

D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 375

XII LEGISLATURA

26 de septiembre de 2024

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 24, celebrada el jueves, 26 de septiembre de 2024

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000200. Proposición no de ley relativa a la mejora inmediata de la conectividad entre Baza y Almería, presentada por el G.P. Socialista.

12-24/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa a la propuesta de conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla, presentada por los GG.PP. Popular de Andalucía y Socialista y G.P. Por Andalucía y G.P. Mixto-Adelante Andalucía.

12-24/PNLC-000203. Proposición no de ley relativa a las medidas de mejora de la movilidad y del transporte por carretera entre Cádiz y Sevilla, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-24/APC-003258. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de la consejería relativas a las construcciones y parcelaciones ilegales en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
 - 12-22/APC-000369. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre la situación de las viviendas irregulares en Andalucía, presentada por el G.P. Por Andalucía.
 - 12-22/APC-000527. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las viviendas irregulares, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
 - 12-22/APC-001334. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las viviendas irregulares en Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.
 - 12-23/APC-000416. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las llamadas viviendas irregulares en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-24/APC-003326. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre los avances en la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

PREGUNTAS ORALES

- 12-24/POC-002293. Pregunta oral relativa al Anteproyecto de Ley de Vivienda de Andalucía, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.
- 12-24/POC-002301. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla, formulada por D. Ricardo López Olea, D. Alejandro Hernández Valdés, Dña. Ana María Ruiz Vázquez y D. Javier Cortés Lucena, del G.P. Vox en Andalucía.
- 12-24/POC-002366. Pregunta oral relativa a la A-306, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Víctor Manuel Torres Caballero y D. Mateo Javier Hernández Tristán, del G.P. Socialista.
- 12-24/POC-002367. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Víctor Manuel Torres Caballero y D. Mateo Javier Hernández Tristán, del G.P. Socialista.

12-24/POC-002369. Pregunta oral relativa a los contratos de mantenimiento de la Red de Carreteras Autonómicas, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Víctor Manuel Torres Caballero y D. Mateo Javier Hernández Tristán, del G.P. Socialista.

12-24/POC-002395. Pregunta oral relativa a la movilidad en el área metropolitana de Sevilla, 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-002396. Pregunta oral relativa al desarrollo urbanístico de La Florida (El Puerto de Santa María), 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-002397. Pregunta oral relativa al puerto de Roquetas, 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-002398. Pregunta oral relativa a rehabilitación del barrio de La Constancia de Jerez de la Frontera, 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-002399. Pregunta oral relativa a la Garantía Vivienda Joven, 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.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y tres minutos del día veintiséis de septiembre de dos mil veinticuatro.

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-24/PNLC-000200. Proposición no de ley relativa a la mejora inmediata de la conectividad entre Baza y Almería (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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

D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Enmienda transaccional: aprobada por unanimidad.

12-24/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa a la propuesta de conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla (pág. 17).

Intervienen:

Dña. Encarnación María Martínez Díaz, del G.P. Socialista.

Dña. Esperanza Gómez Corona, del G.P. Por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

12-24/PNLC-000203. Proposición no de ley relativa a las medidas de mejora de la movilidad y del transporte por carretera entre Cádiz y Sevilla (pág. 24).

Intervienen:

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

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

Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

COMPARECENCIAS

12-24/APC-003258, 12-22/APC-000369, 12-22/APC-000527, 12-22/APC-001334 y 12-23/APC-000416. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las viviendas irregulares en Andalucía (pág. 33).

Intervienen:

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

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

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

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

12-24/APC-003326. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los avances en la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) (pág. 45).

Intervienen:

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

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

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

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

PREGUNTAS ORALES

12-24/POC-002293. Pregunta oral relativa al Anteproyecto de Ley de Vivienda de Andalucía (pág. 56).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002301. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla (pág. 58).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002366. Pregunta oral relativa a la A-306 (pág. 60).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XII LEGISLATURA

26 de septiembre de 2024

12-24/POC-002367. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven (pág. 64).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002369. Pregunta oral relativa a los contratos de mantenimiento de la Red de Carreteras Autonómicas (pág. 68).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002395. Pregunta oral relativa a la movilidad en el área metropolitana de Sevilla (pág. 71).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002396. Pregunta oral relativa al desarrollo urbanístico de La Florida (El Puerto de Santa María) (pág. 74).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002397. Pregunta oral relativa al puerto de Roquetas (pág. 77).

Intervienen:

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

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

12-24/POC-002398. Pregunta oral relativa a rehabilitación del barrio de La Constancia de Jerez de la Frontera (pág. 80).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XII LEGISLATURA

26 de septiembre de 2024

12-24/POC-002399. Pregunta oral relativa a la Garantía Vivienda Joven (pág. 83).

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.

Se levanta la sesión a las trece horas, treinta y cuatro minutos del día veintiséis de septiembre de dos mil veinticuatro.

12-24/PNLC-000200. Proposición no de ley relativa a la mejora inmediata de la conectividad entre Baza y Almería

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, con la que se inicia este periodo de sesiones, que lleva desde el mes de septiembre hasta Navidad.

Aprovecho para darles la bienvenida a dos nuevas incorporaciones a la comisión. Por parte del Grupo Parlamentario del Partido Popular, al compañero José María. ¿Y quién era la otra persona, que no recuerdo?

[Intervención no registrada.]

Y Manolo Bonilla, que estará a punto de llegar, que se incorporan con nosotros a la comisión. Y espero que aporten todo lo que sea posible para hacer mejor el funcionamiento de Andalucía y de los andaluces.

Les recuerdo brevemente los tiempos de intervención en cada uno de los puntos del orden del día. Las proposiciones no de ley, acordamos que los tiempos de participación eran siete minutos del grupo proponente, cinco minutos de respuesta del resto de los grupos, y cinco minutos de cierre del proponente, excepto en el día de hoy, hay una proposición no de ley conjunta de todos los grupos parlamentarios, y hemos acordado entre todos los grupos que el tiempo de participación sea de un solo turno, de siete minutos.

Son tiempos máximos, siempre lo recuerdo, no hace falta emplearlos a tope, y empezará el Grupo Socialista y a continuación iremos interviniendo por orden de representación en la Cámara, terminando el Grupo Popular.

Las comparecencias que tendrán lugar después, los tiempos de participación son de quince minutos de la consejera, siete minutos del proponente o del grupo proponente de la comparecencia, cinco minutos del resto de los grupos, y cierre de cinco minutos de la consejera. Y las preguntas, como siempre, pueden ser en dos turnos o en un único turno, de dos minutos y medio en total, en uno o en dos turnos, de dos minutos y medio. Dos minutos y medio de preguntas y de respuestas, insisto, en único turno o en doble turno.

Y sin más, pues comenzamos ya con el primer punto del orden del día, que son las proposiciones no de ley en comisión, la primera de ellas relativa a la mejora inmediata de la conectividad entre Baza y Almería, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa tiene la palabra la señora Manzano.

Cuando usted quiera.

La señora MANZANO PÉREZ

—Pues muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, traigo hoy a esta comisión una PNL de la que este grupo es un mero transmisor. Ponemos voz a una demanda que plantea una plataforma de nombre Esagral, conformada por jóvenes del Altipla-

no granadino que estudian en una de nuestras universidades referentes, como es la de Almería. Jóvenes oriundos de los pueblos de las comarcas de Baza y de Huéscar, que representan, pues, no solamente el presente y el futuro de estos pueblos, sino también de toda Andalucía. Jóvenes que, para estudiar, pues tienen que desplazarse desde sus municipios hasta la ciudad almeriense con cierta frecuencia. Jóvenes que, sin embargo, se encuentran con una barrera continua que les impide desplazarse para poder estudiar en las mejores condiciones. Una barrera que tiene que ver con no disponer de una conexión de transporte eficiente entre la ciudad de Almería y el Altiplano granadino. Para poder hacerlo, tienen dos posibilidades. La primera combina varios transportes; esto es, coger la línea de tren Granada-Almería, parar en Guadix y luego, hasta Baza o Huéscar o cualquiera de los pueblos, viajar en coche privado. Un trayecto que puede durar hasta tres horas y media, y que supone una carga para las familias que no siempre es fácil de mantener.

Aunque en esta primera alternativa la gran ventaja son los bonos de transporte Renfe, aprobados por el Gobierno de España como medida para paliar los efectos de la guerra contra Ucrania, en el que solo pagan una fianza al trimestre de 20 euros y el resto del transporte les sale gratuito.

Y en la segunda posibilidad que tienen, solo utilizan el autobús, pero con varios transbordos. Pueden así coger la línea de bus Almería-Jaén, hacer transbordo en Guadix y esperar la línea Granada-Baza, que les lleva cinco horas y cuarto. O bien, coger el bus que realiza el trayecto entre Almería y Huércal-Overa, esperar en Huércal-Overa para coger la línea entre Huércal-Overa y Baza, atravesando todo el Valle del Almanzora, y esto les lleva un tiempo de cuatro horas y diez minutos.

Y en base a esta situación, el Esagral nos pide a todos los grupos políticos de este Parlamento que les ayudemos a salvar los obstáculos. Para ello, plantean esta propuesta con la intención de que se la traslademos al Gobierno y que deseamos desde el Grupo Parlamentario Socialista que sea aprobada, y tenga como consecuencia una intervención urgente de la consejera Rocío Díaz para que les permita mejorar la comunicación entre estas dos zonas.

Se trata de ayudarles a acceder a la educación sin tener que perder su referencia vital, sus pueblos, y sin tener que padecer los inconvenientes generados por un transporte ineficaz y costoso en términos de tiempo y de dinero. Las propuestas que nos plantea el Esagral ante esta situación tienen que ver con la mejora del transporte interurbano, competencia de la Junta de Andalucía, y las ventajas no solamente serían para este colectivo de estudiantes, sino también serían ventajas para contribuir al equilibrio de esta zona y a la cohesión territorial de una zona que, como digo, tiene necesidades.

El Esagral lo que plantea son dos soluciones. Por un lado, crear una línea de bus directo entre Almería y Baza, por la ruta más corta, sin tener que realizar ningún tipo de parada ni hacer ningún tipo de transbordo, y sería atravesando el Marquesado; supondría un ahorro considerable de tiempo y un incremento en el número de estudiantes que volverían de manera regular, y también un incremento de los que volverían y de las que volverían a sus pueblos. Y lo importante es que no tendrían que hacer uso de dos medios de transporte.

Y, en segundo lugar, la alternativa que plantean es un servicio de bus lanzadera entre Baza y la estación de Guadix que coincida con la llegada y salida de trenes a Almería, aprovechando la línea de tren mencionada y los actuales bonos Renfe que el Gobierno de España ha impulsado y que, como digo, hace que el transporte en tren les salga gratuito.

