajo Andarax.

Por ello, la Consejería de Fomento encargó en el año 2022 el estudio informativo de la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo para determinar en una primera fase la mejor alternativa para la conexión entre ambas infraestructuras. Y una vez seleccionada la opción más idónea, en una segunda fase, profundizar y desarrollar con detalle las distintas alternativas de trazado para su ejecución.

Para la elaboración de este estudio se han realizado más de 4.800 encuestas, dirigidas a los usuarios del aeropuerto y también a sus trabajadores, además de a la población de barriadas y polígonos cercanos, a los que esta actuación dará servicio, con el objetivo de analizar la más adecuada.

Los resultados arrojados por nuestro estudio de alternativas vienen a corroborar una evidencia, pues tras analizar otros modos de conexión posible, el tranvía, el metro o las plataformas de sistemas de autobús, la BRT, se recomienda, sin lugar a dudas, el ferrocarril como la solución más adecuada para realizar la conexión, lo que permite solicitar a Europa los fondos necesarios para su ejecución.

Además, ofrece tres alternativas de trazado, siendo la primera la más óptima y, por tanto, la que la Junta de Andalucía recomienda al Gobierno de España. Paso a detallarles la alternativa 1: de casi cinco kilómetros de longitud, uniría Santa Justa con el aeropuerto, aprovechando el trazado de la actual línea C4 de trenes de cercanías, con una estación intermedia a construir en el Parque Alcosa, Sevilla Este, para atender la demanda de estos barrios.

La siguiente parada sería la estación del Palacio de Congresos, en Fibes. Su desarrollo sería soterrado por el bulevar del Arroyo de la Ranilla, para girar a la izquierda y cruzar el Parque del Tamarguillo y la autovía A-4.

La alternativa 2, con algo más de seis kilómetros y medio de trazado, discurriría por el corredor previsto al norte de la autovía A-4, para llegar finalmente a la futura estación del aeropuerto. Se trata de una línea nueva que iría en superficie, sin paradas intermedias.

cve: DSCA_12_316

Y la alternativa 3, con un trazado más corto, de algo más de cuatro kilómetros, constituiría un ramal directo, Santa Justa-aeropuerto, sin ninguna estación intermedia, discurriendo en superficie al norte de la autovía A-4, salvo en la intersección de los ramales, donde se soterraría entre pantallas.

Obviamente, la primera alternativa es la que implica mayor inversión, dado que es la que incluye un recorrido soterrado y atiende a más población, respondiendo así a las demandas de movilidad de los vecinos de los barrios de Sevilla Este y de Parque Alcosa.

No obstante, aun siendo la más cara, es la más factible por razones de demanda, ya que aportaría más del triple que las otras dos, al contar con una parada intermedia en el barrio más poblado de Sevilla, lo que supondría más de 9.400 viajeros diarios adicionales a los viajeros actuales de la red de cercanías, pudiendo llegar a alcanzar los 13.500 en 2053.

También, por razones de rentabilidad, ya que es la alternativa que presenta mayor valor actual neto y la única en la que se estima la recuperación de la inversión en un periodo inferior a los 10 años, antes del fin de su vida útil. Y, por último, porque puede asumir un alto porcentaje de riesgos, y es la más estable frente al aumento de costes, la disminución de ingresos y la disminución de demanda.

Este estudio, que ha supuesto una inversión por parte de la Junta de Andalucía de más de 260.000 euros, ha evaluado todos los factores que pueden afectar a su construcción: geología y geotecnia, trazado, drenajes, estructuras y estaciones, pasos a nivel y obras subterráneas, estudios de tráfico, servicios afectados y expropiaciones, afección arqueológica y análisis de cambio climático, de rentabilidad, multicriterio y de riesgo y sensibilidad.

Con su redacción, nuestro objetivo ha sido siempre ganar tiempo, trabajando de manera coordinada con el ministerio en el marco de nuestras competencias, tal y como se habló en su día con el ministro Ábalos. Lo que no puede ser, y es absolutamente intolerable, es que, tras la salida del ministro Ábalos, su sucesora, la ministra Raquel Sánchez, viniese a Andalucía, a nuestra casa, a tirarnos de las orejas y mintiendo de forma descarada, rechazando de plano nuestro estudio, acusando al Gobierno andaluz de haber actuado por su cuenta, invadiendo las competencias estatales, a sabiendas de que ninguna de esas dos cuestiones son ciertas.

Primero, porque iniciamos este estudio, como ya les he dicho, con el beneplácito de su ministerio. Otra cosa es que después cambiaran de opinión, y que ella no estaba en la cartera, sino, como digo, el anterior ministro. Y segundo, porque la Junta de Andalucía sí tiene competencias para encargar la redacción de estos estudios, y así lo demuestran las numerosas ocasiones en las que esta colaboración se ha llevado a cabo durante los mandatos anteriores, con gobiernos socialistas.

Quizás, lo que tanto le molestaba a la señora ministra es que Juanma Moreno es ahora el que gobierna Andalucía y tomó esa iniciativa de manera contundente porque los sevillanos y Sevilla lo necesitaban.

De esta manera, justificó el encargo de un estudio paralelo al nuestro por parte del ministerio, que se contrató en marzo de 2023 por 642.000 euros, con un plazo de elaboración de dos años. Un estudio que, además de ir con retraso, ha supuesto un despilfarro de fondos públicos que casi alcanza el millón de euros, teniendo en cuenta el déficit de inversiones del Gobierno central con Sevilla.

cve: DSCA_12_316

Un estudio sobre el que el propio ministro, Óscar Puente, el tercero en discordia, no llega a aclararse muy bien. No sabe si estará listo este año, o el que viene, pero lo cierto es que ahora mismo se encuentra en fase inicial, mientras que la Junta de Andalucía ya dispone de estudios de alternativas.

Es por ello por lo que hoy les anuncio que ayer mismo remitimos nuestro estudio al ministerio, con la esperanza de que finalmente rija la cordura y sea tenido en cuenta en el desarrollo de esta conexión tan importante para la capital de Andalucía, tan importante para Sevilla. Porque ello va a agilizar, sin lugar a dudas, los plazos para su puesta en funcionamiento, que es lo que pretende el Gobierno andaluz desde su inicio y desde el encargo que se hizo de este estudio. Porque yo creo que Sevilla ya no puede esperar más, ni Sevilla ni los sevillanos, a que el Gobierno central responda de una vez a esta demanda histórica que los sevillanos llevan reclamando durante muchísimo tiempo, demasiado tiempo, diría yo.

Así que yo espero y confío en que este estudio sea del agrado y muestre el interés del ministro Óscar Puente, y que podamos sentarnos con todos los equipos técnicos para avanzar y para agilizar algo necesario, como digo, para Sevilla y para esa conexión entre el aeropuerto y Santa Justa.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, muchas gracias.

Para el posicionamiento del grupo proponente, Grupo Popular por Andalucía, tiene la palabra la señora Chocano.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Buenos días, consejera.

Sevilla es una ciudad con 700.000 habitantes, y con su área metropolitana se supera el millón y medio. Pero, además, Sevilla recibe cada año más de tres millones y medio de turistas, superando ya la cifra de visitantes que había antes de la pandemia en más de un 7%.

Y Sevilla no tiene conectados los dos puntos de intercambio de pasajeros más importantes, que son el aeropuerto de San Pablo y la estación de Santa Justa. Esto supone para Sevilla un grave problema de movilidad, pero no solo eso, sino que la pregunta es si existe una verdadera planificación en materia de movilidad en Sevilla por parte del Gobierno de España.

Lo digo porque ya lo ha adelantado usted, señora consejera, en diciembre del año 2022 terminaron las obras de ampliación del aeropuerto de Sevilla, para pasar de tres millones de pasajeros en 2013 a más de ocho millones de pasajeros en 2023, casi el triple en diez años. Y además está previsto que se puedan llegar a los diez millones de pasajeros al año. Y, con esos datos de tráfico, la forma de acceder o de salir del aeropuerto está totalmente estancada, y no ha cambiado en los últimos treinta años, cuando se hicieron las obras para la Expo.

cve: DSCA_12_316

La conexión entre Santa Justa y San Pablo no es determinante además solo para Sevilla, sino que tiene una influencia para toda Andalucía. Los aeropuertos más utilizados por viajeros en general, y especialmente por los turistas, son aquellos que disponen de conexiones intermodales, que es ni más ni menos lo que estamos hoy tratando.

Llegar en avión al aeropuerto de Sevilla supone disponer de un enlace con la estación de ferrocarril que nos abre las posibilidades de llegar a otros lugares de Andalucía de forma cómoda, rápida y segura. Y esto, sin lugar a dudas, va a suponer un antes y un después en estos nodos, cuando realmente esta conexión esté construida.

Como ejemplo, les diré que en España hay cinco aeropuertos que tienen conexión ferroviaria, que son Madrid, Barcelona, Málaga, Valencia y Jerez. Los aeropuertos insulares, por razones obvias, no. Los cuatro primeros están en el ránquin de los aeropuertos con mayor número de viajeros de España. Luego la conexión entre ambos modos de transporte potencia el tráfico de viajeros en los aeropuertos.

Y, volviendo al asunto de la interconexión del aeropuerto en Sevilla con la estación de ferrocarril, la pregunta ahora es: ¿qué podemos hacer desde la Junta de Andalucía? Pues trabajar para solucionarlo, si es que nos dejan. El trabajo, eso sí, debe ser coordinado entre todas las administraciones, y para eso es primordial la lealtad. Ser leal con los ciudadanos, con los sevillanos, con los andaluces y con los turistas, pero también debe ser la lealtad algo que prime en la relación entre administraciones. ¿Y por qué les hablo de lealtad? Porque los andaluces y los sevillanos sufrimos cada día las deslealtades del Partido Socialista, del Gobierno de España.

Les pongo algunos ejemplos: tenemos anualmente 1.500 millones de euros menos de financiación en Andalucía. Una deslealtad con mayúsculas. Y el Consejo de Política Fiscal y Financiera está sin reunirse desde el año 2022, a pesar de las continuas peticiones de las comunidades autónomas, no solo de Andalucía.

También hay deslealtad en materia de migraciones, enviando a Andalucía desde Canarias menores como si fueran adultos, sin ni siquiera comunicarlo, sin negociar, mientras que sí se mantienen mesas bilaterales con Canarias sin permitir al resto de comunidades autónomas participar.

Deslealtad en construcción de vivienda. Hace poco menos de un mes teníamos noticias del intento de retirada por parte del Gobierno de España de una subvención de 12 millones de euros al Ayuntamiento de Sevilla para la construcción de 500 viviendas, sin justificación. Parece que la justificación es el cambio de color político que hay ahora en el Ayuntamiento de Sevilla.

También hay deslealtades en materia de agua. Porque no están, aunque sí las esperamos en Sevilla, la presa de San Calixto en Écija, o el recrecimiento de la presa del Agrio, que da servicio a Villamanrique y Aznalcázar, o también el proyecto de modernización del arroz, como ejemplos.

Miren, la diferencia de prioridades entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España en materia de aguas es que la Junta de Andalucía, teniendo solo el 33% de las cuencas andaluzas, ha invertido 100.000 euros por metro cuadrado, mientras que el Gobierno de España, con competencias en el 67% del territorio, solo ha ejecutado 18 euros por metro cuadrado. Es más, uno de cada tres euros presupuestados por el Gobierno de España se ha quedado sin ejecutar en materia de aguas en Andalucía.

cve: DSCA_12_316

También hay deslealtades en inversión eléctrica. Andalucía, y esto es noticia de ayer, que se trató en un foro de energía eléctrica renovable, recibe un 42% menos de inversiones para el desarrollo de las redes, elemento clave para que las energías renovables sean en 2030 el 81% de la electricidad de España, que es el objetivo que está puesto por el Gobierno de España. Andalucía, que por su situación geográfica, por los vientos y las horas de sol, podría ser líder europeo en producción de energías limpias, no lo será por no contar con las redes de evacuación que tiene que planificar e invertir adecuadamente el Gobierno de España.

Deslealtades también en materia de infraestructuras en Sevilla. ¿Qué decirles de la SE-40? Ni se cierra el anillo por la parte norte de Sevilla, ni se solventa la construcción del paso del Guadalquivir. Se ha rescindido el contrato de los túneles, dicen que se va a construir un puente que ni Sevilla ni el Puerto quieren. Y la SE-40, que debería estar terminada hace 20 años, de momento pues tiene todavía graves incertidumbres.