Y sí, señorías del Partido Popular, estas propuestas que hace Esagral pueden encajar perfectamente dentro de la renovación de las concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera que la Junta anunciaba recientemente tras seis años de incumplimiento, porque esto venía en el programa electoral del Partido Popular, pero eso llevaría un tiempo demasiado largo y eso no es la solución que plantea Esagral. Lo que no quita, obviamente, que lo estudien para meterlo dentro de esas nuevas concesiones.

En definitiva, las demandas que hace Esagral —recuerden, una asociación de jóvenes estudiantes— son legítimas, no solamente darían respuesta a los problemas de movilidad, sino que también contribuirían a la conservación del medioambiente, a la par que abrir otras puertas de conexión entre los dos territorios, por ejemplo, en el ámbito del turismo. No hace falta recordar que el Altiplano granadino es zona geoparque declarada por la Unesco.

Y por todo ello, señorías, instamos al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a la consejera de Fomento, a que actúe con carácter urgente, dado que ya se ha iniciado el curso académico, y proceda a la concesión de una nueva línea directa entre Baza y Almería, y/o de un servicio de bus lanzadera entre Baza y la estación de Guadix, que les permita aprovechar las importantes ventajas de los bonos de Renfe.

Y acabo, como no puede ser de otra manera, agradeciendo al Esagral y a Iván González como impulsor, especialmente, pues la iniciativa que ha tenido de intentar contactar con todos los grupos políticos para intentar resolver este problema que afecta a este colectivo. Solo deseo que estemos a la altura y recuerden que, si no apoyan esta PNL, pues no le estarán diciendo no al Grupo Parlamentario Socialista, sino que le estarán diciendo no al Esagral.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

A continuación, el turno del grupo mixto, que no está.

Entonces, Por Andalucía, señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, y yo me sumo también a la bienvenida que ha dado a los nuevos miembros de la comisión.

Felicitar a la señora Manzano por la iniciativa. Nuestro grupo de Por Andalucía también ha tenido unión con esta asociación y con el chico que la ha..., con Iván González, que la ha tratado de poner en contacto con todos los grupos parlamentarios.

Y, efectivamente, la iniciativa refiere muy bien una problemática que, no por a priori fácilmente solucionable, lleva mucho tiempo sin que nadie le preste atención. De hecho, hace más de un año que esta asociación intentaba que todos los grupos adoptáramos un acuerdo en torno a sus peticiones, que están todas muy bien justificadas, como bien refiere la exposición de motivos, en la que yo no voy a abundar, pero sí en algunos elementos que trasladaba la señora Manzano con total razón.

Con las dos modificaciones que propone la proposición no de ley, el cambio para estos chicos y chicas, en primera instancia, que lo promueven, sería muy importante. En ahorro de tiempo de desplazamiento, junto con todo lo que viene ahí, y en la posibilidad de elegir si se quieren quedar a vivir en sus casas de familia, para entendernos, y no trasladar su residencia a Almería mientras cursan sus estudios. Poder elegir es importante.

Y dos localidades, dos zonas que distan poco más de 100 kilómetros, los tiempos que ellos tienen que invertir para desplazarse no son, en modo alguno, razonables. Por tanto, la petición que hacen, tanto de la lanzadera y acoplando los horarios a las frecuencias también de trenes, como la concesión de la nueva línea, encajan perfectamente.

Nosotras tenemos en el ánimo, o creemos que hoy vamos a salir de aquí con unanimidad, y que esto lo vamos a ver reflejado en los presupuestos de la Junta para el año que viene, dado que lamentablemente, y aunque se lo pedimos, no se incorporó al presupuesto que ahora tenemos en ejecución.

Y solo compartir con ustedes una reflexión más, porque ahora se habla mucho por parte del Partido Popular de la desigualdad, de la desigualdad que, por lo visto, la que se padece en Andalucía no tiene que ver con las decisiones que se toman aquí, sino con las decisiones que se toman en otros sitios.

Bueno, este es un ejemplo de libro de lo mucho que tiene la Junta por hacer, para garantizar una igualdad efectiva entre los andaluces y las andaluzas. Esto es un déficit de infraestructuras que, con muy poca inversión, puede resolver un problema que, efectivamente, genera un agravio a una parte del estudiantado. Que, además, también, como bien refería la señora Manzano, sería un revulsivo y un atractivo, acortando los tiempos de visita para una zona que es verdad que es muy atractiva y muy bonita *per se*, pero que no es de un acceso muy fluido, ni fácil.

Y, por tanto, esperamos que haya un acuerdo. Nos alegraremos mucho por la asociación y por estos chicos y chicas, pero también porque el Partido Popular, que de vez en cuando, en la agenda de la retahíla de agravios que provocan otros, encuentre hueco para trabajar por los que provoca su mala acción de Gobierno.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, el turno del señor Hernández, para posicionar a su grupo. Cuando usted quiera, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, nosotros siempre hemos expresado nuestro decidido apoyo a priorizar todo lo que sean infraestructuras de transporte, por carretera o por ferrocarril, frente a otros gastos superfluos de la Administración o de mantenimiento de políticas ideológicas. Vemos que no hay dinero para carreteras, no

hay dinero para desarrollar nuevas líneas de ferrocarril, ni siquiera para poner en funcionamiento líneas que funcionaban en el siglo pasado, pero sí hay dinero para seguir manteniendo agencias como IDEA, ACCUA, AVRA, TRADE, cuyas funciones podrían ser perfectamente realizadas por las consejerías.

Por eso, ya en el pasado mes de junio, nosotros registramos una serie de iniciativas preguntando por las acciones que tenía previsto acometer la consejería en el ámbito de sus competencias, ante el retraso de la planificación del servicio ferroviario Guadix-Baza-Lorca. Ya también, con anterioridad, nuestro grupo parlamentario se ha reunido con agentes sociales y económicos afectados de la zona para conocer sus reclamaciones y necesidades.

Y nosotros vemos cómo el Partido Popular, en línea con lo que lleva haciendo en los últimos meses, en cierta medida elude sus responsabilidades como Ejecutivo andaluz y da un portazo a las peticiones y necesidades de los andaluces, no solo ante esas necesidades de movilidad y los servicios de transporte público, sino también en cuestiones tan trascendentes para la sociedad como el acceso a la vivienda o las ayudas a la dependencia.

Ejemplo de lo anterior, el caso de la línea de autobús de la Axarquía. Nosotros registramos, Vox registró una iniciativa pidiendo su restablecimiento y la inclusión de los municipios axárquicos que lo solicitan en el Consorcio de Transportes de Málaga. O, por ejemplo, los kilómetros de autovías construidos por el actual Gobierno. También hemos registrado una batería de iniciativas para que la consejería responda ante los pésimos datos en el avance de las autovías prometidas antes y durante la legislatura.

Ni el Partido Popular en el Gobierno regional, ni el PSOE en el Gobierno nacional, son capaces de ofrecer unos servicios públicos de calidad a los españoles y a los andaluces. En lugar de buscar soluciones conjuntas a esos gravísimos problemas de movilidad que sufrimos en Andalucía, se limitan a recriminarse unos a otros lo que no hacen. Un efecto negativo del bipartidismo que vivimos, que soportamos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación el turno del Grupo Popular. Para posicionarlo, tiene la palabra el señor Saavedra.

Cuando usted quiera.

El señor SAAVEDRA REQUENA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Nosotros, este grupo, lógicamente, le dice que sí a este colectivo. Que comprendemos su demanda, la compartimos. Pero, también, le tengo que decir al Grupo Socialista, que decimos sí a esta demanda, sí a esta reivindicación. Pero no así. Hay una cuestión importante que voy a intentar ahora explicar.

Y además vamos o hemos presentado dos enmiendas que creo que justifican nuestra posición. Y que además, con esas enmiendas, se deja clara la intención de este grupo, también de la consejería, de ponerle remedio a ese problema que están padeciendo estos jóvenes y en general la población de la co-

marca de Baza, de la comarca de Guadix y esa conexión con Almería. Pero creemos que se olvidan, intencionadamente, en esta PNL de algunos asuntos, de los cuales también se deriva al problema. Porque cuando hablamos de conexiones no podemos reducir la cuestión solamente al tráfico en autobús y olvidarnos de que hay una conexión o había una conexión o debería haber una conexión por tren que en gran parte solucionaría este problema.

Por lo tanto, yo creo que podemos estar de acuerdo en que hay que mejorar el servicio de autobús. Pero de la manera que ustedes proponen, que tenga que ser obligatoriamente directo, sin paradas, pues, posiblemente no sea ni siquiera eficaz ni lo más adecuado, porque puede haber otros municipios que los volveríamos a dejar incomunicados. Y también creo que es complementaria la segunda enmienda que nosotros hacemos en relación a la conexión ferroviaria, que es, entiendo, el origen, también, del problema que aquí estamos tratando.

Por lo tanto, comprendemos, compartimos y, no solo eso, la consejería que dirige la señora Díaz está poniendo los medios necesarios para solucionar en el ámbito de sus competencias, que sería el tráfico en autobús, esta cuestión. Lo que no estamos haciendo en esta PNL es, a la misma vez, reclamar, en este caso, al Gobierno de España esa conexión que en los últimos días hemos visto cómo se descartaba de Guadix-Baza-Almendricos.

Por lo tanto, nosotros creo que no debemos centrarnos solamente en una solución, sino incluir ambas en esta proposición. Porque, saben ustedes, cuando hablan, por ejemplo, en el segundo punto, de una lanzadera, que ustedes mismos, el Gobierno de España, descarta esa conexión ferroviaria, que haría esa lanzadera, la conexión Guadix-Baza. Por lo tanto, no tiene sentido que no me aceptaran —que espero que sí lo hagan— una enmienda sobre esa conexión ferroviaria, cuando ustedes lo que piden es una lanzadera que cubra, básicamente, ese trayecto.

Por lo tanto, yo espero que tengamos la posibilidad de llegar a un acuerdo en las dos enmiendas que hacemos. En la primera, lógicamente, decimos que sí, que hay que mejorar ese tráfico en autobús entre Baza y Almería, pero no podemos comprometer a que sea de esa manera como ustedes plantean. Y, en la segunda, creo que es complementario también incluir esa reivindicación, que usted sabe que es unánime en la comarca, porque usted conoce bien esas poblaciones, para también reclamar en paralelo al Gobierno de España el tren Guadix-Baza-Lorca, que justamente vendría a solucionar esa conexión.

Y, además, le digo más, en la diputación provincial se ha debatido esta propuesta, o muy similar, y a propuesta incluso del Grupo de Izquierda Unida fue aceptada esa reivindicación al Gobierno de España. Por lo tanto, creo que sería complementaria.

Y, además, le digo lo que está haciendo la Junta de Andalucía, porque usted sabe que cuando habla de incumplimiento de seis años con el mapa concesional, oiga usted, el mapa concesional lleva caducado, y se lo dice alguien que fue gerente del Consorcio de Transportes más de veinte años; por lo tanto, aquí tampoco vayamos a dar lecciones, que ahora sí es este Gobierno el que está trabajando y está renovando ese mapa concesional.

Pero, además del mapa concesional, que sabemos que va quizás demasiado lento, quizás demasiado lento, por eso se están tomando medidas en paralelo en el corto plazo, usted sabe que en esas comarcas, por ejemplo, está funcionando, y bastante bien, el transporte a la demanda. Pero, además de

trabajar en el mapa concesional, le puedo decir también que, sabiendo de los tiempos que se manejan para tener ese mapa concesional —y bien que lo sabe el Partido Socialista, que no hizo nada en más de veinte años—, se está procediendo a licitar el sistema concesional actual, conforme al procedimiento que establece el artículo 88 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, para dar garantía jurídica y estabilidad a las actuales concesiones que están caducadas y muchas de ellas abandonadas.

Y, en concreto, le digo, por lo que se refiere a este tráfico, la nueva licitación ha propuesto la incorporación de la ruta recogida en la VJA-158, en la concesión 167, que incluyen la ruta Almería-Guadix-Baza, la ruta 164. La resolución de esta licitación y su prestación por el operador que resulte, lógicamente, adjudicatario nos va a permitir ya plantear esa conexión entre Almería y Baza.

Por lo tanto, le digo que se está trabajando en el corto plazo en esa línea de autobús que usted plantea, está el transporte a la demanda, se está trabajando en ese mapa concesional, que no lleva seis años, lleva más de veinte, sin que se renueve.

Y también le pediría que aceptaran esa enmienda, que entiendo que es complementaria del Grupo Popular, para que, además de trabajar en la conexión por autobús, que es necesario, comprendemos, apoyamos a este colectivo de estudiantes, pero creemos que también se olvidan, intencionadamente, y por eso hacemos la enmienda desde el Grupo Popular, de la conexión ferroviaria entre Guadix y Baza, hacemos la enmienda, desde el Grupo Popular, de la conexión ferroviaria entre Guadix y Baza, que también usted sabe que daría solución, en parte, a ese problema con la ciudad de Almería.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saavedra.

A continuación, es el turno de la señora Manzano.

Le recuerdo que tiene que pronunciarse sobre la aceptación de las enmiendas propuestas por el Grupo Popular.

Cuando usted quiera.

La señora MANZANO PÉREZ

—Pues gracias de nuevo, presidenta.

Miren, voy a aportar datos, datos que han sido trabajados por Esagral de manera seria, y que justifica la intervención que ellos —no lo olvide el señor Saavedra—, ellos y ellas, este colectivo, son los que plantean, no el Grupo Parlamentario Socialista.

Miren, Esagral hizo un cuestionario, en abril del año pasado, dentro del propio tren Almería-Guadix, en un viernes, un viernes cualquiera del mes de abril, como he dicho. La encuesta, que no es una encuesta científica, obviamente, pero yo le voy a dar el valor —ustedes hagan lo que estimen pertinente—, arrojó el siguiente dato. Y es que, de las personas que ocupaban las 300 plazas disponibles en el tren,

117 iban a Baza o a algún pueblo del Altiplano. Hoy serían todavía más, dado que sabemos que se han incrementado el número de estudiantes de estas comarcas en la Universidad de Almería.

Pero miren, en cualquier caso, señorías del Partido Popular, señor Saavedra, ya anteayer supimos que ustedes, una vez más, iban a utilizar al Gobierno de España para posicionarse en esta proposición no de ley. A mí me parece que es un desprecio, un desprecio a estos jóvenes, ciudadanos y ciudadanas activas y participativas, que han defendido sus intereses en el lugar donde se toman las decisiones y a través de sus representantes, que es aquí, en el Parlamento. Y ustedes, lo que están haciendo es contribuir, ninguneándolos de esta manera, pues contribuyen al descrédito de la política.

Porque les voy a recordar, señor Saavedra, pues que ni siquiera ustedes aceptaron escuchar. Estarán muy de acuerdo con este planteamiento que hace Esagral —aquí está, en un proyecto que entregaron a todos los grupos—, pero a ustedes no..., porque ustedes ni siquiera tuvieron la decencia o el detalle de poder reunirse con ellos.

Y tampoco ni siquiera han sido capaces, a la hora de elaborar las enmiendas, pues oye, llamarlos para ver qué les parecen. Porque bien se dice en la exposición de motivos que estas propuestas son de Esagral, no del Grupo Parlamentario Socialista.

Mire, yo lo que les pido es que reserven esos argumentos para con nosotros, para los grupos de la oposición, y no lo empleen con un grupo de jóvenes que lo único que han hecho ha sido una reivindicación, que es legítima, y que ustedes la respuesta que le han dado es, como siempre, «Pedro Sánchez». Dos palabras, solamente: «Pedro Sánchez».

Lo que tienen que decidir hoy ustedes aquí es si van a votar sí o no a la petición de la concesión de una nueva línea directa entre Baza y Almería y/o un servicio de bus lanzadera entre Baza y la estación de Guadix; eso es lo que tienen ustedes que decidir, nada más y nada menos. Que salga aprobada y que el Gobierno la tenga en cuenta es de lo que se trata y no de otro tema, señor Saavedra.

Y miren, sobre las enmiendas. Respecto a la primera, mire, lo de estudiar las alternativas y soluciones propuestas por Esagral, muy bien, pero es que Esagral —se lo vuelvo a decir— lo que plantea es una solución inmediata. Ustedes, con independencia de lo que dice usted, en su programa electoral, hace seis meses, se comprometieron a actualizar las concesiones de todas las líneas interurbanas. Y seis años después lo anuncian. Es decir, no es que seis años después lo han hecho, no; seis años después lo anuncian. Así que ¿cuánto tendríamos que esperar o cuánto tendría que esperar Esagral para tener ese mapa, para que ese mapa sea toda una realidad?

Y miren, ¿saben lo que sí ayudaría a estos estudiantes, señor Saavedra? Pues que ustedes modifiquen el PITMA y que el tramo Olula del Río-Baza pasara a estar contemplado como autovía. Eso sí que les ayudaría a estos estudiantes, porque una de las posibilidades que tienen para venir hasta Baza es coger precisamente esa carretera.

Y también lo que les ayudaría, señor Saavedra, pues que cumpliera el señor Moreno Bonilla con su promesa electoral de conectar la autovía del Almanzora por la A-92 Norte a la altura de Baza. Eso sí que les ayudaría de verdad, señor Saavedra. Y mientras no lo haga, pues no estarán ustedes mintiendo, porque también esto iba en el programa electoral.

Así que, respecto a la primera enmienda, no la aceptamos.

Y respecto a la segunda, no hace falta reivindicar al ministerio que trabaje por la reapertura de la línea Guadix-Baza-Lorca. Y no hace falta, porque el ministerio no la tiene descartada —señor Saavedra, no—, aunque haya un estudio informativo, que lo haya hecho una empresa tras haber ganado un concurso, que diga que no es rentable ni social ni económicamente. Por cierto, idéntica conclusión, señor Saavedra, idéntica a lo que dijo un estudio de viabilidad, realizado por el Partido Popular en el 2017, y que ustedes no se rasgaron las vestiduras entonces. Oh, qué casualidad... Entonces no era preocupante, entonces no era grave; entonces no había que manifestarse y no había que reivindicar precisamente esta línea.

Mire, nosotros estamos convencidos que en el marco del desarrollo del corredor mediterráneo, esta línea, la reapertura de esta línea será viable como línea complementaria y, por lo tanto..., y como piden, además, los colectivos en defensa del tren; este es el planteamiento que hacen los colectivos en defensa del tren. Así que no se preocupe, que no se ha descartado esta línea.

Y además, ¿qué tiene que ver esta línea con el planteamiento que hace aquí Esagral? Si es que esa línea ni siquiera pasa por Almería ciudad, señor Saavedra. ¿Pero qué locura es esta? Es que no tiene absolutamente nada que ver; no vendría a darle solución a esta demanda que hace este grupo de jóvenes que es Esagral. Mire, soy de allí. Y lamento más que nadie que el estudio informativo..., que el estudio informativo no haya concluido como deseábamos. Pero, en serio, no tiene nada que ver con la demanda planteada por estos estudiantes.

Yo, por lo tanto, lo que le voy a hacer es plantearle una transaccional para que, bueno, a pesar de lo que le estoy diciendo, ustedes intenten tenerla en cuenta y votemos sobre esa transaccional y sobre el primer punto de la PNL, que es propuesta de Esagral.

Y eso es lo que le voy a pedir, señor Saavedra: que se centre en ella y que voten a favor de esta iniciativa, si es que de verdad, como usted dice, apoyan a este colectivo. Pero no solo para darle una solución a la demanda de movilidad, a los problemas de movilidad que tienen los estudiantes del Altiplano, sino también para que demostremos, todos estos grupos de esta comisión, los grupos que hay en el Parlamento, que tenemos un compromiso con la educación, que tenemos un compromiso con el desarrollo territorial de esta zona, con el bienestar de nuestros jóvenes y también con su derecho a participar en la vida política, que es lo que ha hecho Esagral con esta iniciativa.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

¿La transaccional?

Señor Saavedra, mientras la estudia, vamos a seguir desarrollando el curso de la comisión. Y luego, antes de votar, pues ya dan ustedes su aceptación o no sobre la enmienda.

Vamos a parar treinta segundos para cambiarme de sitio, porque en la siguiente PNL me toca intervenir.

[Intervención no registrada.]

Bueno, pues ya lo digo: se acepta la transaccional. Luego se votará sobre el primer punto y la transaccional.

12-24/PNLC-000202. Proposición no de ley relativa a la propuesta de conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señorías.

Continuamos con la segunda proposición no de ley, relativa a la propuesta de conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla.

Y, como había indicado anteriormente la presidenta, va a haber solo una intervención de siete minutos. Y como fue el Partido Socialista el que llevó la iniciativa, va a ser él el que inicie el turno de debate.

Y, por tanto, por un tiempo máximo de siete minutos, tiene la palabra su portavoz, la señora Martínez. Cuando usted quiera, señoría.

La señora MARTÍNEZ DÍAZ

—Gracias, presidente.

Y, bueno, agradecer al resto de los grupos que hayan permitido que sea el Grupo Socialista quien inicie este debate.