También hay deslealtades en la cuestión que hoy nos ocupa, la interconexión de la estación de tren con el aeropuerto de Sevilla. Parece mentira que no esté ejecutada. Y no solo eso, sino que cuando la Junta de Andalucía toma la iniciativa y consigue un acuerdo, porque la Junta sí es leal y consigue un acuerdo con el Gobierno de España, con el ministro Ábalos, llega su relevo, la señora Sánchez, y no solo no cumple el acuerdo, sino que reprocha al Gobierno de Juanma Moreno que trabaje en mejorar Sevilla y en mejorar Andalucía y sus comunicaciones. Dilapida recursos, como ya ha dicho la consejera, repitiendo un trabajo que la Junta de Andalucía ya tiene hecho. Recursos públicos que tanta falta nos hacen en Andalucía para otros aspectos.

El nuevo ministro, además, lo único que reconoce que tiene relación con las infraestructuras es su apellido. El señor Puente parece que no le gusta nada más que crear conflictos internacionales en lugar de solventar las necesidades de su competencia, de los sevillanos. Los socialistas atacan todo lo que supone riqueza para Andalucía y para Sevilla: la industria, la ganadería intensiva, el turismo. ¿Y por qué? Pues parece que atacan todo aquello que genera riqueza en Andalucía y en Sevilla porque estas actividades hacen que Andalucía y Sevilla vayan mejor y crezcan, y que los sevillanos puedan trabajar. Y lo que les pasa a los falsos progresistas es que cuanto mejor le va a Andalucía y a Sevilla, peor les va a ellos. Esa es la razón de fondo de todas las deslealtades desde el Gobierno de España.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Chocano.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

cve: DSCA_12_316

Pues efectivamente, señora Chocano, no puedo estar más de acuerdo con usted, porque ya sabe que con este proyecto el Gobierno de Pedro Sánchez lo que vuelve a demostrar una vez más, una vez más, es que no es de fiar. Y no es de fiar porque no cumple con la palabra dada y porque gobierna a golpe de giros de timón absolutamente inesperados. Y cuando nada le sale y cuando todo le va a explotar, miente o se victimiza, en un intento de cargar sobre nosotros la culpa de todos sus errores. Y no hay más que ver lo último a lo que hemos podido asistir hace unas semanas, a lo que nos ha sometido el presidente del Gobierno paralizando un país entero durante toda una semana, para concluir después lo que ya casi todos los aquí presentes intuíamos, y era que continuaba en su cargo como presidente del Gobierno de España. Porque para él todo vale, y yo creo que, a mi juicio, ha sobrepasado algunos límites que no debería haber sobrepasado. El presidente del Gobierno nada tiene que ver con lo que debería ser un servidor público, una persona que debería anteponer el bienestar general a su bienestar personal. Y la imagen que hemos dado en la esfera internacional yo creo que ha sido más que bochornosa, por lo menos para los que estamos y para los que consideramos que la actitud no es propia de un presidente de un país como es España. Un espectáculo que ahora también se encarga de continuar el ministro del ramo, el señor Óscar Puente, que parece tomarle el relevo en ese tono a veces insultante a los andaluces, pues, dando a entender algunas cosas relacionadas con las infraestructuras, que poco conoce o que poco sabe de lo que está pasando en nuestra tierra, en Andalucía. Pero es que desgraciadamente ya nos está acostumbrando a todos nosotros. Y eso no debe ser.

Mi obligación es seguir reclamando que podamos tener un diálogo sereno, un diálogo sensato, siempre desde el respeto, tendiendo la mano, porque creo que tenemos que intentar luchar por lo que nos corresponde a los andaluces. Y de eso se trata. Por eso le hemos mandado esta carta, y por eso reclamamos continuamente esa reunión, que, como digo, no ha ocurrido en los últimos cinco años con ningún ministro del Gobierno de Pedro Sánchez, ni con el señor Ábalos, ni con la anterior ministra, ni con el actual ministro.

El ministro Óscar Puente no está en lo que tiene que estar, que es fijarse y en atender las infraestructuras de todos los rincones de España. No está en proyectos, él no está en informes y él no está en escuchar a las regiones españolas. Ha aceptado ese rol de agitador, de provocador, y a mí ese rol no me interesa como gestora de lo público. Y yo creo que a ustedes tampoco. Lo que nos interesa es llegar a acuerdos, intentar que Andalucía avance en igualdad con el resto de comunidades autónomas desde el respeto y la lealtad, desarrollando para ello un trabajo serio y riguroso que devuelva a los ciudadanos la confianza en las instituciones, y en lo que nosotros también tenemos que trabajar para que eso sea así porque vivimos momentos convulsos.

Somos servidores públicos y nos debemos a Andalucía, nos debemos a los andaluces, y vamos a defender, como digo, lo que nos corresponde, yo creo que hasta el último suspiro, porque el equipo está preparado para eso, y está preparado para que, en cuanto nos den esa reunión, podamos hablar no solo de esta, sino de todos los proyectos pendientes en materia de infraestructuras que tienen nuestras ocho provincias.

Nuestra tierra en materia de infraestructuras, en la competencia estatal, parece volver a la casilla de salida con cada cambio de ministros del Gobierno socialista. Y con esta actitud da la impresión de que

CVE: DSCA_12_316

el Gobierno de Pedro Sánchez se empeña en mantener a Andalucía a la cola de todo el desarrollo. Tras cada relevo, y ya van tres, los nuevos ministros ignoran los compromisos que hemos adquirido y que hemos alcanzado con sus predecesores. Y esto tiene graves consecuencias para Andalucía, tanto en las arcas públicas, como anteriormente lo he dicho, en las suyas y en las nuestras, como también en el bienestar de todos los andaluces. Porque esta actitud lo que hace es retrasar aún más las infraestructuras, que ya llevan años de retraso y que ya acumulan mucho retraso y que deben ver la luz cuanto antes.

Y esto es precisamente lo que ha sucedido con la conexión de Santa Justa con el aeropuerto de San Pablo, una infraestructura ferroviaria que Sevilla lleva décadas reclamando y cuya ejecución se va a retrasar como mínimo otros dos años, por las idas y venidas de un gobierno que cada día demuestra aún más el nulo interés que tiene por Andalucía y para que Andalucía progrese y ocupe el lugar que se merece.

Pero, como les dije al inicio, el Gobierno de Sánchez no es de fiar, y nosotros lo que tenemos que hacer es estar vigilantes y exigir. Exigir y exigir al Gobierno de España que cumpla con las infraestructuras de Andalucía y que cumpla con todos y cada uno de los andaluces. Yo les aseguro que vamos a llegar hasta el final en la defensa de los intereses legítimos de Andalucía, y que no nos vamos a conformar con migajas y con ser menos que otros territorios en España.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/APC-001974. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el cobro del IBI a los inquilinos del parque público de vivienda en Andalucía

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto. En este caso, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, la comparecencia de la señora consejera, a fin de informar sobre el cobro del IBI a los inquilinos del parque público de vivienda en Andalucía.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

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

—Pues muchas gracias, señor presidente.

Comparezco en esta comisión, efectivamente, para informar, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la situación de la gestión del cobro del IBI a los inquilinos del parque público de viviendas en Andalucía.

Como conocen, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, es el órgano instrumental de esta consejería, encargado de la administración y gestión del parque de viviendas de protección oficial de promoción pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Este parque en la actualidad está conformado por más de setenta mil viviendas, repartidas por más de quinientos municipios de toda Andalucía, de las cuales la mayor parte, más de cuarenta y ocho mil viviendas, son de promoción pública en régimen de arrendamiento. En consecuencia, y de acuerdo con el artículo 63 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, AVRA, como propietaria de estas viviendas, es el sujeto pasivo del impuesto de bienes inmuebles que recae sobre las mismas.

¿Y esto en qué se traduce? Pues en que, como consecuencia de lo expuesto, la agencia abona anualmente alrededor de once millones de euros en concepto de IBI de las viviendas de su parque público, lo que supone, para que se hagan una idea, casi el 10%, concretamente el 9,6%, del presupuesto de AVRA para este ejercicio 2024. Es decir, AVRA abona a los ayuntamientos el IBI de las viviendas de su propiedad, y posteriormente, y en cumplimiento de la normativa vigente, repercute esta carga en el recibo de sus inquilinos.

El elevado número de viviendas propiedad de esta Administración, así como el importe del impuesto, obliga a una ordenada sistematización de su gestión tributaria. La premisa de la que parte AVRA para la gestión del IBI pasa en primer lugar por solicitar anualmente, a todos los municipios en los que se ubican promociones de alquiler de su titularidad, la aplicación de la bonificación potestativa prevista en el artículo 74 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, una bonificación que puede alcanzar el 95% y que debe ser incluida en las correspondientes ordenanzas fiscales de cada municipio.

CVE: DSCA_12_316

¿Y nuestra máxima cuál es? Que todas las familias inquilinas de AVRA puedan beneficiarse de este considerable ahorro. Una medida que no solo redunda en la economía de las familias que habitan en las viviendas del parque público de la Junta, sino que también permitiría a la consejería disponer de más recursos para conservar, mejorar y rehabilitar el patrimonio residencial a nuestro cargo.

Así, se reforzaría la función social de la vivienda pública, garantizando además unas condiciones dignas a las familias a las que está destinado ese parque residencial.

Es evidente el significativo ahorro de la aplicación o no de esta bonificación del 95%, que supondría para el sujeto pasivo, en este caso AVRA, y sobre todo para las familias arrendatarias. Pero he de decirles que la petición que anualmente formula AVRA a todos los municipios para que apliquen esta bonificación no siempre goza de la acogida que a nosotros nos gustaría, que nosotros desearíamos.

A este respecto, cabe indicar que en los años 2023 y 2024 solo han atendido esta petición 37 municipios de un total de 461 solicitudes, lo que supone solo un 8% de las mismas.

La normativa vigente de aplicación en Andalucía en materia de régimen de arrendamiento para las viviendas de promoción pública, que emana del Decreto 416/1990, de 26 de diciembre, establece muy claramente que la Administración debe repercutir el IBI a los arrendatarios de su parque público, un parque cuya construcción y mantenimiento pagamos entre todos los andaluces. Y aunque la repercusión del IBI ya estaba siendo aplicada por AVRA, en virtud del citado decreto, la Ley Reguladora de las Haciendas Locales lo que hizo fue convertir en obligatoria dicha repercusión a nivel estatal y para todos los bienes demaniales o patrimoniales de las administraciones públicas y entes dependientes, en general.

Pero no crean, señorías, que esta repercusión del IBI se realiza de una manera fría e impersonal. No es cuestión de darle simplemente a un botón y traspasar de casilla la carga tributaria. El empeño de este Gobierno es asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda. De eso no les quepa la menor duda. Somos conscientes de que las viviendas de nuestro parque público están habitadas, por definición, por familias con escasos recursos económicos, personas que en muchos casos no pueden acceder al mercado de viviendas libres. Por eso, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía se muestra especialmente sensible, flexible y comprensiva con la situación de las familias inquilinas de su parque público.

AVRA aborda la gestión de la repercusión del IBI a sus arrendatarios sobre una base, la consideración de que sus inquilinos viven en una situación, generalmente, vulnerable desde el punto de vista económico. Por ello, y sin necesidad de que los interesados lo soliciten, una vez abonado el IBI correspondiente por AVRA, como sujeto pasivo del impuesto, en los plazos reglamentariamente establecidos, no se incluye la cuota líquida de una sola vez en uno de los recibos mensuales de la renta. En lugar de ello, lo que se hace es prorratear en 12 meses, con el objeto de hacer menos gravoso su pago por parte de los inquilinos.

Por eso les digo que una de las encomiendas que tiene AVRA es la verificación del estado de ocupación de las viviendas. Una labor que nos permite constatar si quienes residen en la vivienda son los adjudicatarios, si están al día del pago de la renta, si la vivienda es residencia habitual o está desocupada, y en ocasiones también si el uso que se hace del inmueble es correcto o no.

cve: DSCA_12_316

Esta labor de verificación del estado de ocupación de las viviendas de nuestro parque público nos permite también conocer de cerca la situación socioeconómica de las familias que las habitan. Y esto también nos abre la puerta a ofrecer soluciones cuando, en circunstancias sobrevenidas, las familias residentes no pueden hacer frente a las rentas.

En los supuestos de especiales dificultades económicas, AVRA dispone de dos mecanismos para facilitar el cumplimiento de estas obligaciones de pago a los arrendatarios. Así, se cuenta con el programa de determinación temporal de renta y los compromisos de abono de deuda.