Bueno, en primer lugar, me gustaría saludar a Antonio y a Agustín, que están en una sala en este Parlamento, siguiendo el discurrir de esta comisión. Ellos son los artífices de esta iniciativa, y representan a la Asociación Andalus, la Asociación para la Supervivencia de la Naturaleza y del Medio Ambiente.

Llevar varios meses reuniéndose con todas las administraciones, reuniéndose con todos los grupos políticos, para que este proyecto llegue a buen fin.

Se agradece que existan ciudadanos comprometidos con la sociedad y, lo más importante, que presenten iniciativas que van encaminadas a mejorar la vida de las personas.

Y también mi agradecimiento a todos los grupos políticos que han firmado esta proposición no de ley, que, al igual que el Grupo Socialista, han considerado que esta iniciativa es de sentido común.

Se trata de la conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla, conectando las líneas de cercanías C1, C2, C3, C5, con la futura línea 3 del metro de Sevilla.

Coincidimos todos en la preocupación por una movilidad sostenible y un claro interés en proponer mejoras en el sistema de transportes, que nos acerquen al cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad, conectividad territorial y equidad social.

Todos somos conscientes de que existe un déficit en infraestructuras de transporte público de alta capacidad en la provincia de Sevilla y, además, que hay una falta de comunicación entre estas infraestructuras.

Sevilla capital avanza en la construcción de la red de metro, centrada exclusivamente en su término municipal, siendo el núcleo central de la aglomeración urbana en la que viven un millón y medio de personas, que comparten una única estructura económica y social.

De los cinco cercanías que cuenta la provincia, cuatro de ellos llegan a la capital por el norte, la zona de El Higuerón, donde unen su trazado con las obras de la línea 3 de metro, a escasos 100 metros, sin tener programada una conexión.

Los cercanías C1 y C3 discurren por territorios con singularidades y problemas propios. El C1 sale de la Vega del Guadalquivir, donde se asienta una potente industria agroalimentaria, siendo una zona de expansión del área metropolitana de Sevilla. Esta línea aporta el mayor número de usuarios. El C3 sale desde Sierra Morena, comarca con un problema de despoblación, vía única, poca frecuencia y falta de conexiones, y esta mejora hará más atractivo su uso. El C2, interno de Sevilla capital, sin conexión prevista para la red de metro, conecta el Parque Científico y Tecnológico de la Cartuja de Sevilla y el Estadio Olímpico con la estación de Santa Justa. El PCT se está implantando en zonas de bajas emisiones, sin grandes alternativas al vehículo privado, donde trabajan o estudian 30.000 personas. El C5 viene del Aljarafe, donde residen 340.000 habitantes aproximadamente. No tiene un transporte público de calidad, ni eficiente ni dimensionado para el conjunto de la población que residimos en esta singular comarca. La baja frecuencia y falta de conexiones hacen que resulte poco atractivo desplazarse a algunas estaciones, lo que incide en su bajo uso y escasa competitividad para atraer a los usuarios del automóvil privado. La línea 3 de metro de Sevilla, en fase de construcción del ramal técnico, talleres y cocheras, en El Higuerón, norte de Sevilla capital, a escasos metros de donde confluyen estos cercanías que he descrito, conectará de norte a sur con las áreas hospitalarias y zonas más pobladas de Sevilla y, a pesar de ello, no existe una programación de conexión con la red de cercanías.

Para generar una verdadera red de transporte público que pudiera potenciar el uso de este, sería posible conectar a través del denominado intercambiador de El Higuerón los cercanías, como ya he dicho, C1, C2, C3 y C5 con la línea 3 de metro de Sevilla, mejorando así la accesibilidad y la movilidad en el área metropolitana Vega del Guadalquivir, Sierra Morena, el Aljarafe y Sevilla capital.

El intercambiador de El Higuerón estará ubicado en una zona de expansión y futuro desarrollo de Sevilla a los pies de la programada SE-35, uniendo la Sevilla rural con la urbana, la Sevilla con problemas de despoblación con la más poblada y grandes problemas de movilidad, la agrícola con la tecnológica, y abriría una oportunidad de acercarse a Sevilla por las zonas hospitalarias conectadas a la línea 3 de metro.

El objetivo central es convertir ambas infraestructuras y sus conexiones en el eje central de muchos de los desplazamientos en el arco norte de Sevilla, mejorando notablemente la accesibilidad y trasladando viajeros del automóvil al transporte público colectivo de alta capacidad. Actualmente, un 46% de los vehículos que circulan por la capital son residentes de fuera de ella.

Así se expresó en el pleno del Ayuntamiento de Sevilla, aprobando el pasado 20 de junio una moción instando a la Junta de Andalucía, como Administración competente, con la colaboración del Gobierno de España, a la creación de este intercambiador en la zona de El Higuerón para la mejora, como ya he dicho, de la movilidad metropolitana.

Igualmente, el pleno de Diputación de Sevilla, en sesión celebrada el 29 de mayo, ante la propuesta planteada por esta asociación, Andalus, aprobó una declaración institucional con el apoyo también de todos los grupos políticos. Y es por esto que todos los grupos políticos que estamos aquí solicitamos al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía que primero se cree una comisión o mesa de trabajo con

el Gobierno de España para que analicen la viabilidad del intercambiador en El Higuerón, junto con todos los estudios técnicos pertinentes, que en caso de que sea viable se firme un convenio de colaboración entre las dos administraciones, Junta de Andalucía y Gobierno de España, donde se contemple sus competencias, sus compromisos para la construcción del intercambiador en paralelo a la línea 3 de metro, para que su puesta en servicio coincida con la de dicha línea.

Y, para finalizar, crear una mesa técnica de seguimiento entre ambas administraciones para mantener informada a la ciudadanía en los avances, en el programa y en los presupuestos.

Y nada, para finalizar nuevamente, agradecer a la asociación Andalus el trabajo realizado y agradecer a todos los grupos políticos el apoyo a esta iniciativa, que sin duda mejorará la movilidad sostenible de la provincia de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Sería el turno, por tanto, ahora del grupo mixto y, al no haber nadie, pasamos al turno del Grupo Parlamentario Por Andalucía.

Y para la defensa de la misma tiene la palabra su portavoz, la señora Gómez.

Cuando usted quiera, señoría.

La señora GÓMEZ CORONA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, nos unimos al agradecimiento a la asociación Andalus por habernos traído esta propuesta. La verdad es que, cuando te la exponen, es curioso cómo algo de tan sentido común llama la atención que nadie lo haya pensado hasta ahora, más allá de ellos, nadie de quienes tienen responsabilidad política en esta materia. Y agradecer, además, que todos los grupos estemos de acuerdo en dar un impulso para mejorar la movilidad de la provincia de Sevilla, que yo creo que es algo muy necesario. Claro, la idea de poder conectar el metro con cuatro de las cinco líneas de cercanías que llegan a la ciudad, que unen la provincia, nos parece básico.

Decía la portavoz del Partido Socialista que el 46% de los automóviles que hay son de la provincia, más del 42% proceden de la zona del Aljarafe, con lo cual es una zona a la que vamos a ayudar especialmente con esta línea. Además, me parece que está muy bien pensado, porque para empezar la inversión es mínima. Lo que requeriría es un esfuerzo de acuerdo entre la Junta de Andalucía y el ministerio, y aquí yo creo que vamos a dar ese impulso necesario para que se pueda llegar al mismo.

Vertebrar todas estas zonas de la provincia nos parece una necesidad, y ya hemos visto, unas porque tienen una importancia económica en el sector agroalimentario, otras porque están sufriendo de despoblación, otras porque lo que tienen es muchos coches y provocan un embotellamiento que hace muy difícil la vida de sus habitantes y de los que viven en otras zonas de la ciudad.

Para empezar, el intercambiador sería un elemento disuasorio para coger el coche privado y utilizar el transporte público, que no solo es más sostenible y más eficiente, sino que acabaría provocando que la zona de Sevilla sea más amable, más saludable y porque, además, ganaríamos en tiempo, que eso es algo que, bueno, pues últimamente estamos aprendiendo a valorar, ¿no?, cuánto tiempo perdemos, cuánto estrés, cuánta ansiedad cuando pasas tiempo en el coche y crees que no llegas al cole a recoger a tu hijo, crees que no llegas a una reunión importante, y tenemos que ir en la línea de avanzar para conseguir medios de transporte que descongestionen las grandes ciudades, los grandes núcleos urbanos.

Esta propuesta, por tanto, que hoy va a salir por unanimidad, nos parece que va a conseguir especialmente mejorar el acceso de la zona norte a la capital, va a reducir el volumen de tráfico, va a dar servicio a muchos municipios que de otra manera quedarían de lado, ¿no? No podemos olvidar la parte de la provincia que está perdiendo población y que necesita una conexión con Sevilla más regular porque al final va todo unido de alguna manera. Así que, por nuestra parte, nos queda más que agradecer otra vez a los proponentes esta iniciativa, al Grupo Socialista por haber propiciado el acuerdo entre todos los grupos y, por supuesto, votaremos a favor y estaremos muy pendientes y ojalá que pronto pueda ser una realidad.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gómez.

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

Cuando usted quiera, señoría.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, el Grupo Parlamentario Vox en Andalucía apoya firmemente esta iniciativa a pesar de que hemos sido inicialmente excluidos por un problema de agenda para fijar una reunión con la asociación Andalus. Es una cuestión que hemos intentado explicar y reiterar nuestro apoyo a un proyecto de sentido común y fundamental para mejorar de manera muy notable las comunicaciones en la capital andaluza.

Esto es un hito que puede ser importante, como lo fue la aprobación de algo similar en la zona sur de la aglomeración urbana de Sevilla, concretamente en Alcalá de Guadaíra. Esto vendría a suponer que habría un intercambiador en el norte y otro en el sur y así estarían conectadas todas las líneas de metro con las líneas de cercanías de Renfe.

Y compartimos la necesidad de que se garantice la planificación y la ejecución en tiempo de todas las infraestructuras que consigan que los vecinos de Sevilla y los diferentes municipios de su área metropolitana puedan disfrutar de unos servicios de transporte de calidad.

Nosotros el apoyo a este intercambiador lo hemos venido haciendo en todas las instituciones donde tenemos representación. No es algo nuevo. Y así a nivel nacional se ha defendido en el Congreso de

los Diputados y se presentaron una serie de preguntas para conocer el posicionamiento del Gobierno de Sánchez respecto de este proyecto, y se solicitó información sobre el calendario de actuaciones y el coste que tendría esta infraestructura tan necesaria para Sevilla.

A nivel regional, también una batería de iniciativas presentadas a principios del mes de septiembre para conocer el trabajo que se estaba llevando a cabo por parte de la consejería para garantizar la conexión de las nuevas líneas de metro, en este caso la línea 3, con otros servicios de transporte ya existentes.

Y a nivel local, el grupo municipal de Vox en el Ayuntamiento de Sevilla también reclamó esfuerzos a todas las Administraciones para hacer realidad este intercambiador, que se calificó como un proyecto imprescindible y muy interesante. En suma, está claro que Vox está a favor del intercambiador de El Higuerón.

Y aprovechar también para instar a la consejera, la señora Díaz, para que ponga toda la carne en el asador y todos los medios necesarios para cumplir con los plazos previstos en la ejecución de las líneas 2 y 3 del metro de Sevilla. Es extremadamente importante el cumplimiento de los plazos. Y recordemos ese precedente más inmediato, la línea 3 del metro de Sevilla, que hay que reconocer que ha sido reactivada por el actual Gobierno popular, tras catorce años de abandono socialista. Pero, en cualquier caso, eso no parece suficiente. Es determinante que esto no ocurra con la planificación y redacción de los proyectos de la línea 2 del metro, ni tampoco con el futuro intercambiador de El Higuerón.

Los vecinos de Sevilla ya sufren restricciones a la movilidad, coartando su libertad de movimiento en función de su nivel económico, de si pueden optar a un vehículo eléctrico, híbrido o de gasolina, pues con la implantación de zonas de bajas emisiones en la zona de la Cartuja. Vox seguirá trabajando para que se declaren ilegales todas las zonas de bajas emisiones que están todavía en vigor en España.

Sin embargo, vemos cómo los sucesivos gobiernos han sido incapaces de llevar a cabo políticas que les garanticen el disfrute de un sistema de transporte público sencillo y eficaz.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Es el turno, por tanto, para cerrar el debate, del Grupo Parlamentario Popular. Y para defensa de la misma tiene la palabra la presidenta de esta comisión, la señora Chocano.

Cuando usted quiera, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, pues, brevemente, porque ya se ha expuesto ampliamente en qué consiste esta proposición que se trae aquí. Lo primero que quiero poner de manifiesto es que es una proposición de consenso y es necesario ponerla de relieve porque, cuando hay buenos proyectos, cuando hay proyectos que interesan a la sociedad, cuando hay proyectos interesantes, pues todos los grupos políticos estamos de acuerdo en respaldarlos. Por lo tanto, es una cosa que también tenemos que explicarle a la sociedad

para que no nos vean siempre como los que discutimos sin llegar a acuerdos. Cuando hay un proyecto bueno, cuando hay una mejora para los ciudadanos, en este caso, de Sevilla, pues todos los grupos estamos de acuerdo.

Después también quiero aprovechar la ocasión para agradecer a la asociación Andalus, como ya han dicho los diputados que me han precedido, en tener esta iniciativa. Y, bueno, igual que la señora Gómez, también cuando conocí la proposición me quedé un poco perpleja de que a nadie se le hubiera ocurrido esto que parece tan obvio. Cuando una línea de metro que se está ahora empezando a construir pasa al lado de otro sistema de transporte diferente, como son los cercanías, parece mentira que a nadie se le haya ocurrido conectarlos. Y que esta asociación, cuyo fin es la supervivencia de la naturaleza y el medioambiente, nos aporte esta idea, pues, es bienvenida y quiero reconocerla también públicamente.

Entrando ya en el asunto, quiero incidir en tres aspectos, ya que ya se ha explicado cómo sería en realidad este intercambiador. Lo primero, insistir en la utilidad que tiene el intercambiador y por qué es importante su construcción. En la oportunidad de hacerlo ahora. Y resaltar el consenso de las administraciones, que también se ha hablado hoy.

Con respecto a la utilidad de este intercambiador, pues sobre todo hay que resaltar que conectaría dos redes de transporte público que son útiles para muchos ciudadanos, no solamente de la ciudad de Sevilla, sino del área metropolitana. Y que son dos redes de transporte independientes, que funcionan por separado y que parece mentira que solamente hoy tengan un punto de conexión, que es la estación de San Bernardo. Este sería un segundo punto que sería deseable y también merecería la pena estudiar el otro punto, la zona sur. Otro intercambiador que se previó en la construcción de la línea 1, pero que ha quedado ahí pendiente de un convenio entre administraciones y está un poco durmiendo el sueño y la esperanza de que al final, también, se llegue a buen puerto, como con este.

Luego, también es importante destacar que la situación donde se ubica el intercambiador de EL Higuierón no solamente es la puerta de entrada de la comarca noreste de Sevilla, de zonas despobladas, ya se ha hablado aquí, sino también que en esta zona de la ciudad se prevé un desarrollo importante urbanístico. Un distrito tecnológico, con la construcción de más de 2.500 viviendas nuevas, que también con este intercambiador tendrían un punto de acceso a los sistemas de transporte público de Sevilla y de su área metropolitana.

También es una oportunidad, también lo han referido otros diputados, de mejorar la conectividad de Sevilla con La Cartuja, donde hay varias facultades, el parque tecnológico, multitud de empresas, organismos públicos y el Estadio Olímpico, en el que en breve, en 2030, que parece que está muy lejos pero está cerca, se desarrollará un mundial de fútbol, con la demanda de accesibilidad que va a tener. Si encima se prolongase la línea C2 de cercanías, pues ya sería perfecto, hasta conectarla también con la línea 1 del metro.

Y también, además, este intercambiador contribuiría con la mejora de los objetivos de desarrollo sostenible.

Como decía, el segundo punto también es que es un momento muy oportuno para incluir este desarrollo del intercambiador de El Higuierón, ahora que todavía no está en funcionamiento, que está en construcción la línea 3 Norte, del metro de Sevilla, puesto que no va a interceder en el funcionamiento.

Si esto se empieza a activar cuando la línea ya esté en funcionamiento, pues las molestias para todos van a ser mucho más complicadas y, además, el coste será más alto.

Y, por último, también resaltar el consenso de todas las administraciones, a las cuales Andalus les ha propuesto esta solución. Ya lo ha referido también la señora Martínez. La Diputación de Sevilla hizo una moción institucional, el Ayuntamiento de Sevilla y otros ayuntamientos de la zona norte y del Aljarafe de Sevilla también están muy de acuerdo con esto. Y yo creo que, incluso ayuntamientos a los que no se les ha propuesto, no creo que haya ningún ayuntamiento del área metropolitana que le ponga ninguna pega a este proyecto.

Así que falta solamente conocer la postura de las administraciones que realmente tienen las competencias directas en este intercambiador, es decir, el Gobierno de España y la Junta de Andalucía. Por eso apoyamos esta proposición no de ley para crear una comisión de trabajo que analice la viabilidad de forma conjunta y la realización de estudios técnicos correspondientes, de forma coordinada, entre administraciones. Que se establezca un convenio de colaboración, si se llega a la conclusión de que este intercambiador es realmente útil, como así parece. Y que se cree la comisión técnica de seguimiento para informar de forma continuada no solamente a las administraciones, sino también a todos los ciudadanos.

Así que, como todos estos objetivos son deseables, obviamente apoyaremos esta proposición no de ley. Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

Al término de esta proposición no de ley, antes de empezar con la siguiente proposición no de ley, le solicito a la presidenta que ocupe su lugar.

12-24/PNLC-000203. Proposición no de ley relativa a las medidas de mejora de la movilidad y del transporte por carretera entre Cádiz y Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La tercera proposición no de ley, del primer punto del orden del día, es la proposición relativa a las medidas de mejora de la movilidad y del transporte por carretera entre Cádiz y Sevilla, a propuesta del Grupo Popular.

Y para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Saldaña. Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues hoy llega aquí, a la comisión del Parlamento, una proposición que se está trasladando a todas las administraciones y se está trasladando a todas las cámaras desde Cádiz a Madrid. Y, además, que refleja también el apoyo prácticamente unánime de la mayoría de los alcaldes de la provincia de Cádiz, sobre todo los que se encuentran en el entorno —bueno, también Sevilla, evidentemente—, pero en este caso se están moviendo desde la provincia de Cádiz, en el entorno de la antigua autopista, de la AP-4, y también, bueno, ¿por qué no decirlo?, con la conexión a la A-381, que es la que lleva al Campo de Gibraltar, porque, al final, no nos olvidemos que estamos hablando de una columna vertebral, norte a sur, de la provincia de Cádiz, que es la conexión en Jerez de la AP-4 y después la continuación en Jerez hacia el Campo de Gibraltar y hacia Algeciras, a Jerez-Los Barrios.

Miren, esta proposición tiene sentido porque todo el mundo en la provincia de Cádiz, todo el mundo, de Cádiz a Madrid, sabe perfectamente que la conexión entre Cádiz y Madrid no está bien. No está bien por tierra, pero últimamente tampoco está bien ni por ferrocarril ni, evidentemente, tampoco por aire. Y estamos hablando de una provincia turística importante, una provincia que tiene una población de más de 1,2 millones de habitantes, una provincia que, además, tiene uno de los polos de desarrollo industrial más importantes, como es en el Campo de Gibraltar, que tenemos unos astilleros, que competimos a nivel europeo e incluso a nivel mundial... En fin, estamos hablando de una provincia pujante y una provincia que no se le pueden poner más barreras a su desarrollo. Y todo el mundo sabe también que, durante los últimos cincuenta años, los ciudadanos de la provincia de Cádiz hemos estado también discriminados, en esa conexión de Cádiz a Madrid, porque era el único tramo, hasta la liberalización del peaje, el único tramo de la carretera desde Cádiz a Madrid que no tenía un trazado alternativo de doble vía sin peaje, que era el tramo de Jerez a Sevilla.

Tuvimos la suerte, yo creo que ahí un punto de conexión importante de los gaditanos con los catalanes es que tuvimos la suerte de que las concesiones de la AP-4 y la AP-7 finalizaban a la vez y, por tanto, nadie se atrevió a renovar esa conexión. Y la realidad es que hoy es una vía que se muestra insuficiente para el tráfico que alberga. Y les voy a dar unos datos para que vean exactamente de qué

estamos hablando. Esta autopista, o esta autovía, que es de los años setenta, se diseñó cuando por esa vía pasaban diariamente 2.000 vehículos al día. Actualmente, y según los últimos datos del Ministerio de Transporte, se han registrado más de 31.500 vehículos al día. Es decir, de 2.000 que pasaban inicialmente cuando esa vía se construyó, a 31.500. Pero es que, además, en los últimos cinco años se ha incrementado un 30%, pasando de unos 24.000 al día a los ahora 31.500 que actualmente —insisto, datos del ministerio— estamos albergando.