El primero de ellos, el programa de determinación temporal de renta, tiene como objeto el desarrollo de medidas para la atención de situaciones socioeconómicas de las familias residentes en el parque público de viviendas de titularidad de la Junta de Andalucía, que pueden surgir de forma coyuntural y que dificulten el abono del importe de la renta o de las deudas comprometidas, debidamente acreditadas y estudiadas. Y ello durante un tiempo en que estas familias no cuenten con cobertura suficiente, permanente o temporal, del sistema público de servicios sociales o de alguna otra ayuda o prestación destinada al pago del alquiler de su vivienda habitual, o mejoren sus circunstancias socioeconómicas, por otra vía. Les voy a dar un dato. En los últimos años, una media de 300 familias inquilinas de nuestro parque público se han acogido anualmente a los beneficios de este programa.

Por su parte, el otro programa, los compromisos de abono de deuda, permiten a los inquilinos abonar deudas antiguas en plazos asumibles mediante la suscripción de un documento en el que, previo reconocimiento de las cantidades adeudadas, se comprometen a su pago en un periodo de tiempo que puede llegar a alcanzar hasta los cinco años. A título de ejemplo, les indico que en el año 2023 se suscribieron 1.089 compromisos de abono de deuda, 1.212 en el año 2022 y 1.146 en el año 2021.

No piensen que AVRA es una agencia recaudadora, ni mucho menos. Nosotros siempre estamos y estaremos al lado de las familias que lo necesiten. No solo aspiramos a que todas las familias que habitan en nuestro parque público residencial puedan beneficiarse de la bonificación del 95%, prevista en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. No solo damos las máximas facilidades a nuestros inquilinos para que puedan hacer frente al pago prorrateado del IBI o de sus obligaciones de pago, sino que también peleamos para que el IBI que tengan que pagar nuestros arrendatarios sea siempre el más bajo posible. ¿Y cómo lo hacemos? Manteniendo una actitud vigilante y diligente con los valores catastrales de las viviendas de nuestro parque público. Ustedes sabrán que el valor catastral de los inmuebles es el que determina, a la postre, la base imponible del impuesto sobre bienes inmuebles. A este respecto, hay que indicar que en el caso de las viviendas protegidas, el valor catastral debe corresponderse con el valor administrativamente fijado y, por consiguiente, respetar el precio máximo legal establecido en la calificación. En definitiva, no puede ser superior al mismo.

Como consecuencia del transcurso del tiempo, determinadas promociones públicas estaban abocadas al final de su periodo de protección, lo cual conllevaría de inmediato un aumento de su valor, al no haberse limitado al legalmente establecido. Lógicamente, esto acarrearía un aumento de la base imponible del IBI y, en definitiva, de la cuota líquida que acabaría repercutiendo en el arrendatario. Para evitar esto, tanto el Plan Vive como el Decreto Ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica de

cve: DSCA_12_316

Andalucía, introdujeron una disposición por la que se acordaba la prórroga de la calificación de las viviendas en tanto en cuanto continuaran siendo titularidad de la Junta de Andalucía.

A pesar de lo anterior, algunos valores catastrales han sufrido aumentos al no tener en cuenta la normativa citada. La actuación de AVRA ante esta situación es vigilante y diligente. Se analizan todas las subidas de valores catastrales que les son notificadas o de las que tienen noticia, para iniciar los procedimientos que correspondan hasta lograr la adecuación de los mismos a la normativa de aplicación y reducir, en definitiva, la cuota líquida a repercutir.

En los tres últimos años, se ha realizado una media de 600 gestiones anuales en este sentido. Yo espero haberles dado, con mi intervención, cumplida cuenta a su demanda de información.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, el turno de la señora Ambrosio. Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, muy agradecida, porque algunos de los datos, sinceramente, me cuesta mucho trabajo encontrarlos y poderlos encontrar en su comparecencia de hoy es toda una ayuda.

Mire, desde el Grupo Parlamentario Socialista teníamos especial interés en abordar este asunto en una comparecencia en esta comisión, por colocar en el centro de atención el nuevo escenario que se presenta a partir de ahora para el Gobierno andaluz, para la consejería y especialmente para AVRA, tras el conocimiento del contenido de la sentencia del Tribunal Supremo con fecha 6 de noviembre de 2023, un recurso de casación y un contencioso-administrativo. La sentencia lo que viene a decir es que en los contratos de arrendamiento de las viviendas de protección oficial, en este caso de iniciativa privada, las cantidades que corresponde percibir al arrendador son las rentas iniciales o las actualizadas, y los servicios prestados en la vivienda, sin que se pueda repercutir el impuesto de bienes inmuebles de la vivienda arrendada en el arrendatario, por no tener la naturaleza ni la consideración de servicio.

Sin ser alarmista, no es esa la intención, pero es verdad que la sentencia abre un nuevo escenario, sobre todo porque a pesar de detallar, y así lo he subrayado, que hablamos de viviendas de protección oficial de la iniciativa privada, en este caso no tenemos ninguna duda de que esto va a dar un paso más, y al parque público de viviendas esta medida va a llegar más pronto que tarde. No sienta jurisprudencia la sentencia, pero desde luego sí genera una doctrina que debemos de tener en cuenta.

Las consecuencias que pueden generarse sobre el parque público de viviendas de alquiler de titularidad de la Junta de Andalucía son importantes y tienen un efecto en la estabilidad económica de la agencia importante. De aquí surge nuestro interés, en la necesidad de poderlo comunicar, de ponernos a trabajar ya, de anticiparse a una nueva realidad, que es la que nos va a llegar, a que Andalucía y su

cve: DSCA_12_316

Gobierno empiecen por hacer los deberes con tiempo, y que no lleguemos tarde y que no nos pille el toro, y para que no nos quedemos parados, señora consejera.

Yo, sobre el asunto de los cinco días y de la reflexión, si queremos hacer comparaciones, el presidente del Gobierno de la Junta de Andalucía anunció hace poco que para hacer una remodelación de Gobierno se va a tirar dos meses, con lo cual creo que también es una gran oportunidad, precisamente para esta consejería, y porque yo estoy encantada con usted como consejera, que haga méritos también para mantenerse en el puesto.

Como le decía, hablamos de cifras con un volumen importante. Yo el dato que tenía era que son cerca de 75.000 viviendas las que están en el parque público, 49.211 en alquiler y 25.745 en compraventa o en el pago aplazado con acceso diferido a la propiedad. Que este parque de viviendas proporciona alojamiento en torno a 300.000 andaluces, que es una cifra importante, que el parque está distribuido en torno a 513 municipios de Andalucía y con presencia en las ocho provincias, y que es el mayor parque de vivienda pública de todo el territorio nacional, ¿no?

Las características de esta población las tenemos muy claras: tienen un alto grado de vulnerabilidad, de necesidad. Con lo cual, la función social de la vivienda está fuera de toda duda, que sea uno de los grandes objetivos, ¿no? En la memoria económica de AVRA, había encontrado en el artículo 56, de ingresos, la cantidad de la percepción en concepto de arrendamiento, en torno a 35 millones de euros. Y una de las preguntas que le iba a hacer es precisamente cuánto se abona en concepto de IBI, que ya me lo ha comentado, que son 11 millones de euros, ¿no?

Yo le traía una prueba, porque al final la recaudación del concepto del IBI, me va a permitir que lo interprete así, es un ahorro para la consejería, y en este caso, un ahorro para... Este es el recibo de alguno de los vecinos de Córdoba, que es con los que he tenido más posibilidad. Alquiler del mes de febrero del 2024, 56,45 euros, y del IBI del 2021, en ese efecto prorrateado, en este caso hablamos de la parte que le corresponde al mes de febrero de 2024, 15,11 euros. Es decir, casi un 20% de lo que paga en este caso una inquilina tiene que ver con el recibo del IBI, ¿no? Con lo cual, se paga puntualmente, de eso no hay duda. Los inquilinos lo pagan junto con la mensualidad en una vivienda en la que residen, y es verdad que usted ha hecho una relación, que esta situación viene arrastrándose desde hace algunos años, aunque sea el cobro de un tributo que es municipal a través de una agencia que es autonómica, a un inquilino que no es el propietario del bien, y todo ello en virtud de esa modificación que se hizo en su día del artículo 63.2 del texto refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, ¿no?

Pero la recaudación de este tributo, la del IBI, supone para cualquier ayuntamiento un importante porcentaje de sus ingresos para, con posterioridad, elaborar sus presupuestos. En el caso del Ayuntamiento de Córdoba y durante mi etapa, le puedo decir que en torno al 11% de los ingresos para incorporarlos en presupuestos tiene que ver con el concepto de la recaudación de impuestos. Y es precisamente a los ayuntamientos a los que AVRA, y usted lo ha comentado también, les sigue solicitando de manera recurrente que, acogiéndose al desarrollo de sus competencias de gestión y prestación del servicio social, desde el parque público de viviendas de Andalucía se regulen esas bonificaciones, que pueden llegar hasta el 95% de la cuantía del IBI. Insisto, de viviendas que están destinadas al arrendamiento de personas con ingresos muy limitados.

cve: DSCA_12_316

En base a esas circunstancias sociales y económicas de las familias de inquilinos, es un acuerdo que tiene que regularse a través de ordenanzas, que tiene que pasar por pleno, que tiene que aprobarse bajo la figura del arrendamiento social, ¿no?

Otra interpretación que yo podría hacer de este asunto es que al final lo que la Junta de Andalucía está pidiéndoles a los ayuntamientos es que se impliquen y que colaboren en un ámbito que es de competencia exclusiva, en este caso de la Junta de Andalucía, como es la política social en materia de vivienda. Y yo le añadiría «sin contraprestación ninguna».

Entonces, los argumentos son que los recursos económicos que se generen por el patrimonio se destinan en su totalidad, y usted lo ha comentado también, a sufragar los gastos de administración, de conservación y de mantenimiento de los inmuebles, algo que no me lo escucha por primera vez. Estamos con muchas dudas y estamos muy quejosos porque entendemos que no se hacen con la suficiente implicación esas tareas de mantenimiento y conservación de nuestro parque público de viviendas.

O bien que la actividad, ese es otro de los argumentos que aparece en la carta de AVRA, que remiten anualmente a todas las corporaciones locales, es que esa actividad que se genera del parque público supone un servicio social y tiene una finalidad social, lo que le decía, y sin contraprestación. Con lo cual, queda en el tejado de los ayuntamientos y en la sensibilidad de las corporaciones locales la opción de regular y aprobar esa bonificación del 95% del IBI.

También me ha dicho, que era otra de las preguntas que yo quería hacerle, cuántos ayuntamientos se han acogido a esa medida. Me parecen escasísimos si no llegan ni siquiera al 8%. Pero al final nos quedamos en la tesitura de que, cuanto más solidario y sensible es un ayuntamiento, más perjuicio económico tiene en sus arcas municipales porque deja de recibir una cuantía importante en concepto de IBI, con lo cual el inquilino sigue pagando, con o sin bonificación, asumiendo —insisto— un tributo que no le corresponde. Los ayuntamientos recaudan el impuesto...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya terminando, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—... con o sin bonificación —acabo en nada—, y AVRA, el Gobierno andaluz, lo que establece es la labor de mediador, con una mano cobra y con la otra abona la recaudación de ese tributo. Con lo cual entiendo que ese ahorro, que es el que se está llevando a efecto, es el que no tendría sentido.

Mire, esto podría traer otro debate en el que el Partido Popular, y ya lo ha hecho usted, se rasga las vestiduras con el modelo de financiación, pero yo voy a hablar del modelo de financiación local. Una Patrica que no se cumple, a pesar de que la Junta de Andalucía en estos últimos años haya tenido el nivel de recaudación de tributos más alto o las cantidades más importantes en su presupuesto. Un plan de cooperación que por parte de la consejería no existe. El incumplimiento, por otro lado, de que esos ingresos extraordinarios, cerca de 25.000 millones de euros que ha recibido el Gobierno andaluz en los

CVE: DSCA_12_316

últimos años, solo han destinado 11 a la distribución de lo municipal. Con lo cual, flaco favor les estamos haciendo a los ayuntamientos.

Yo —y acabo, presidenta— esta es una cuestión, no se lo tome como una advertencia sino como un aviso, como un anuncio en el sentido de que estemos preparados para lo que viene porque yo no tengo ninguna duda de que esta sentencia le va a afectar al parque público de viviendas. Me preocupa que, además, si se lleva a efecto, los vecinos puedan reclamar hasta cinco años de retroactividad, con lo cual esto rompería por completo las costuras económicas de AVRA. Y que los inquilinos del parque público, y yo estoy muy de acuerdo con esta sentencia, dejen de pagar un tributo que no les corresponde. Ese era el interés del Grupo Socialista en abordar este asunto en comparecencia.