Pero es que, además, resulta que, gracias a que el puerto de Algeciras está cada vez más pujante y está tirando cada vez más, hace apenas cinco años en Algeciras se manejaban cien mil contenedores y ahora se ha superado en cuatrocientos mil contenedores, lo que supone, además, un tráfico añadido importante de camiones. Bendito sea, porque es lo que necesitamos en nuestra provincia, que haya esa conexión, pero, evidentemente, le tenemos que poner las calles, las carreteras, acordes para que ese importante volumen económico y esa pujanza económica tengan una buena canalización.

Por eso, no solo por la importancia que tiene para el comercio, también para la población, es importante que se acometa, de alguna forma, lo que son las mejoras de las infraestructuras de conexión en la provincia de Cádiz. Y todo el mundo está de acuerdo en que ahora mismo hacen falta dos cosas: una —y no voy a entrar en polémicas de si se prometió o no se prometió, al menos de momento—, que es la duplicación de la nacional IV, que se estaba iniciando, se está iniciando desde Sevilla, pero que, evidentemente, va muy lenta, va muy lenta, que podemos parar otros cincuenta años más, ¿no?, porque la última licitación creo que eran siete kilómetros más. Y, claro, al final es necesario que se duplique la antigua nacional IV.

Y, por otro lado, que se está pidiendo desde todos los sectores, todos los ámbitos políticos, pero también los empresarios, tanto de Cádiz y de Sevilla, y es que la actual autopista, que ya no es de peaje, tenga un tercer carril. Las dimensiones de los carriles, las dimensiones de diseño que se realizaron hace cincuenta años, no son acordes a la realidad que hay hoy en día. Y no hace falta ya ni incluso que sea una hora punta; en el momento en el que haya un coche —y les invito a que lo prueben— estacionado en el arcén, sin invadir la calzada, por algún motivo, sin invadir la calzada, simplemente por ese hecho, la reducción de la velocidad de circulación de los coches hace que se formen atascos. Por tanto, es una carretera que ahora mismo es totalmente insuficiente.

Creo que es algo unánime en todos los sectores de la población de la provincia de Cádiz. Y lo que hoy el Partido Popular trae aquí es, precisamente, que el Parlamento, que esta comisión, muestre su apoyo a esa reivindicación de que se acometan esas dos obras: una, la duplicación de la antigua, o sea, de nacional IV y otra, el tercer carril en todo su tramo, todo su recorrido en lo que era la antigua autopista, actual AP-4.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

A continuación, pues faltan dos grupos.

Entiendo que el siguiente en participar es el señor Hernández.

Cuando usted quiera, señor Hernández, tiene la palabra para la defensa de esta proposición no de ley.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, presidenta.

Los de Vox siempre estamos preparados, como diría mi compañero Ricardo.

En fin, bueno, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa. Es cierto que Cádiz es la provincia española con mayor tasa de desempleo, a pesar de ser un territorio con amplias posibilidades para su desarrollo socioeconómico. Y nosotros pensamos que los sucesivos gobiernos bipartidistas no han sido sensibles con sus necesidades, restando competitividad a zonas muy pujantes y localidades muy pujantes: Jerez, Sanlúcar, Ubrique, Algeciras o la propia capital, el propio Cádiz.

La falta de inversión en infraestructuras no ha permitido que la provincia esté suficientemente conectada ni con el resto de la región andaluza ni con el resto de España. Como consecuencia, la captación de inversión se complica, y grandes proyectos en cartera o no se ejecutan o se dilata su ejecución en el tiempo. En cuanto a infraestructuras viarias, pues claro, como ha expuesto el señor Saldaña, la mayor demanda de la provincia en esta materia es el desdoble de la carretera nacional IV. Esta mejora, reclamada por los agentes económicos y sociales desde hace décadas, se considera necesaria y clave no solo para impulsar el desarrollo económico de la provincia, sino para toda la región de Andalucía.

A pesar de ello, el pasado mes de abril vimos cómo el Gobierno de la nación se negó a llevar a cabo esta ampliación de unos 66 kilómetros, entre Jerez y la localidad sevillana de Los Palacios. Se trata del único tramo de esta nacional que conecta la provincia con Madrid que no está desdoblado. Y, además, es el único que sigue manteniendo una travesía, a su paso por la localidad de El Cuervo.

Luego está esa ampliación a tres carriles de la AP-4, que conecta la ciudad de Cádiz con Sevilla y que solo está prevista por el actual Ministerio de Fomento a lo largo de 34,4 kilómetros entre Dos Hermanas y Las Cabezas de San Juan, en la provincia de Sevilla. O sea que, por el momento no se prevé licitar la redacción del proyecto de trazado y construcción de ese tercer carril de la autopista a su paso por la provincia de Cádiz, que nosotros, como hemos dicho, consideramos imprescindible para mejorar la fluidez del tráfico, la accesibilidad y la seguridad vial.

Y también hay grandes deficiencias en cuanto a movilidad ferroviaria. Nosotros, en Vox, hemos denunciado en otras ocasiones el contexto actual de déficit en infraestructuras ferroviarias y una red existente obsoleta que, insistimos, limita el desarrollo socioeconómico de Cádiz. En los últimos años, Cádiz ha sido testigo de cómo la inacción de los poderes políticos, tras la crisis de 2008 y, posteriormente, la crisis sanitaria de 2019, han dejado abandonada la provincia, que ha supuesto, al final, un empeoramiento de la calidad de vida de sus vecinos, con el recorte de servicios públicos, restando competitividad a sus empresas y alejando el interés de nuevos inversores. Nosotros en Vox tenemos mucha preocupación y sentimos la necesidad de mejora de las infraestructuras de transporte de la provincia de Cádiz. Y, bueno, pues en ese sentido hemos registrado diferentes iniciativas tanto en el Parlamento de Andalucía como en el Congreso de los Diputados. Es muy importante que se asuma buscar soluciones a esta cuestión.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Hernández.

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

La señora ARRABAL HIGUERA

—Buenos días.

Muchas gracias, presidenta.

Efectivamente, la AP-4, ahora libre de peaje, fue una autopista que se inauguró en 1973, o sea, en la última etapa de la dictadura franquista. Quiero recordarlo porque parece que ustedes culpan al Partido Socialista de que las dos provincias, Cádiz y Sevilla, estuvieran condenadas por autopista por culpa del Partido Socialista. Quiero recordar también que fue con José María Aznar al frente del Ejecutivo en 1997, cuando la autopista tendría que haber estado amortizada, según los planes iniciales, y aprobó una tercera prórroga de peaje hasta el 2019 de 22 años más. Menos mal que fue anterior a la ley que hizo posteriormente para legalizar una liberación de otro peaje allá por Galicia. Pero, miren ustedes, Aznar fue presidente de 1996 al 2004. Rajoy fue presidente de 2011 al 2018. Prácticamente 16 años de gobierno, señorías del Partido Popular, 16 años de gobierno.

Estamos en época del Gobierno de Rajoy, ¿vale? La ministra, la nueva ministra en aquel momento, Ana Pastor, sentenció en 2012: «El tiempo de las obras faraónicas ha terminado», refiriéndose literalmente al desdoble de la Nacional IV. Yo entiendo que el señor del Partido Popular no entre en lo que no le interesa, pero, hombre, vamos a hacer un poco de historia de dónde venimos, dónde estamos y a dónde hay que llegar, por supuesto. A dónde hay que llegar también. Pero, hombre, todo esto no ha sido baladí. Vamos a ver. Eso pasó en 2012 con Rajoy en el gobierno y Ana Pastor de ministra. En el 2012. ¿Qué pasó? Que el Partido Popular, cuando llegan las elecciones, se pone nervioso y se pone otra vez a hacer visitas y a decir que el delegado del Gobierno, Antonio Sanz, en su momento el que era portavoz del Partido Popular aquí en el Parlamento, le entraron las prisas y, de nuevo, la celeridad del desdoble. Ahí otra vez tenían el compromiso encima de la mesa.

Miren ustedes, esta obra... Hay una parte que se hizo la obra y que se inauguró en el 2021, una obra de tres años de ejecución que se comenzó en el 2006. Pero, bueno, a lo que vamos, carreteras nacionales, estamos hablando de la Nacional IV y de la AP-4, carreteras nacionales, debate nacional. Pero parece que no tienen nada que hablar de las competencias de la Junta de Andalucía. Parece que el grupo del Partido Popular o no lo dejan o no tiene nada que reclamar, no tienen nada más que darse una vuelta por las distintas provincias para ver la cantidad de necesidades que tienen nuestras provincias y nuestros ciudadanos, que son competencia de la Junta de Andalucía. Pero no pasa nada, hablamos también de lo que es competencia nacional.

Pero tengo que decir que me ha sorprendido muchísimo que, hablando de la conexión entre Cádiz y Sevilla, no se haya incluido en esta proposición no de ley una de las grandes infraestructuras viarias dependientes de la Campiña de Jerez y, por ende, del conjunto de la provincia, la finalización del desdoble de la Jerez-Antequera. Es una de las principales vías de conexión de la provincia con el resto de la co-

munidad autónoma. El único tramo que es autovía a día de hoy es el tramo de Jerez-Arcos. Pero aquí no se dice nada de ella. ¿Ese tramo no preocupa, ese tramo no es necesario? ¿O es que aquí solamente venimos a confrontar, a pedir, a solicitar al Gobierno de España porque el de la Junta de Andalucía no va a hacer nada? Por lo menos, inténtenlo ustedes, inténtenlo por lo menos.

Pero es que tampoco se habla aquí de la necesidad del mantenimiento y de la inversión en la 381. No de un parcheo, no hablemos de parcheo, hablemos de la necesidad que tiene la 381 de mantenimiento. Miren ustedes, yo soy de Algeciras. Yo todas las semanas vengo dos o tres días a Sevilla. Yo cojo la 381 y la AP-4 —no voy a decir a diario, porque depende de la semana, son dos o tres días— y le puedo hablar de las condiciones en las que está la 381 y los atascos que yo cojo en la AP-4. Porque yo las transito, una y la otra.

Pero es que, además, como sabemos, la 381 fue la autovía que mitigó el aislamiento del Campo de Gibraltar en 2004. La primera autovía verde de Europa, condicionando su trazado para salvaguardar el Parque Natural de los Alcornocales, 360,6 millones de euros. Fue necesario para el turismo y para toda la provincia, el desarrollo de las industrias del Campo de Gibraltar. Claro que era necesario. Y ahí estuvo el presidente Chaves, que apostó por esa carretera y se empezó y se terminó. A ver, ¿a quién se refiere usted con que se le ponen barreras al desarrollo? Explíquese usted, ¿barreras al desarrollo al Partido Socialista? La 381, segundo puente de Cádiz, la inauguración de la parte de la Nacional IV que se duplicó. Hombre, por favor.