Nada más, y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, lo primero, me quedo tranquila porque le he respondido a todas las cuestiones que traía con datos, con lo cual eso también es algo que me deja mucho más tranquila.

Pero yo no he querido convertir mi primera intervención en una clase de derecho, ni mucho menos. Pero sobre todo sobre quién debe pagar el IBI de las viviendas públicas propiedad de Andalucía, entre otras cosas porque creo que la normativa vigente lo deja meridianamente claro. Y como no podía ser de otra manera, señora Ambrosio, nosotros estamos pendientes de todos los cambios normativos que puedan producirse al respecto y, además, estamos preparados. El equipo del que forma parte AVRA está preparado por lo que pueda venir y por lo que pueda llegar. Y, por supuesto, conocemos la sentencia del Tribunal Supremo del 6 de noviembre de 2023, en la que se pronuncia —usted lo ha dicho— sobre una cuestión relacionada con la repercusión del IBI, pero relacionada única y exclusivamente a las viviendas privadas. Usted también en su comparecencia y en su intervención lo que ha hecho es destacarlo.

En consecuencia, la doctrina establecida por esta sentencia, en principio, no afecta a las viviendas de protección oficial de promoción pública, al referirse única y exclusivamente a las viviendas de protección oficial de iniciativa privada.

Sí le diré, señora Ambrosio, que la sentencia además se refiere a las viviendas pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Aragón, respecto de la que no nos consta existencia de normativa específica en materia de repercusión de IBI. Se lo decía en mi primera intervención, aquí, en Andalucía, la normativa de aplicación es el Decreto 416/1990, de 26 de diciembre, aprobado por la Junta de Andalucía con anterioridad incluso a la transferencia de las viviendas a la agencia AVRA.

cve: DSCA_12_316

Con posterioridad, la Ley de Arrendamientos Urbanos, la LAU, estableció con relación a las viviendas de protección oficial una regulación específica, con determinadas particularidades que se recogieron en su disposición adicional primera. En ella se determina, respecto a las viviendas de protección oficial en general, que lo dispuesto en los apartados anteriores será de aplicación general en defecto de legislación específica de las comunidades autónomas con competencias en la materia. En consecuencia, si existe una regulación autonómica específica, como ocurre aquí en Andalucía, habrá que estar a lo que esta disponga.

De acuerdo con lo anterior, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, la existencia del Decreto 416/1990 para las viviendas de promoción pública definidas en el mismo, como las promovidas por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía directamente o mediante concierto con corporaciones locales y otros entes de derecho público, resulta de aplicación también tras la promulgación de la LAU, al tratarse de una legislación específica, como digo, para Andalucía. Y así también lo ha ratificado el Consejo Consultivo de Andalucía a raíz de una reclamación efectuada por los arrendatarios de una promoción de viviendas. El informe del Consejo Consultivo de Andalucía dispone literalmente sobre el IBI que la antigua EPSA, actual AVRA, tiene derecho a repercutir sobre los arrendatarios de las viviendas que integran el parque, aunque tal circunstancia no venga recogida expresamente en el contrato.

En definitiva, la normativa de aplicación en su correcta interpretación conduce a una obligación de AVRA de repercutir ese IBI a los arrendatarios, y en caso de que la Administración decidiera no repercutir el IBI estaríamos incurriendo, como todos ustedes saben, en un incumplimiento de la legalidad.

Usted, señora Ambrosio, para finalizar, ha dicho que están quejosos y con dudas sobre la gestión que se realiza desde la agencia AVRA. Pues a mí no me queda más remedio que hablarle y que trasladarle muy brevemente qué se hacía en la etapa socialista en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía. Porque AVRA, a partir del año 2010, fue financiando su insuficiente cobertura presupuestaria, un déficit de 271 millones de euros, con préstamos a largo plazo avalados por la propia Junta de Andalucía. ¿Esto qué fue lo que hizo? Originó que por primera vez AVRA tuviera resultados negativos en la cuenta de resultados desde el ejercicio 2013 hasta la fecha, entiendo que a ustedes les sonará esto.

La gestión de AVRA era muy deficiente, el bajo nivel de ejecución de actuaciones de rehabilitación y reurbanización en promociones del parque público residencial declaradas áreas de regeneración y renovación urbana, lo que ha puesto en riesgo, en alto riesgo, la financiación de dichas actuaciones. Paralización de expedientes del programa de rehabilitación singular de edificios. Una altísima morosidad en el parque público de viviendas. Y en materia de gestión de suelo escasos resultados de las ofertas de ventas que se han venido desarrollando en los últimos años.

En materia de desahucios, ¿qué les tengo que decir? El anterior Gobierno firmó convenios entre la Junta de Andalucía, la Federación Andaluza de Municipios y Provincias y el Consejo General del Poder Judicial, sin embargo, nunca se desarrolló el protocolo de funcionamiento de los órganos implicados en este procedimiento. No ejecutaban las áreas de rehabilitación delimitadas en las viviendas del parque público gestionadas por AVRA. Nos encontramos con acuerdos de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento pendientes de 2014 y 2015. Tenemos activos en la agencia sin catalogar y, por

CVE: DSCA_12_316

lo tanto, limitando su puesta en valor. Y hemos puesto, ahora sí, en valor la gestión del patrimonio inmueble y de la venta de suelo.

Así que usted está preocupada, pero ya le digo yo que nosotros, como también estábamos preocupados con la gestión anterior del Gobierno socialista, estamos trabajando día a día para revertir esa mala gestión que hizo el Partido Socialista en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

cve: DSCA_12_316

12-24/POC-001384. Pregunta oral relativa a la carretera A-3227 y A-333 Fuente Tójar (Córdoba)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora comenzamos con la tercera parte de la comisión, que son las preguntas orales en comisión. Les digo, antes de que saque la primera, que ha solicitado el Grupo Socialista la posibilidad de cambiar la última pregunta por la primera, la número 10, la de Fuente Tójar, por la primera. E, igualmente, una diputada de Vox también le coincidía su pregunta con otra en otra comisión, y también ha pedido que se le retrase a la última. Cuando le llegue el turno, le aviso, ¿vale?

Así que comenzamos por la pregunta que está en el orden del día como número 10, que va a ser la primera. Es relativa a la carretera A-3227 y a la A-333, Fuente Tójar, Córdoba, a través de su portavoz, la señora Ambrosio.

Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta, por ese cambio que me facilita mucho el día a día.

Señora consejera, yo quiero hablar hoy del municipio de Fuente Tójar, un municipio ubicado en la Subbética cordobesa, donde sus vecinos están padeciendo, por falta de mantenimiento de las dos carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía, un día a día muy complicado, tanto para transitar, porque la travesía discurre por la A-3225, como para desplazarse por la A-333.

Además de los vecinos de Fuente Tójar, hay que sumarles los de Zamorano, El Cañuelo, y Castil de Campos, que son tres aldeas del municipio de Priego de Córdoba.

Después de muchas reclamaciones por parte del Ayuntamiento, porque sufrían microcortes, precisamente, los vecinos, se consigue llegar a un acuerdo con las suministradoras de energía, en este caso Endesa. La Junta de Andalucía, que es la titular de la vía, autoriza una actuación y se establece un documento, en este caso un informe vinculante de finalización de la obra, en el que queda perfectamente claro que la obra no ha sido bien concluida por parte de Endesa. Yo le digo que hace falta no solo una capa de asfalto, sino que el resto de la travesía se resuelva, y son continuas las reclamaciones que hace la alcaldesa desde su ayuntamiento, y lo único que se hace cada vez que se reclama a la Junta de Andalucía la finalización de esa actuación es pintar las líneas, y digo literalmente, pintar las líneas de esa carretera.

Con el asunto del desplazamiento desde Fuente Tójar por la carretera A-333, hacia la variante de Las Angosturas, hay un tramo que discurre en torno a unos cinco, cinco kilómetros y medio, que es una auténtica barbaridad. Es un desvío, un desvío provisional. Cuando se ponga en servicio la futura nueva variante de Las Angosturas se podrá resolver de otra manera, pero lo que nos está solicitando el municipio de Fuente Tójar no es una carretera nueva, sino el arreglo, porque esos cinco kilómetros son los que utilizan desde los menores que van a los centros escolares de Priego en secundaria, en

CVE: DSCA_12_316

bachillerato, en formación profesional, hasta para hacer cualquier gestión bancaria, hasta para hacer cualquier gestión de carácter sanitario, porque es la salida natural a los municipios de Priego, de Cabra o de Lucena.

Quien ha recorrido esa vía sabe que es imposible que el vehículo pueda alcanzar más de 30 kilómetros por hora, si no quieres estrellarte. Con lo cual, estamos hablando de un déficit importante. Yo lo que querría es que atienda la demanda, que los vecinos manifiestan simplemente la necesidad de contar con una vía segura para transitar y para poder hacer su vida normal fuera de Fuente Tójar, y que esa nueva variante de Las Angosturas, cuando llegue, no resuelve.

Y, por último, Fuente Tójar es otro de los municipios gobernados por el Partido Socialista, porque esa fue la decisión de sus vecinos, y abandonados por el Partido Popular y la Junta de Andalucía. Este municipio se suma a preguntas e iniciativas que yo les he traído aquí de Villanueva de Córdoba, de Villafranca, de Adamuz, de Posadas, de Baena, de Espejo, de Peñarroya, que siguen esperando una respuesta. Señora consejera, yo le pediría que en ese trato y consideración que tienen los andaluces, en su condición de andaluces, se les trate por igual, independientemente de cuál sea la opción que decidieron para su gobierno local.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, cuando usted quiera tiene su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Ambrosio, nosotros atendemos a todos los municipios, estén gobernados por quien estén gobernados, porque esa es nuestra obligación y así lo hacemos. Así que creo que no es real lo que usted cuenta.

Fuente Tójar, usted lo ha dicho también, cuenta en la actualidad con tres accesos desde la carretera autonómica A-333, para garantizar la movilidad en el municipio, que son de sur a norte: las carreteras provinciales dependientes de la diputación, la Córdoba 7205 y la 7220, y la autonómica A-3225, donde continuaremos con las labores de conservación ordinarias y refuerzo de firmes, conforme a la priorización y las necesidades de la provincia.

Además, continúan, también usted lo ha dicho, las obras de la llamada variante de Las Angosturas, que previsiblemente van a finalizar en el año 2024 y que van a contribuir, sin lugar a dudas, a mejorar la comunicación del municipio con Priego de Córdoba. Esta actuación, cuyo trazado comienza en las proximidades de la intersección de la carretera, la Córdoba 7205, que sirve de acceso a la población de Fuente Tójar, consiste en la ejecución de la variante de la carretera A-333 en el paraje denominado Las

CVE: DSCA_12_316

Angosturas, dentro del término municipal de Priego, y su posterior conexión de nuevo con la carretera A-333.

Como usted sabe, porque lo sabe y tengo que recordárselo, nosotros, cuando llegamos al Gobierno en el año 2019, nos encontramos con más de 1.600 kilómetros de carreteras autonómicas en mal estado, con unos niveles de inversión mínimos para la mejora y la conservación de nuestras carreteras, y con contratos de conservación caducados o a punto de caducar, sin posibilidad de recurrir a una prórroga, y además tuvimos que hacer en ese momento contratos de emergencia.

Durante estos años, hemos reforzado la inversión en conservación para ir progresivamente resolviendo ese déficit que tenemos atrasado y que tiene memoria; las carreteras tienen memoria, no le quepa a usted la menor duda. Vamos a destinar más de seis millones de euros en los próximos tres años a la conservación de carreteras de titularidad autonómica en la zona sureste de la provincia de Córdoba. Unas actuaciones en las que, sin duda, los vecinos de Fuente Tójar van a ser beneficiarios también, porque las labores de conservación son fundamentales para asegurar la movilidad de todas las carreteras andaluzas. Estas labores conllevan la realización de intervenciones muy diversas, como la reparación de firmes, la mejora de arcenes, la reposición y colocación de elementos de señalización vertical, la mejora de márgenes o estabilización de taludes, o el control de vegetación.

Somos conscientes de que aún queda mucho por hacer, sin lugar a dudas, pero los nuevos contratos de conservación nos van a permitir solucionar con mucha más rapidez los problemas que presentan las carreteras andaluzas, priorizando su ejecución en función del estado de las mismas.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-000238. Pregunta oral relativa a las zonas de bajas emisiones

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues a continuación seguimos —va a haber algún cambio más, pero, bueno— con la pregunta que está con el número dos en el orden del día, realizada por el Grupo Vox en Andalucía, relativa a las zonas de bajas emisiones.

Pues, señor López Olea, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, mire usted, estamos en una de las derivadas de la Agenda veinte-trinca, esta —yo diría— de las zonas de alta recaudación, ¿no?, porque aquí se trata de meter siempre la mano en el bolsillo, y además de los más necesitados y de los más humildes, ¿no?

Y esto ustedes lo que pretenden con esto de las zonas de bajas emisiones, todos los que defienden este tipo de temas, pues es crear guetos. En este caso, pues claro, esos gastos de pijos progres, porque claro, los que no van a poder entrar al centro de las ciudades, pues son los ciudadanos normales, aquellos que tienen una pequeña furgoneta para repartir, aquellas familias que tienen un coche del año 2002 y tienen que llevar a sus hijos al colegio, y no se pueden permitir comprarse un coche eléctrico de 40.000 o 50.000 euros, que está reservado para esas élites que ustedes defienden continuamente.

Y ese es el problema que traen aquí, o sea, ustedes en esto de las clases, pues están creando una clase privilegiada en contra del pueblo humilde, de la clase normal, ciudadana, que se va a ver sometida por este tipo de cuestiones. Eso es así. Lo que hay que decir a los andaluces es que ustedes además se basan en una mentira total y absoluta. Cuando llegan las elecciones, ahora vienen las elecciones europeas, seguro que ustedes no les van a hablar a los andaluces de las zonas de bajas emisiones ni de los problemas que les van a provocar este tipo de cuestiones ideológicas que nos traen siempre aquí.

Porque los andaluces tienen que saber que posiblemente no puedan acceder al centro de su ciudad con su vehículo, como es normal. Pero, mire usted, los andaluces pues no llevan a los niños a su colegio en patinete ni en bicicleta, si ustedes lo que quieren es el uso de la bicicleta, pues nosotros estamos en contra de eso.

Y otra gran mentira es que esto viene exigido por Europa, porque eso es completamente falso, porque lo que les exige a ustedes Europa, a los gobernantes, tanto de un color como de otro, es mantener limpio el aire, no cerrar las ciudades a las personas y a los ciudadanos. Y los problemas del aire pues son diversos, por ejemplo, contaminan mucho más las calefacciones de los edificios, y ahí es donde deberíamos de ir.

cve: DSCA_12_316

Nosotros siempre, desde el Grupo Vox, hemos estado en contra de cerrar las ciudades a los ciudadanos y de las zonas de bajas emisiones, y hemos centrado el problema allí donde entendemos que se debe de ir.

Mire usted, nos planteábamos al principio si esto pertenecía a su consejería o incluso a la de Sostenibilidad, pero entendemos que es, evidentemente, un problema de ordenación del territorio y de movilidad. Y lo que tenemos que hacer son buenas políticas de transporte urbano y metropolitano, rehabilitación de viviendas...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor López Olea, por favor, vaya concluyendo.

El señor LÓPEZ OLEA

—... y hacer buenas políticas de movilidad sostenible. Por lo tanto, la pregunta respecto a mantener el aire limpio es: ¿qué planes tiene su consejería al respecto, señora consejera? Y también queremos saber su opinión personal sobre las zonas de bajas emisiones.

Gracias, presidenta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor López Olea, yo creo que de verdad que habla usted como si las medidas que se establecen desde las distintas administraciones para proteger la salud, que estamos hablando de proteger la salud de los ciudadanos y el medio ambiente, fuesen algo negativo. Usted es de lo que parece que está hablando, y yo en absoluto comparto su punto de vista. De verdad, no estoy de acuerdo con usted. Porque usted sabe que la contaminación atmosférica es uno de los principales problemas ambientales a los que es necesario hacer frente, debido a la repercusión que tiene directamente en la salud de todas las personas y de todos los vecinos de un municipio.

Y usted también debería saber que no es competencia de esta consejería el establecimiento de las zonas de bajas emisiones. Son los ayuntamientos los que establecen en sus planes de movilidad sostenible municipales medidas como el establecimiento de zonas de bajas emisiones, para paliar los efectos negativos del aire. Pero las competencias de mi consejería se circunscriben al fomento del transporte

cve: DSCA_12_316

público y la intermodalidad, impulsando modos de transporte no motorizados y el uso de energías limpias que faciliten el desplazamiento de las personas y de la mercancía.

Yo le animo a que el tema de bajas emisiones también lo pueda llevar usted al debate municipal, porque creo que es el lugar donde debe debatirse.

Pero para conseguir nosotros estos objetivos desde la consejería tenemos instrumentos de planificación adecuados. En primer lugar, el PITMA, que fija los objetivos en materia de movilidad sostenible en nuestra comunidad y que luego desarrollan los planes de transporte metropolitanos, marcando un antes y un después en el impulso de este nuevo modelo de movilidad, con el establecimiento del transporte público multimodal de calidad, más moderno, eficaz y sostenible, en consonancia con los objetivos que sí marca Europa, aunque usted diga que no, pero sí nos marca Europa.

Instrumentos que, sin lugar a dudas, van a mejorar la vida de todos los andaluces, cubriendo las necesidades de desplazamiento y que van a suponer un gran impulso en el desarrollo económico, la generación de empleo y la cohesión social.

A través de estos planes se busca construir y conformar una estrategia para mejorar los servicios e infraestructuras del transporte de las áreas metropolitanas, partiendo de la base de las redes de transporte ya existentes, incluyendo nuevas tecnologías, infraestructuras y servicios.

Una estrategia que se va a ampliar y que se va a extender más allá de las áreas metropolitanas, abarcando el territorio andaluz en toda su extensión, a través de esa futura Estrategia de Movilidad y Transporte de Andalucía que, como usted bien sabe, acabamos de adjudicar.

Y todo ello porque una de las prioridades de esta consejería es dotar a nuestra tierra de las infraestructuras de transporte público que necesita y que necesitan todos los andaluces, para lo que estamos impulsando muchas medidas de desarrollo y ejecución de estas infraestructuras.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001338. Pregunta oral relativa al itinerario paisajístico del estuario del Odiel

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Volvemos a cambiar el orden del día, por petición de una diputada, en fin, esto pasa en todos los grupos, así que seremos comprensivos. La siguiente pregunta es relativa al itinerario paisajístico del estuario del Odiel, realizada por el Grupo Popular de Andalucía, a través de su portavoz, la señora Centeno García.

Cuando usted quiera, señora Centeno.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, los onubenses ya estamos disfrutando de ese itinerario paisajístico que su consejería ha construido en el estuario del Odiel. Los vecinos de la capital, de Aljaraque o de Gibraleón, y, de hecho, de toda la provincia de Huelva en general, ya disfrutan de esa conexión multimodal entre estos tres municipios a lo largo de ese estuario del Odiel, disfrutando de un agradable paseo a pie o en bici, siendo testigos y pudiendo apreciar el patrimonio paisajístico, territorial, cultural y natural, a través de su adecuación como corredor ecológico y para uso público, y también discurriendo por zonas de alto valor ecológico, como son las marismas del Odiel, declaradas Reserva de la Biosfera, o por el muelle y cargadero de Tharsis o por el castillo de Gibraleón.

Una actuación, además, que también ha tenido que lidiar con incidencias por destrozos por temporales, cuando ya estaba casi finalizado, pero que en un plazo realmente pequeño se ha restablecido y se ha puesto a disposición de los ciudadanos lo antes posible toda la zona y todo el itinerario.

Creemos que esta infraestructura ya está incidiendo de una forma positiva en toda esta zona de Huelva, fomentando el deporte, la puesta en valor de nuestros recursos naturales y paisajísticos.

Y por eso le pregunto en qué ha consistido esta actuación y qué supone esta inversión para la población de la zona, la revalorización de los espacios naturales y la recuperación de los suelos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Pues, señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

cve: DSCA_12_316

Pues, señora Centeno, el Gobierno de Juanma Moreno está inmerso en una revolución verde y en esta apuesta por el consenso y el diálogo, que va mucho más allá de los eslóganes que nos tienen acostumbrados otros grupos políticos.

Este itinerario paisajístico del Odiel, reconocido como vía verde Tharsis-Odiel, es buena prueba de ello, yo he tenido también la oportunidad de poder verlo en persona. Hemos logrado, no sin esfuerzo, porque hay que decir que ha sido con muchísimo esfuerzo y pese a las dificultades generadas por las inclemencias del tiempo, dotar a Huelva de una senda ciclopeatonal de 33 kilómetros, que une la capital con Aljaraque y Gibraleón. Es un recorrido circular que discurre por uno de los humedales más importantes de Europa y que, además, es Reserva de la Biosfera de la Unesco.

Gracias a una inversión de algo más de tres millones de euros, cofinanciados con fondos Feder, hemos dotado a Huelva de un espacio para el disfrute de todos, que transita sobre las antiguas salinas, vías ferroviarias y pecuarias y entre dominio público marítimo y terrestre. El proyecto ha buscado un uso más racional del suelo para reducir el impacto del cambio climático e impulsar esa cohesión social necesaria.

Para ello, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana ha trabajado codo con codo con otras consejerías, especialmente la de Industria, Energía y Minas, que ha actuado para la recuperación de los suelos degradados por la actividad minera de la zona de Corrales. Pero también hay que decir que hemos trabajado con Adif y la entidad local autónoma de Tharsis, lo que ha permitido incorporar un tramo de la antigua vía férrea al itinerario. Con el puerto de Huelva, que está también rehabilitando el muelle de Tharsis, uno de los principales atractivos del itinerario. Y, por supuesto, con los ayuntamientos de Huelva, Aljaraque y Gibraleón, que, además de poner a disposición los terrenos, han desarrollado un plan de mantenimiento, fomento y difusión del itinerario para garantizar su adecuada gestión.

El esfuerzo común yo creo que ha hecho posible que, desde hace aproximadamente un mes, este itinerario se haya convertido en un atractivo más de Huelva y un espacio por donde especialmente las tardes y los fines de semana transitan muchas personas haciendo deporte. Y el hecho de que esta vía verde, como parte del itinerario EuroVelo 1, tiene proyección internacional para muchos ciclistas y senderistas hace prever que va a contribuir también a reactivar la economía de los municipios de la zona por los que discurre y, por tanto, también de sus habitantes.

Así que estamos satisfechos y estamos contentos con esta iniciativa y este itinerario.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

cve: DSCA_12_316

12-24/POC-001339. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la siguiente pregunta también propuesta por el Grupo Popular de Andalucía, a través de su portavoz, el señor Vacas Pérez, relativa a las ayudas al alquiler.

Señor Vacas, cuando usted quiera.

El señor VACAS PÉREZ

—Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes. Buenos días, consejera.

Hoy volvemos a tratar en esta comisión uno de los temas que dentro de la consejería que usted dirige tiene una gran importancia, como es el tema de la vivienda. Y, de hecho, hoy se van a formular diferentes iniciativas, se traen diferentes iniciativas en esta materia en el día de hoy. Y es que muchas familias y también muchos jóvenes se enfrentan a enormes dificultades para acceder a una vivienda, debido, entre otros motivos, a los de índole socioeconómica o a la escasez de oferta de vivienda a precio asequible. Una escasez que en Andalucía tiene un origen, y es la errática política de los gobiernos socialistas, que durante décadas han abandonado la idea de incentivar esa promoción de vivienda tan necesaria. Si a esto se suma una subida de impuestos constante del Gobierno central, el coste de la energía y el carro de la compra, hace que para familias y personas en situación de vulnerabilidad sea aún más difícil llegar a ese objetivo.

Para ayudar a ese colectivo en situación de vulnerabilidad, el Gobierno de Juanma Moreno fue pionero en la puesta en marcha de ayudas para apoyar a las familias que más lo necesitan, mediante ayudas al alquiler. Y, en este caso, implicando al tercer sector para ofrecer una solución habitacional a colectivos sensibles y que vieran mejoradas sus condiciones de vida. Un sector que vela por los más necesitados y desarrolla una labor social, prestando atención y un servicio efectivo a nuestra comunidad.

Entidades como la asociación Baena Solidaria, en mi localidad de Baena, han podido trabajar conjuntamente con el Gobierno andaluz, en este caso para atender una necesidad básica de los ciudadanos con menos recursos económicos. Una entidad que ha sido adjudicataria en las dos últimas convocatorias de dos subvenciones por un montante de 57.000 euros para el pago de alquiler de tres y seis viviendas respectivamente, y que ha podido ayudar y beneficiar a 39 personas de la localidad en diferentes situaciones, como personas con protección internacional, mujeres víctimas de violencia de género, personas sin hogar o inmigrantes sin recursos.