Pero vamos a más. Vamos a más.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Arrabal, ha consumido el tiempo.

Vaya concluyendo, por favor.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida, no tardo mucho más.

Ustedes tienen un camino aquí y no quieren admitir que esto también es responsabilidad de la Junta de Andalucía, las conexiones.

Está clara la intención con esta iniciativa de confrontación con el Gobierno central. Si fueran los intereses de los ciudadanos lo que a ustedes les han traído aquí, entiendo que ya que han hablado del puerto de Algeciras, hubiesen hablado de que todo ese tránsito de tráfico pesado que padece la 381 y la AP-4 no sería tal si tuviéramos la salida por ferrocarril de las mercancías, ¿no? Estupendo. Quizás es que ahora no compense o no les convenga o no les venga bien hablar de ese ferrocarril. Ahora que Adif licita obra por valor... Como ya se me ha terminado el tiempo, no voy a decir nada más que traía las tres últimas, pero no me voy a entretener en decir cada una de ellas. Pero, miren ustedes, por valor de 68 millones de euros, por valor de 3 millones de euros y otra por valor de 30 millones de euros. Si ya tuviéramos terminada..., porque en los ocho años del Partido Popular se hubiese invertido, se hubiese invertido...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Arrabal, ha sobrepasado dos minutos su tiempo.

Entonces, por favor, concluya, pero no siga argumentando, porque entonces nos pueden dar las diez de la noche argumentando.

Ha sobrepasado su tiempo. Le dejo que concluya, pero no que siga esgrimiendo argumentos.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Vale, gracias, presidenta.

Concluyo diciendo que, claro, que vamos a apoyar esta iniciativa.

Todas las inversiones, todas las infraestructuras que vengan a nuestras provincias, bienvenidas sean. Pero que hay que tener coherencia a la hora de trasladar una iniciativa en estos términos. El ferrocarril antes, y en ello se está ahora que está el Gobierno del Partido Socialista.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, yo creo que en la primera intervención ha quedado claro el posicionamiento. Y, bueno, yo creo que me gustaría contestarle... Bueno, agradecerle al señor Hernández, y contestarle a la señora Arrabal, porque la verdad es que es sorprendente cómo ella, como portavoz del Partido Socialista, que yo creo que al final perjudica bastante la posición de su partido en esta comisión, cuando no hay problemas se los inventa. Es decir, si no se le ataca, ella se inventa que se le ha atacado.

[Intervención no registrada.]

Déjeme. Señora Arrabal, yo no he dicho ni una...

Señora Arrabal, yo no he dicho ni una palabra cuando usted estaba hablando.

[Intervención no registrada.]

Así que...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No interpele, señora.

[Intervención no registrada.]

El señor SALDAÑA MORENO

—Es mi tiempo, por favor...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría. No interpele.

No interpele porque...

El señor SALDAÑA MORENO

—En mi tiempo, por favor...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No es su tiempo.

[Intervención no registrada.]

El señor SALDAÑA MORENO

—Déjeme, déjeme.

Yo voy a decir en mi tiempo lo que yo considero oportuno, igual que usted ha dicho lo que ha considerado oportuno.

Señora Arrabal, respete usted a los demás.

Mire, usted se los inventa los problemas. Pero, además, es que le voy a decir una cosa. Hasta para manipular y para mentir hace falta ser preciso. Y le digo por qué. Porque usted, para intentar dar la opinión de que quien había renovado el peaje era Aznar, ha cometido incluso un error de falta de conocimiento o de falta de lectura. Porque ha dicho que fue Aznar en el año 1996 que en la tercera prórroga. ¿Y las dos anteriores se le han olvidado a usted? Es decir, ha dicho usted hasta la tercera. Podría haber dicho que prorrogó la concesión. No, no, no. Ha dicho usted la tercera prórroga, para que usted vea la metedura de pata por intentar manipular. Porque ha dejado...

¿Me quiere dejar usted que hable, señora Arrabal?

Porque es que usted ha obviado que dos presidentes anteriores, en el año 1977, Adolfo Suárez, y después Felipe González, en el año 1986, hasta el 2006, prorrogó la concesión de la AP-4. Pero es que antes de irse Felipe González, en el año 1995, fue el que dejó preparado la prórroga de la concesión hasta el año 2019, que efectivamente, como usted bien dice, después firmó el presidente Aznar.

Yo no quería entrar en eso, pero es que es la realidad de lo que ha ocurrido en la historia. Y, además, ¿usted sabe por qué se prolongaron? Porque esa autovía se construyó con la intención del desarrollo del Bajo de la Cabezuela del puerto de Cádiz. Y, precisamente, como durante todos estos años el Partido Socialista en Andalucía y en España de lo que se ha preocupado es de intentar que la gente de Cá-

diz no progresara y que fuera una pobreza mantenida para que, al final, los votaran a ellos, diciéndoles «qué miedo que viene la derecha», pues no se había generado el tráfico que se tenía que haber generado en una de las provincias más completas y con más posibilidades de toda España.

Yo no iba a entrar en eso, señora Arrabal, pero es que usted, hasta para mentir, hay que leer y hay que ser preciso. O sea, usted no puede venir aquí diciendo que la prórroga la hizo Aznar y olvidarse de que antes Adolfo Suárez, en el 1977, y después Felipe González, en el 1986, prorrogaron veinte años más. Porque yo no quería entrar, pero es que le tengo que hacer ver las falsedades que usted plantea para intentar manipular a la opinión pública.

Pero, además de eso, le voy a decir otra cosa, que no lo he querido decir. Es que no fue el PP, es que fue el presidente Chaves cuando, en el año 2004, dio 125 millones de euros de todos los andaluces para liberar el tramo de peaje entre Jerez y Cádiz, cuando ya teníamos un trazado alternativo porque el Gobierno de España, del Partido Popular, con el ministro Álvarez Cascos, había hecho la ronda oeste de Jerez y la conexión con El Puerto de Santa María y Cádiz. Y entonces fue cuando la Junta de Andalucía puso 125 millones de euros en una carretera que era del Estado, y lo hizo porque, según supimos después, había llegado a un compromiso con Zapatero para que se desdoblara. Y lo dijo el señor Chaves, que esto era fruto de un compromiso al que había llegado con Zapatero para desdoblar la Nacional IV, desde Sevilla a Cádiz.

Claro, es que yo no lo quería decir, pero es que se lo tengo que decir. Es que Zapatero, Chaves y Felipe González, y ahora Pedro Sánchez, llevan cincuenta años engañando a los ciudadanos de la provincia de Cádiz, y eso lo sabe todo el mundo. Por tanto...

[Intervención no registrada.]

No, cincuenta, desde el principio hasta ahora, cincuenta años. Entonces, señora Arrabal, usted lo que no puede hacer es venir aquí en una proposición de consenso a inventarse usted problemas donde no los hay, ataques donde no los hay y, además, manipulando de forma —permítame que se lo diga—..., de forma burda y fácilmente detectable una historia que es distinta a la que usted ha contado. La historia es la que es y es distinta a la que usted ha contado.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Les voy a pedir, diputados del Partido Socialista, porque son ustedes los que están interrumpiendo a la persona...

[Intervención no registrada.]

Sí, pero es que todavía no he escuchado a ningún diputado, de ningún grupo, interrumpir a nadie de los que estaban en el uso de la palabra, excepto en esta intervención a ustedes. Y por eso lo tengo que decir, especialmente a uno de ellos.

[Intervención no registrada.]

Bueno, hacemos una pequeña pausa.

Ah, no, hay que votar. Hay que votar.

En la primera proposición no de ley, el Partido Popular ha pedido la votación por puntos y se va a realizar de esa manera. Así que, en la primera proposición no de ley, hacemos dos votaciones, una del punto 1, tal y como estaba, porque no se ha admitido la enmienda.

Así que, ¿votos a favor?

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Ninguna.

Y de la enmienda transaccionada.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues, por lo tanto, el primer punto queda rechazado y la enmienda transaccional queda aprobada por unanimidad.

La segunda proposición no de ley, relativa a la propuesta de la conectividad ferroviaria en el arco norte de la aglomeración urbana de Sevilla, se votan conjuntamente los tres puntos.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues queda aprobada esta proposición no de ley.

Y, por último, la tercera proposición no de ley, relativa a las medidas de mejora de la movilidad y transporte por carretera entre Cádiz y Sevilla, que también se vota de forma conjunta.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues hacemos un descansito de cinco minutos para que se incorpore la consejera al desarrollo de la comisión.

Muchas gracias.

[Receso.]

12-24/APC-003258, 12-22/APC-000369, 12-22/APC-000527, 12-22/APC-001334 y 12-23/APC-000416. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las viviendas irregulares en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Retomamos la celebración de la comisión, con la incorporación de la consejera. Bienvenida, consejera, bienvenida al equipo de la consejería.

Pues nada, ya no paramos. Y empezamos por la primera comparecencia, que es una comparecencia agrupada, relativa a la construcción y a las parcelaciones ilegales en Andalucía.

Cuando usted quiera, consejera, tiene la palabra.

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

—Bueno, pues muy buenos días. Señora presidenta, muchas gracias.

Señorías, comparezco en esta comisión para informar sobre las actuaciones de esta consejería relativas a las construcciones y parcelaciones ilegales en Andalucía, un fenómeno que, sin duda, supone un grave daño al mapa andaluz, con la consiguiente pérdida de valores naturales, medioambientales y agrícolas.

Como se pueden imaginar, el ejercicio de la disciplina territorial y urbanística, competencia que tiene atribuida esta consejería, es la mejor arma para poner freno a las agresiones que se vienen sucediendo en nuestro territorio contra el suelo rústico. Y a eso, precisamente, nos hemos dedicado desde la llegada al Gobierno de Juanma Moreno, a la Junta de Andalucía: a ejercer con la máxima eficacia esa disciplina territorial y urbanística, y a propiciar un cambio en el modelo de gestión de la labor inspectora frente a las edificaciones ilegales, con una premisa clara: que nadie se salte la ley y que nadie construya donde no puede hacerlo.

Había que contrarrestar la situación generada durante los anteriores Ejecutivos socialistas, lo que provocó la proliferación de edificaciones irregulares, originando graves problemas territoriales y ambientales. Y nos pusimos manos a la obra para evitar que el problema siguiera creciendo.

Les doy un dato: el análisis del territorio andaluz, efectuado en el año 2019 por la Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo, concluyó que, de un total de aproximadamente 500.000 edificaciones existentes en suelo no urbanizable en Andalucía, alrededor de 300.000 edificaciones eran irregulares. Y de ellas, solo un 26% habían sido declaradas en situación de asimilado a fuera de ordenación y, por consiguiente, habían podido acceder a los suministros básicos en condiciones mínimas de seguridad y salubridad. Ese fue el legado que recibimos de los Gobiernos socialistas: una situación de indisciplina urbanística generalizada, con el consiguiente daño ambiental, territorial y de la propia imagen de Andalucía.