Desde mi grupo le felicitamos por esa labor continuada para mejorar la situación de los andaluces. Y en este caso también por el apoyo a estas entidades, para que las ayudas sean cada vez más efectivas y avancemos mejorando el estado del bienestar de una parte de la sociedad que sigue sufriendo desigualdades y necesidades básicas no cubiertas.

CVE: DSCA_12_316

Por todo ello, mi grupo le pregunta cuáles son las principales características de la nueva convocatoria de ayudas a las entidades del tercer sector, publicadas por la Consejería de Fomento, para que ofrezcan una solución habitacional a personas en especial situación de vulnerabilidad.

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.

Pues, señor Vacas, entre las obligaciones de las Administraciones públicas en materia de vivienda debe estar necesariamente el establecer medidas destinadas a favorecer a los colectivos más vulnerables, cuya situación de riesgo social se derive, entre otras, por motivos de vulnerabilidad residencial y socioeconómica.

Por eso, uno de los pilares básicos del Plan Vive en Andalucía consiste en hacer frente a la vulnerabilidad residencial. Es la cara más social de nuestras políticas. Y aquí, en Andalucía, predicamos con el ejemplo. Son varios los programas que tenemos en marcha para paliar esta situación, pero hoy vamos a llamar la atención, a través de su pregunta, sobre uno de ellos en concreto, en cuya puesta en marcha la Junta de Andalucía ha sido pionera, y por eso nos sentimos muy orgullosos. Se trata de la línea de ayudas abiertas por esta consejería a entidades del tercer sector que faciliten una solución habitacional a personas en especial situación de vulnerabilidad, como son las víctimas de violencia de género, las personas objeto de desahucio de la vivienda habitual o personas sin hogar.

El pasado día 11 de abril —usted también lo ha dicho—, hace menos de un mes, abrimos el plazo de solicitudes de una nueva convocatoria de estas ayudas de alquiler, con un presupuesto de un millón y medio de euros, con una cuantía máxima de 250.000 euros por subvención, que se van a otorgar en régimen de concurrencia no competitiva hasta la finalización del crédito. Se trata de la cuarta convocatoria que ponemos en marcha para entidades del tercer sector. Y gracias a las tres anteriores, más de 3.000 andaluces han conseguido una solución habitacional inmediata, para no verse en la calle producto de un desahucio, para escapar de alguna trata de explotación sexual o de un círculo de violencia de género, o simplemente para disponer de un techo y no vivir en la calle.

Hablamos de grupos familiares con hijos menores a su cargo, de personas jóvenes extuteladas que carecen de viviendas, de personas grandes dependientes o con enfermedades terminales. Son personas que no disponen de los recursos e información suficiente para dirigirse a la Administración pública y que pueden ver paliada su situación residencial a través de estas entidades, que son las que hacen la gestión.

CVE: DSCA_12_316

A fecha actual, y gracias a las convocatorias de los años 2020, 2022 y 2023, se han concedido ayudas a 116 entidades de toda Andalucía que han permitido configurar la red de viviendas, que ha puesto a disposición 420 viviendas con objeto de ofrecer una solución habitacional inmediata. El perfil de las entidades de las distintas convocatorias es diverso, desde aquellas especializadas en el trabajo con personas sin hogar o con víctimas de violencia de género hasta entidades religiosas que trabajan con colectivos especialmente vulnerables.

La subvención media de esta convocatoria se estima en 35.000 euros, por lo que el crédito asignado permitiría resolver aproximadamente 45 ayudas a entidades del tercer sector que podrán beneficiar a más de 1.200 personas en toda Andalucía.

Como antes les decía, la fecha de inicio de la convocatoria ha sido el día 11 de abril, y por el momento ya se han recibido 21 solicitudes para el periodo subvencionable 2025-2026.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001340. Pregunta oral relativa al impulso a la construcción de viviendas de alquiler

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la pregunta en comisión relativa al impulso a la construcción de viviendas de alquiler, realizada por el Grupo Popular de Andalucía. Tiene la palabra el señor Domínguez.

El señor DOMÍNGUEZ GUEROLA

—Gracias, presidente.

Muy buenos días —tardes ya—, señora consejera.

Bueno, volvemos a hablar, efectivamente, de planes de vivienda y de su consejería. Lo decía el compañero anterior, que van varias iniciativas hoy, y es dada la importancia que este tema tiene para su consejería y para nuestra tierra, Andalucía.

A nadie se le escapan las dificultades que, efectivamente, tienen las personas hoy para acceder a una vivienda, fruto de diversos temas y factores que ya ha comentado el compañero anterior. Pero, sobre todo, quiero hacer hincapié en los más jóvenes, aquellos que buscan emanciparse, aquellos que buscan hacer su proyecto de vida, y para ello, indudablemente, necesitan su vivienda. Y están encontrando serias dificultades.

No ayuda, desde luego, mucho el Gobierno del señor Sánchez, pese a todos los esfuerzos que está haciendo usted en su consejería, con todo su equipo. Es verdad que frente a su trabajo, que va en dos vías, que lleva dos patas fundamentales, como son la colaboración con los entes públicos y también la colaboración público-privada, ahí hay dos planes, que usted ya los ha relatado aquí, el Plan Vive de Vivienda y el Plan ECO Vivienda. No voy a entrar, porque seguro que usted entrará con más detalle. Son miles las viviendas que se han construido en ambos planes —por un lado, como digo, el Plan Vive, y por otro el Plan Ecovivienda—, para paliar este problema que tienen, como digo, los andaluces.

Es verdad que si no acotamos este problema, va a ir *in crescendo*, porque además es un problema que no esperamos que venga de la mano la solución del señor Sánchez, como también se ha dicho aquí. Por tanto, le vamos a animar a seguir trabajando en esa línea y que nos amplíe esta información.

Pero antes de acabar —y yo lo voy a hacer hoy en todas las intervenciones que tenga, tengo una más—, quiero mandar un fuerte abrazo a un compañero que hoy nos ha dejado en la provincia de Jaén, a un servidor público, concejal del Ayuntamiento de Jaén durante 2011-2015, Higinio Vílchez. Pero también fue presidente del Real Jaén, jugador de Primera División de muchos equipos —el Málaga, el Atlético de Madrid, el Nàstic de Tarragona, el propio Real Jaén—. Y la verdad es que hoy casi todas las cabeceras de provincia dan esta noticia. Estamos muy tristes en la provincia de Jaén. Y mandar un abrazo a sus familiares y amigos.

Muchas gracias.

CVE: DSCA_12_316

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Guerola.

Nos unimos, por supuesto, a las condolencias de este gran jugador de fútbol y concejal de la ciudad de Jaén.

Pues su turno, consejera.

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

—Pues, muchas gracias, señora presidenta.

Señor Domínguez, para este Gobierno las políticas de fomento del acceso a la vivienda a precio asequible han sido y son una prioridad para paliar la subida de precios de alquileres y la subida de precios también de venta de viviendas, que es lo que está haciendo la Ley de Vivienda estatal. Y nosotros también, siempre que tenemos oportunidad, lo decimos, porque creemos que es la gran causante de este desastre que estamos viviendo en materia de vivienda.

Nosotros lo que hacemos es una iniciativa y ponemos en marcha una iniciativa, para paliar una carencia real, que permite activar el sector de la construcción y dinamizar la economía en tiempos más que difíciles. Este Gobierno está convencido de que incrementar la oferta de viviendas en el mercado constituye y es la mejor receta para combatir ese aumento de precios de los alquileres.

Son muchos los ayuntamientos que no han querido desaprovechar la oportunidad que brinda la Junta de Andalucía, a través de programas como el de fomento del parque de viviendas, para dar respuesta a demandas de sus vecinos. Pero también, y no menos importante, que hemos contado con el apoyo de los promotores privados, que no han dudado ni un minuto en participar de un programa que va a ampliar ese parque de viviendas en alquiler en Andalucía y con ello va a contribuir a adecuar los precios y la demanda. Son dos instrumentos de los que se vale la Junta de Andalucía para promover el acceso a la vivienda a precio asequible.

De un lado, el Plan Vive en Andalucía, que incorpora acciones y medidas destinadas a hacer real y efectivo el derecho a una vivienda digna y adecuada, con programas como el de fomento del parque de viviendas, a través de las cuatro convocatorias publicadas hasta la fecha, hemos logrado impulsar la construcción de 3.420 viviendas, de las cuales 1.584, es decir, más del 46%, se han impulsado con colaboración público-privada.

Por otro lado, el plan Ecovivienda, que se refiere a la construcción de vivienda protegida en alquiler en edificios energéticamente eficientes, nos ha posibilitado la firma de acuerdos bilaterales con el ministerio para la construcción de 2.915 viviendas en 68 promociones en toda Andalucía. De ellas, 630, más del 21%, se han hecho en colaboración público-privada, y además estamos tramitando actualmente acuerdos bilaterales con el ministerio para otras 105 viviendas en régimen de colaboración público-privada.

A estas cifras, hay que añadir otras dos líneas de actuación. El programa de permuta de suelo por vivienda, que en 2023 permitió la construcción de 48 viviendas en el barrio de la Pescadería, en Huelva, y actualmente se concluye la actuación de 60 viviendas en Huerta de Santa Isabel, en Córdoba.

cve: DSCA_12_316

Por otro lado, el programa del desarrollo de suelos residenciales, con varias actuaciones de urbanización en curso que van a permitir promover la construcción de un total de 17.567 viviendas. Todos estos números demuestran que no solo la colaboración entre instituciones, sino también la colaboración público-privada, son fundamentales y necesarias para ampliar el parque de vivienda asequible en Andalucía. En eso, el Gobierno de Juanma Moreno trabaja y seguirá trabajando.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001341. Pregunta oral relativa a la mejora de edificios del parque público de viviendas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Popular en Andalucía, a través de su portavoz, la señora Jurado, es relativa a la mejora de edificios del parque público de viviendas.

Cuando usted quiera, señora Jurado, tiene la palabra.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Gracias, presidenta.

Hoy quiero compartir con los que estamos en esta comisión una vivencia, una experiencia que a mí me ha impactado mucho.

Hace unos años, recibimos una llamada para visitar a un hombre mayor. Era un matrimonio mayor que vivía en una vivienda; él, a consecuencia de una enfermedad, había quedado paralítico, con problemas de movilidad. Vivían, siguen viviendo, en un inmueble en una tercera planta. Y este hombre, prácticamente de forma literal, vivía encerrado en su casa. ¿Se imaginan ustedes vivir en esa situación?

Me impactó mucho oír a este hombre y a su mujer. Gracias a la firme determinación del Gobierno de Andalucía, de Juanma Moreno, por impulsar medidas que mejoren la accesibilidad, puede salir a comprar o, como ellos dicen, a hacer sus recados. Es una emoción ver que este hombre vive libre ya, y no vive encarcelado en su vivienda.

¿Por qué digo esto? Porque la competencia que tiene aquí la Junta de Andalucía es importante, y nosotros vemos que una de las medidas que se está impulsando desde el Gobierno de Andalucía no es solo garantizar la vivienda de miles de andaluces, sino la vida digna de miles de andaluces, y esto creo que es muy importante. En concreto, dentro del parque de viviendas hay más de 70.000 viviendas; muchos de estos inmuebles tienen muchísimos años. En estas 70.000 familias, imagínense, miles de andaluces viven cada uno con su particularidad. Por eso, creemos que es muy importante una de las líneas de actuación que está llevando el Gobierno de Andalucía: la ayuda, en concreto, a la accesibilidad en el parque público de viviendas de AVRA. Nos gustaría, por eso, consejera, conocer al detalle cuál es la inversión y las actuaciones concretas que se están llevando a cabo con este objetivo no solo de dignificar estas viviendas, sino también la vida de los andaluces que viven en ellas.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

A continuación, la señora consejera para responderle.

CVE: DSCA_12_316

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Jurado, efectivamente, uno de los objetivos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, de AVRA, es velar permanentemente por la mejora, el mantenimiento y la conservación de nuestro parque público de viviendas. Yo ya lo he dicho en mi segunda comparecencia: AVRA tiene a su cargo un parque residencial en alquiler conformado concretamente por 48.726 viviendas, a las que hay que sumar otras 23.541 en diferentes regímenes de tenencia. Para garantizar a las familias residentes unas condiciones de vida dignas, como la situación que acaba de relatar, una de las líneas esenciales de trabajo que despliega AVRA consiste en la mejora de la accesibilidad a los bloques y también a esas viviendas.

Se trata de un programa que se puso en marcha en el año 2019, con la llegada de Juanma Moreno al Gobierno, y que nos permite anualmente ordenar, jerarquizar y racionalizar también todas las intervenciones de eliminación de barreras arquitectónicas necesarias en el parque residencial de la Junta.

Así, las actuaciones previstas en este programa de accesibilidad abarcan las instalaciones de ascensores y salvaescaleras, la eliminación de pavimentos existentes que dificultan el acceso, la construcción de rampas y la adaptación de instalaciones, así como otras medidas encaminadas a mejorar esas zonas comunes. El pasado año se ejecutaron casi dos millones de euros en proyectos de accesibilidad que permitieron mejorar la calidad de vida de 551 familias residentes en nuestro parque público. Para este 2024, AVRA ha incrementado notablemente su apuesta por este programa, destinando una inversión de 3,4 millones de euros para continuar con esta mejora. Gracias a esta inversión, que se financia con presupuesto propio de la agencia, a lo largo de este año se acometerán un total de 29 actuaciones que van a permitir que 1.158 familias andaluzas vean mejorado el acceso a sus viviendas y garantizada también su movilidad.

Dos de estas actuaciones, en la calle José Espronceda de Algeciras y en la calle Guardia Civil de La Carolina, se encuentran ya finalizadas. Actualmente, se están ejecutando otras siete para mejorar la accesibilidad en Almería, en Algeciras, en Jaén y en Sevilla capital. Además, se acaba de adjudicar un proyecto en Huelva y se encuentran en licitación otras ocho actuaciones: dos en Andújar, una en Puerto Real, una en Málaga, una más en Sevilla, una en Lora del Río, una en Granada y una en Guadix. Estas obras van a suponer un beneficio importante y una mejora de la calidad de vida para todas las familias residentes, pero especialmente para las personas que, como muy bien ha dicho usted, señora Jurado, tienen limitada su movilidad y no pueden salir de su casa ni siquiera para poder acudir al médico.

Con estas actuaciones, la Junta mantiene su compromiso con el objeto de hacer un parque público residencial mucho más accesible.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001342. Pregunta oral relativa al metro de Granada

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, también por iniciativa del Grupo Popular en Andalucía, la traslada el señor Saavedra, relativa al metro de Granada.

Cuando usted quiera, señor Saavedra.

El señor SAAVEDRA REQUENA

—Muchas gracias, presidenta.

Como bien saben, porque lo hemos dicho en numerosas ocasiones, Granada tiene muchas demandas y necesidades en materia de movilidad, en la media, en la larga y también en la corta distancia, como es el asunto que hoy nos trae aquí.

Algunas competencias del Gobierno de España, como son las referidas a esa media y larga distancia, presentan importantísimos agravios y olvidos por parte del señor Sánchez y de su ministro Puente. Hace poco, recibimos una vez más una mala noticia, como fue que se olvidaran del tren Granada-Motril. No ha sido Europa, ha sido falta de apoyo del Gobierno de España. El corredor mediterráneo, que ni está ni se le espera en Granada ni en Almería. La variante de Loja, que sigue acumulando retrasos. O esas conexiones absolutamente deficientes que tiene Granada y que ahora se intentan paliar con lo que les sobra a esas comunidades que dirigen a Sánchez. ¿Y qué decir del soterramiento de las vías a su paso por Granada? Donde incluso ya se nos falta el respeto, porque no solamente no hay apoyo, no hay infraestructuras, sino que ni tan siquiera hay respuesta por parte del ministro y del Gobierno socialista.

En cambio, vemos cómo la movilidad metropolitana, esa de la corta distancia, la que es competencia de la Junta de Andalucía, lleva un camino absolutamente opuesto al del Gobierno de España. Vemos cómo el Consorcio de Transportes tiene el mayor presupuesto de su historia, más líneas y más rutas que nunca, incluso más pasajeros. Vemos cómo esta consejería, el Gobierno de Juanma Moreno y esta consejera, la señora Díaz, apuestan decididamente por el metropolitano, por el metro de Granada, y lo hacen con continuas mejoras en las infraestructuras, también en el material móvil, y muy importante, con esa primera ampliación en tiempo récord de nuestro metropolitano.

No debería ser noticia que lo que se anuncia se cumple, pero así es en el caso de esta consejería: la financiación está garantizada, y las obras se desarrollan en los tiempos y en los plazos marcados. Yo le doy la enhorabuena una vez más a los churrianeros y a los gabirros, pero no solamente a ellos. Al final, esta infraestructura va a incidir en el conjunto del área metropolitana, y muy especialmente también en la capital.

Por eso, consejera, nos gustaría que nos informara del desarrollo de esas obras, y especialmente de la ampliación de esa primera fase.

Muchas gracias.

CVE: DSCA_12_316

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saavedra.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Saavedra, el pasado día 12 de abril, usted también tuvo la oportunidad de estar allí. Hace exactamente 27 días, dimos comienzo a las obras del segundo tramo de la prolongación sur del metro de Granada, que va a discurrir entre Churriana de la Vega y Las Gabias. Se trata del último contrato necesario para la ejecución de esa primera ampliación del metro granadino, para que cobre vida en su plenitud y también ayude al desplazamiento de muchos granadinos.

No han pasado ni cuatro meses desde que el presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, colocase la primera piedra del ya primer tramo de esta prolongación, cuando ya hemos puesto en ejecución y tenemos en ejecución las obras del segundo tramo, cumpliendo así con los plazos previstos por la financiación europea.

A estos avances en tan corto periodo de tiempo, hay que añadir que desde el pasado mes de marzo se inició la ejecución del contrato de instalaciones para todo el trazado, así como el de implantación de la señalización ferroviaria que abarca todo el recorrido de esta prolongación sur entre Armilla y Las Gabias. Además, este mes de mayo se completará el contrato de suministro de los ocho nuevos trenes que componen la ampliación de la flota del metro de Granada, concebida tanto para la mejora del actual servicio como para dar cobertura a la prolongación sur futura.

A día de hoy, el fabricante ya ha hecho entrega de siete de los ocho trenes y desde hace dos semanas estamos en fase de pruebas dinámicas durante la noche para ir probando los mismos.

En definitiva, podemos afirmar que toda la inversión necesaria para la primera ampliación del metro de Granada —ya una realidad—, por más de 127 millones de euros, está ya en ejecución. De esta inversión, 87,3 millones corresponden a los contratos de obra civil y 40 a los suministros de nuevos trenes.

Este Gobierno, el Gobierno de Juanma Moreno, cumple con sus compromisos. Usted lo acaba de decir, nada más comenzar la legislatura en 2019 adquirimos ese compromiso real de una ampliación y de la ampliación de la red de metro, y teníamos que acelerar la redacción de los proyectos constructivos y captar también esa financiación necesaria europea para aprovechar los recursos extraordinarios que nos proveen los fondos Next Generation.

Para esta consejería, el metro es una infraestructura absolutamente estratégica y así lo hemos entendido, dando prioridad a esta prolongación muy necesaria para todos los vecinos tanto de Armilla, de Las Gabias, de Churriana, como del resto de los municipios que forman parte de esta red de metro.

Pero no podemos hacerlo, estas infraestructuras y otras, sin el Gobierno de España. Una vez más tenemos que poner el foco, usted lo ha hecho, en que hace falta que el ministro Óscar Puente atienda a la ciudad de Granada, pero también atienda al Gobierno de la Junta de Andalucía, porque al final está

CVE: DSCA_12_316

atendiendo a todos los andaluces, para dar respuesta a infraestructuras olvidadas durante mucho tiempo en nuestra ciudad y con las que no podemos seguir así. Uno de ellos es el soterramiento de las vías del tren a su paso por la Chana, algo que hemos reclamado todos los grupos políticos y todos los colectivos y no entendemos por qué el ministro no atiende esa reclamación o, por ejemplo, esa conexión de Motril con el tren.

Así que esperemos que pronto podamos tener esa reunión y esperemos que pronto podamos tener una buena noticia del Gobierno de España porque es necesario para mejorar las infraestructuras en Andalucía y en Granada.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-001383. Pregunta oral relativa a las obras de consolidación de taludes en la carretera de acceso a Sierra Nevada (Granada)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la traslada el Grupo Socialista, el señor Sánchez Escudero, sobre las obras de consolidación de taludes en la carretera de acceso a Sierra Nevada, en Granada.

Cuando usted quiera, señor Sánchez.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señora consejera.

Hablamos de infraestructuras en Granada. Por cierto, hay que recordar que la ampliación del metro de Granada se hace con fondos europeos que el Gobierno de España, en lugar de utilizarlos ellos, los pone a disposición de la comunidad autónoma andaluza. Creo que eso es bueno recordarlo.

Como hay que recordar, digo, porque la puesta en marcha del metro en Granada me tocó a mí como alcalde de Armilla, que día sí y día también había una rueda de prensa del Partido Popular oponiéndose a la construcción del metro de Granada. Pero afortunadamente, señora consejera, tengo que reconocer esa nueva disposición que es de alabar por parte de este Gobierno y del Partido Popular con el transporte público en Granada. Y se lo agradezco de verdad y lo hago aquí públicamente, pero la historia está para algo.

Y hablamos de la carretera de Sierra Nevada, una carretera que sufre habituales desprendimientos de taludes porque es una carretera de alta montaña, con una orografía de alta montaña y, bueno, con unas condiciones meteorológicas de alta montaña.

En los últimos dos años hemos tenido dos desprendimientos muy importantes que han cortado la carretera y que han impedido el funcionamiento de la estación de esquí. La última, el pasado mes de abril, causó un importante perjuicio económico a aquellos comercios y a aquellos trabajadores que, bueno, pues, tuvieron que dejar de trabajar y fueron despedidos.

Por cierto, una administración del corte muy criticada por la Asociación de Comerciantes de Sierra Nevada, de empresarios de Sierra Nevada, que no entendían cómo se cortaba durante todo el día, lo que originó que la estación se vaciara y que cerrara anticipadamente, cuando había nieve y pistas abiertas porque, si algo tiene Sierra Nevada, es la temporada de primavera.

Miren, en el año 2019, la entonces consejera anunciaba medidas urgentes y un gran proyecto en la carretera de Sierra Nevada que incluía estabilización de taludes. En febrero de 2023, nuevo anuncio en la carretera de Sierra Nevada, un gran proyecto con estabilización de taludes. Bueno, bombos, platillos, pero no hacen nada y los taludes siguen desprendiéndose. ¿Por qué? Porque hay que realizar una labor de inspección, de seguimiento a esa orografía terrible. Y le reconozco que nunca, nunca se puede decir

CVE: DSCA_12_316

que no va a haber desprendimientos en una carretera de ese tipo, pero evidentemente, si se trabaja con antelación, si ese proyecto, en este caso, que anunciaba con bombo y platillo de forma reiterada que se iba a desarrollar, se hubiera puesto en marcha, seguro que hubiéramos evitado este tipo de incidentes. Si no lo hacemos, desgraciadamente, pues el invierno próximo, porque es cuando se van los taludes por las temperaturas, volveremos a tener un desprendimiento, se volverá a cerrar la estación de esquí, que está abierta en invierno con pleno funcionamiento, y se verá afectada la economía de Andalucía, de la provincia, pero especialmente de esos negocios.

Por eso la pregunta, señora consejera, es si van a hacer algo urgentemente con la carretera de la sierra para evitar estos cortes y esta paralización que se produce en la estación.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Sánchez.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Sánchez, permítame que le diga antes de contestarle a su pregunta, que los fondos Next Generation son de Europa, no son del Gobierno de Pedro Sánchez. Así que ya me hubiera gustado a mí y a esta consejería contar con muchos más fondos Next Generation para poder abarcar más proyectos que tiene Andalucía en infraestructuras; que por cierto, no contamos con los suficientes.

Y respecto al metro de Granada, también le tengo que decir que estamos muy contentos, pero que usted recordará la desidia y la falta de interés que tuvieron ustedes como gobiernos socialistas en ponerlo en marcha porque no escuchaban a los vecinos, no escuchaban a los comerciantes y fue una obra eterna, eterna. Y por eso sufrieron lo que sufrieron vecinos de los municipios, de Camino de Ronda. Usted también estará conmigo en que eso fue algo que no quedó como debería de quedar.

Hablando de la carretera de la sierra, y usted me ha hecho una introducción, tengo que decirle, lo primero, que es una obra de emergencia. Y las obras de emergencia llegan cuando se produce una emergencia. Yo no puedo decidir cuándo se va a caer o cuándo va a tener que intervenirse una carretera por obra de emergencia. Desde luego que se ha intentado en todo momento, tanto desde la dirección de Cetursa como la delegación territorial, la Dirección General de Carreteras, como yo misma, estar en contacto con los empresarios y con la Asociación de Empresarios, como no puede ser de otra manera. Evidentemente, también a nosotros, como a Cetursa, nos ha perjudicado el momento en el que ha sucedido todo, sin lugar a dudas. Pero yo quiero recordarles que es una carretera complicada, compleja, ustedes lo saben bien. El primero desprendimiento ocurría en enero de 2023 en el kilómetro 16, y ahora a principios del mes de marzo, entre los puntos 21 y 22, tras ese fuerte temporal. Nosotros hemos actuado

cve: DSCA_12_316

con diligencia porque, como ya le he dicho, es una obra de emergencia y estos desprendimientos están también a merced de la naturaleza. Pero usted lo ha comentado, estamos trabajando, seguimos trabajando en una propuesta de estabilización general de taludes, y actualmente lo que se está haciendo es un análisis integral de la carretera en base a ese estudio para determinar cuál es la mejor respuesta posible y cómo va a ser esa futura intervención en esta carretera.

En paralelo, tenemos un proyecto en marcha dirigido a mejorar también los accesos a Pradollano, que incluyen actuaciones necesarias para el control freático, la contención de los empujes y movimiento de tierras en la carretera, así como su monitorización y seguimiento.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-23/POC-002280. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas en la barriada de la Asunción, en Jerez de la Frontera (Cádiz)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora vamos a la que estaba marcada en el orden del día como la pregunta número 1, también por iniciativa del Grupo Socialista, relativa a la rehabilitación de viviendas en la barriada de la Asunción, de Jerez de la Frontera.

Señor Márquez Berral, tiene la palabra.

Muchas gracias.

El señor MÁRQUEZ BERRAL

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, consejera.

En septiembre de 2021 comenzó la rehabilitación de la barriada de la Asunción, en Jerez, con cargo a los fondos ITI, fondos europeos. Desde entonces han surgido diversas complicaciones, como sabe, que ponen en riesgo la culminación de las obras a tiempo, así como el arreglo integral comprometido.

En este sentido, les hago las siguientes preguntas: ¿tiene previsto su consejería abordar algún plan extraordinario para que los vecinos no tengan que devolver el dinero concedido? Y, por otro lado, ¿qué gestiones y acciones tiene previsto abordar para que todos los vecinos, sin distinción, sean favorecidos por la actuación de rehabilitación de todos los bloques?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Berral.

Señora consejera.

Uy, perdón, señor Márquez, Márquez Berral.

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

—Bueno, muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Márquez, en el año 2020 el Ayuntamiento de Jerez y los representantes de esta consejería firmaron un convenio por el que la barriada de la Asunción se incluyó como área de rehabilitación integral, lo que permitía la rehabilitación de 93 bloques de viviendas.

Desde entonces y hasta ahora, el proceso de rehabilitación de estos bloques de pisos se ha visto envuelto en una serie de circunstancias a las que no son ajenos ni el elevado número de subvenciones, ni

cve: DSCA_12_316

el hecho de que los titulares de las viviendas no estuviesen acostumbrados a la gestión de este tipo de obras, ni que el ayuntamiento, en su día, no instalase una oficina de información, hasta el cambio de gobierno en la corporación municipal, que ocurrió el pasado año. Ni tampoco que cada comunidad de propietarios contratase a empresas distintas y diferentes.

La labor de la Junta en esta rehabilitación era la de ser mera entidad concedente de las subvenciones, pero conforme veíamos que esta situación se iba agravando, decidimos, en un ejercicio, yo creo, de responsabilidad, implicarnos a fondo e ir de la mano del actual ayuntamiento para intentar dar una salida a la situación.

Preguntan ustedes por ese plan extraordinario para que los vecinos no tengan que devolver las ayudas extraordinarias. Yo ya le digo que llegan tarde, porque este plan extraordinario lo hemos activado ya hace meses y se mantiene. Este plan ha supuesto reuniones constantes con las partes implicadas, dirección facultativa, ayuntamiento, empresas y vecinos, y ha hecho posible la ampliación del plazo de la financiación de las obras y, por tanto, va a permitir que los vecinos no tengan que devolver las ayudas recibidas.

Este plan extraordinario está dando sus frutos. De los 93 expedientes, 50 se han completado y abonado o están a punto de hacerlo, y 16 tienen la documentación preparada para el abono del segundo 50%. Siete están pendientes de completar la documentación y un alto porcentaje de las 20 obras que siguen ejecutándose están prácticamente terminadas.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Márquez.

El señor MÁRQUEZ BERRAL

—Sí, muchas gracias, consejera.

Yo creo que no ha respondido a la pregunta que yo le hacía. Primero, una ampliación de plazo no significa que no exista la espada de Damocles de que tengan, si esa nueva ampliación termina y culmina, pues que tengan que devolver el dinero. Por tanto, me gustaría que respondiera a esos efectos.

Yo no sé si usted ha estado en La Asunción recientemente, yo sí he estado en varias ocasiones, y cuando uno hace una visita y habla con los vecinos se da cuenta de que no es tan sencillo ni es tan bonito como lo que usted pinta. Ni han tenido ni tienen la información de la mano o de primera mano por parte de la Junta de Andalucía.

Mire, existe un cierto riesgo de que, incluso con la ampliación del plazo, no se culminen las obras, porque la ejecución de esas obras es fruto de una negligencia en la que la Junta de Andalucía ha mirado hacia otro lado. Y no vale que por parte de la Junta de Andalucía se establezca que, en la formalidad, los vecinos son promotores.

Cuando uno se da un paseo —y yo le pido que vaya, porque seguramente su respuesta sería con otra sensibilidad y de otra manera— ve que los vecinos que están allí tienen poca pinta de promotores. Son

CVE: DSCA_12_316

personas que ni saben ni tienen por qué saber cómo se contrata una obra, qué condiciones tiene una obra, y, por tanto, esas personas están dejadas de la mano de Dios. Por tanto, en ese sentido, es muy importante que la Junta de Andalucía hubiese hecho una labor de control de calidad de las obras que están ejecutadas. Y, por otro lado, yo creo que es muy importante, en este sentido, porque existe un temor por parte de los vecinos, que usted hoy aquí asegure, de una manera rotunda, que la totalidad de las obras de rehabilitación de las 93 viviendas de La Asunción van a ser finalizadas, incluso si es necesario, que la Junta de Andalucía ponga recursos propios.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Márquez.

Señora consejera.

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

—Pues, señor Márquez, siento mucho que no le haya gustado mi respuesta, pero es que le he dicho en qué consiste ese plan extraordinario, y creo que mi obligación es decirle en qué consiste el plan extraordinario. Se ha ampliado ese plazo. Y también le tengo que decir que nosotros, como Junta de Andalucía, tanto la Delegación Territorial de Cádiz como el director general de Vivienda, han asumido un papel protagonista y proactivo en todos los problemas que está habiendo en esta barriada.

Desde noviembre del año 2022, hemos mantenido hasta 26 reuniones con las partes, y la última fue el pasado día 17 de abril. Y yo les puedo asegurar que esto ha traído que vayamos por el buen camino y vayamos solventando problemas que, como usted bien dice, son complicados. Y les puedo garantizar que tanto la delegada territorial de Cádiz como el director general de Vivienda atienden a todos los vecinos que tienen cualquier duda, que tienen cualquier problema, de cualquier forma, no solamente presencialmente, sino también a través del teléfono.

Así que estamos muy pendientes, lo vamos a seguir estando, y agradecemos muchísimo la implicación que está teniendo actualmente el Ayuntamiento de Jerez, cosa que no podíamos decir con la anterior corporación.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

CVE: DSCA_12_316

12-24/POC-000274. Pregunta oral relativa a la variante de Ubrique

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y ya para finalizar, la última pregunta, que traslada el Grupo Vox en Andalucía, a través de su portavoz, la señora Rodríguez Tamayo, relativa a la variante de Ubrique.

Cuando quiera, señora Rodríguez, tiene la palabra.

La señora RODRÍGUEZ TAMAYO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya, señora consejera.

Verá, la construcción de una variante exterior a la actual travesía en la A-373, a su paso por el casco urbano de Ubrique, es algo más que necesario e imprescindible para los ciudadanos de Ubrique y, sobre todo, para la industria de la piel.

Ubrique lleva décadas condenada al ostracismo por los distintos gobiernos, anteriormente los gobiernos socialistas, y actualmente, por los populares. Eso sí, ha convertido a Ubrique, en la joya de la corona de la industria de la piel a nivel nacional e internacional, en una auténtica y verdadera pasarela de políticos deseosos de rascar unos votos y de sacarse fotos a lo largo del pueblo.

Eso sí, hasta tres proyectos ya han terminado en un cajón.

Verán, nos tenemos que remontar a 2006, en la época socialista de Chaves, cuando salió adelante el primer proyecto. Se adjudicó la redacción del proyecto e incluso salió adjudicado a la empresa Ingeniería Civil Podium, aprobado en 2008. Este proyecto acabó en un cajón.

Posteriormente, en 2013, nuevamente con el Gobierno socialista, otro proyecto, porque el anterior era demasiado caro, terminó en un cajón.

Y ya en 2019, la Junta de Andalucía, su predecesora, la señora Carazo, se comprometió con el pueblo de Ubrique y con la industria de la piel, así como el centro tecnológico Movex. Dijo que la variante era una realidad y una prioridad para su Gobierno. Pues bien, hasta el 26 de agosto de 2022, no salió el contrato a licitación. Y decía que diez meses después de la firma del mismo estaría ya en ejecución. Nuevamente se incumplió.

Pero cuál fue nuestra sorpresa que en los actuales presupuestos de 2024 no aparece este proyecto y no aparece ninguna partida presupuestaria. Ante lo cual desde mi grupo político se presentó una enmienda, la enmienda 1.247, para que se contemplase esta licitación de inicio de obras de la variante exterior de Ubrique, de la A-373.

Señora consejera, desde mi grupo queremos conocer cuál es el estado actual del proyecto de la variante y qué medidas concretas se están tomando y se están llevando a cabo. Y que finalicen ya ese engaño a los ubriqueños, porque, verdaderamente, después de dos décadas esperando estas obras tan imprescindibles para este sector de la piel y este sector industrial tan importante, no solo para la provincia de Cádiz, sino para toda Andalucía, es algo necesario, puesto que los datos nos dicen que la próxima dé-

cve: DSCA_12_316

cada el aumento del tráfico rodado, el tráfico pesado rodado en esta variante, en esta carretera, aumentará en un 9%. Por tanto, la actual configuración de este eje no se puede llevar a cabo si no se llevan a cabo esas obras tan imprescindibles.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Rodríguez.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Rodríguez, usted lo ha dicho, en mayo del año 2022 este Gobierno adjudicó la redacción del proyecto de construcción de la primera fase de la variante de Ubrique en la A-373 y su acceso al polígono de la Piel.

Se trata de un proyecto que los vecinos de Ubrique llevan reclamando muchos años y que este Gobierno ha rescatado del olvido, porque entendemos que se trata de una actuación clave para solucionar los problemas de esta zona.

El proyecto, con la propuesta de trazado, fue entregado por la empresa adjudicataria de su redacción y está actualmente en supervisión en el Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial de Cádiz, que está introduciendo algunas correcciones al mismo, algo que es absolutamente habitual en estos proyectos.

Está previsto que en estos días se entregue el nuevo documento, ya con las correcciones hechas, a la Dirección General de Infraestructuras Viarias, que, a su vez, analizará esa propuesta. Y una vez que la Dirección General dé su visto bueno al documento, se procederá al siguiente paso, que es someterlo a información pública y a la consecuente tramitación ambiental.

Preguntan ustedes por medidas para acelerar los pasos administrativos también. Pues este Gobierno, además de trabajar con diligencia para sacar adelante los proyectos, cumple estrictamente lo que marca la ley. Y es que no podemos saltarnos los plazos que dice la misma. Así que yo ahora mismo no puedo decirle plazos porque hay cosas que no dependen de esta consejería. Pero sí le digo que estamos muy encima de este proyecto.

Y usted también me ha hablado de que no había partida presupuestaria en este año 2024 para esta carretera. Entonces, ¿qué le puedo decir? Es normal que no haya partida presupuestaria, puesto que no se ha terminado el estudio, como le estoy indicando, y no ha salido a exposición pública para que los posibles afectados puedan alegar y para poder plantear alegaciones si así lo consideran.

Así que intentaremos dar la mayor celeridad a este proyecto, pero siempre, como digo, cumpliendo todos los trámites administrativos.

Muchas gracias.

CVE: DSCA_12_316

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, muchas gracias, señora consejera.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la comisión.

Los que tengan que viajar, por favor, cuidado con la carretera.

Muchas gracias.

---

cve: DSCA_12_316

© Parlamento de Andalucía