Había, por tanto, que poner freno a la proliferación de edificaciones irregulares, pero también había que gestionar la herencia recibida y ofrecer una solución a cientos de miles de viviendas en suelo rústico

sobre las que no es posible adoptar medidas de protección de la legalidad urbanística, porque ha prescrito la acción de la Administración.

Estas viviendas se encontraban en un limbo jurídico. Ni se podían derribar ni se podían realizar obras indispensables para garantizar las condiciones de seguridad y salubridad de la población que vive en ellas. Y tampoco se podían realizar obras para reducir el impacto ambiental y territorial que ocasionan. Ese fue, señorías, el triste punto de partida que se encontró este Gobierno.

Había, por tanto, muchas cosas por hacer, mucho trabajo por desarrollar en aras de favorecer un cambio de dinámica que permitiera mitigar los efectos ambientales, territoriales y paisajísticos de las edificaciones.

Había que mejorar la eficacia de la labor inspectora. Había que reaccionar con agilidad y paralizar las infracciones en el primer momento de su comisión. Había que poner el acento en la prevención antes que en la represión. Y a ello nos hemos dedicado, y con acierto, según revelan los números. Gracias también, tengo que decir, a un fabuloso equipo de profesionales. Aquí está hoy el director general de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Pero también tengo que darle la enhorabuena a todo su equipo.

Les puedo asegurar que, en estos cinco años de este Gobierno, los datos de actuaciones en materia de disciplina urbanística avalan la eficacia del trabajo desarrollado. En términos generales, el número de actuaciones en materia de disciplina se ha triplicado desde el año 2018, último año del ejecutivo socialista. Y si atendemos al número de parcelas y edificaciones objeto de expediente de protección de la legalidad, el número se habría multiplicado por casi doce: 433 en este 2024, frente a 38 en el año 2018.

Les ofrezco algún dato relevante. En lo que llevamos de año, a fecha de 19 de septiembre, se han precintado por la inspección de la Junta de Andalucía 425 edificaciones y parcelas ilegales. La mayoría de ellas en el marco de un plan de choque llevado a cabo durante los meses de junio y julio. Pero es que en los años 2022 y 2023 se efectuaron un total de 742 precintos: 375 en el 2022, 367 en el 2023. ¿Saben ustedes cuántos precintos de edificaciones y parcelas se llevaron a cabo en el año 2018? Cero, ningún precinto.

Actualmente, los equipos de inspección trabajan en nuevas operaciones de precinto, estando previsto que en los próximos días se precinten más de cien parcelas ilegales. Estos datos evidencian a las claras un cambio de tendencia.

Y hay otro que no se traduce en números, pero sí en un cambio de mentalidad. Las actuaciones inspectoras se difunden y existe una mayor conciencia social que nos lleva, por ejemplo, a debatir hoy en el Parlamento sobre una realidad que ha estado silenciada durante muchísimos años. Para revertir la situación heredada y propiciar este punto de inflexión, este Gobierno se ha apoyado en una nueva normativa. Han sido estas modificaciones normativas las que han contribuido de manera decidida a un cambio de dinámica.

En primer lugar, el Decreto Ley 3/2019, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares. A la vista de la herencia recibida, había que reconsiderar la estrategia seguida por el anterior ejecutivo socialista y adoptar medidas urgentes. Y eso fue lo que hicimos nada más llegar, con este decreto.

Seguidamente, la LISTA aprobada en diciembre de 2021. A diferencia de la norma anterior, la LISTA incluye en nuestro ordenamiento jurídico, por primera vez, el concepto de disciplina territorial y otor-

ga a la Junta la competencia directa para intervenir frente a las infracciones de mayor impacto en el territorio, sin necesidad de acreditar la previa inactividad del municipio. Además, crea el Cuerpo de Subinspectores de Ordenación del Territorio y Urbanismo y refuerza los medios para evitar la consumación de infracciones, mediante una pronta reacción, en la práctica, de medidas cautelares o la imposición de multas coercitivas.

Y, por último, el Reglamento de la LISTA aprobado en diciembre de 2022, simplifica la tramitación de los procedimientos, obliga a una mayor coordinación con la jurisdicción penal y ahonda en la importancia de las medidas cautelares y del acto de precinto.

En paralelo a este proceso de renovación normativa encaminada a poner fin al urbanismo ilegal, se ha procedido también a reorganizar la inspección, promoviendo, entre otras cuestiones, una mayor descentralización y una mayor presencia de los inspectores en el territorio. Así, por ejemplo, frente a las 164 actas levantadas por la inspección en el año 2018, se han levantado 833 en 2021, 900 en 2022 y 637 en 2023. En lo que va de año, se han levantado ya, en torno a 600 actas. Y todo ello con los mismos recursos de personal con los que se contaba en la inspección del 2019. Hay que decirlo y hay que volver a darle las gracias por ese enorme esfuerzo que está haciendo el equipo.

Igualmente, se ha dotado a la inspección de nuevas herramientas tecnológicas, destacando el uso de drones y la reciente utilización de un servicio pionero basado en un *software* para la detección de cambios en el territorio a partir de imágenes de satélite. Se busca con ello una pronta e inmediata reacción de la inspección, capaz de detectar y poner freno a los procesos de construcción irregular en una fase primaria.

El último gran hito del compromiso de este Ejecutivo en la lucha contra el urbanismo ilegal ha sido la aprobación en agosto de 2023 del nuevo Plan General de Inspección Territorial y Urbanística. Un plan que establece las líneas prioritarias de intervención de la inspección hasta el año 2026, entre las que destaca el control de las parcelaciones irregulares en suelo rústico o la protección del espacio litoral de los suelos preservados, priorizando siempre actuaciones incipientes frente a las consolidadas, en aplicación de una serie de criterios objetivos basados en la experiencia para garantizar una mayor eficacia de las medidas adoptadas.

En la redacción de este nuevo Plan General de Inspección hemos tenido muy en cuenta el análisis de la realidad y de los nuevos retos a los que nos enfrentamos para hacer cumplir la ley. El fenómeno de la edificación ilegal en el suelo rústico se produce a una mayor velocidad que hace unos años, como consecuencia de esa profesionalización de la figura del parcelador y la rápida implantación de viviendas prefabricadas sin licencia, dando lugar a nuevos asentamientos sin las mínimas condiciones de seguridad y salubridad. Detectar este tipo de infracciones al comienzo del proceso y actuar preventivamente para evitar que se consoliden es nuestra prioridad.

Señorías, a lo largo de esta intervención les he dado algunas cifras, creo que muy significativas, del balance de nuestras actuaciones inspectoras y de la clara tendencia al alza en el número de expedientes tramitados contra actos sin licencia, alcanzando cifras récord. Este aumento se debe en gran parte a los cauces de comunicación abiertos con los agentes implicados en la protección de la legalidad territorial y urbanística, destacando —y quiero destacar de verdad muy considerablemente— la colaboración con la Policía Nacional Adscrita a la Comunidad Autónoma, la Guardia Civil y la Fiscalía especializada en deli-

tos sobre ordenación del territorio y urbanismo, con los que la inspección de la Consejería de Fomento ha trabajado en varias operaciones conjuntas.

A modo de ejemplo, durante el año 2024 se han emitido 93 informes periciales relacionados con delitos sobre la ordenación del territorio y urbanismo a instancias del ministerio fiscal o de la jurisdicción penal. Y se han mantenido encuentros con representantes del Colegio de Notarios para tratar la problemática de las parcelaciones urbanísticas en suelo rústico. Además, mostramos nuestro compromiso firme para colaborar también con las diputaciones provinciales para la mejora de la disciplina urbanística en municipios de menor población.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Para posicionar al Grupo Vox, tiene la palabra el señor Hernández Valdés.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Gracias por la información, señora consejera. Este es un problema complejo, evidentemente. Y, bueno, pues a nosotros nos parece oportuno y necesario, por supuesto, que el ejecutivo andaluz y la consejería hagan todo lo que esté en su mano para frenar la proliferación de construcciones ilegales a lo largo del territorio andaluz. Sabemos que están llevando a cabo inspecciones que se centran en identificar las ya existentes, en multar y, si procede, pues precintar y derribar.

Lo que pasa es que, claro, aquí hay dos planos diferentes. Por un lado, pues está la dureza en las actuaciones y la severidad a la hora de afrontar necesariamente estas actuaciones de disciplina urbanística con aquellas parcelaciones incipientes, que evidentemente es de lo que se trata.

Pero luego nos queda otro lado de la cuestión, que es, bueno, pues esa flexibilidad que, por lo menos bajo nuestro punto de vista, se debería demostrar con las ya consolidadas, con aquellas contra las que no se puede hacer nada, como usted ha dicho, pues porque ya ha prescrito cualquier tipo de medida para reponer la legalidad urbanística.

Como decía, bueno, pues es un problema complejo que, además, es que nada más y nada menos que afecta a 300.000 viviendas, que no es una cantidad baladí.

Y en el escenario global que estamos viviendo de carencia de vivienda, de la carestía de la propia vivienda, bueno, pues también puede que, evidentemente, influya la mayor economía que pueda suponer el acceso a estas viviendas irregulares. Y eso, pues, es un peligro.

Decía que es un problema complejo. En la pasada legislatura se sacó adelante la LISTA, y ese título octavo, pues con las medidas de adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares que, en gran medida, pues, transponía ese decreto-ley al que ha hecho referencia para, bueno, pues con todo lo que tenía que ver con la regulación de los AFO.

Y ahí estaban previstos, pues, ese plan especial para adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares que, por lo que yo sé, no está teniendo mucho recorrido. Y, bueno, pues esas medidas de incorporación al planeamiento que todavía quizás sea pronto, pues para saber hasta qué punto han llegado a ser efectivas.

Pero, en cualquier caso, nosotros ya apuntábamos durante la tramitación de la ley que era un planteamiento insuficiente.

Yo sé que ustedes caminan aquí por un alambre, porque, por un lado, pues están obligados a hacer cumplir la ley y tienen que defender, evidentemente, la legalidad con actuaciones severas. Pero lo cierto y verdad es que esto no deja de ser también en muchas ocasiones una cuestión un poco paradójica, porque estamos señalando y estamos castigando a una determinada vivienda, a un determinado propietario, cuando a lo mejor el vecino colindante, pues se encuentra en una situación igualmente ilegal y no se puede actuar contra él objetivamente. Quiero decir que parece una justicia injusta porque castiga de una manera discriminatoria.

Los AFO, por otro lado, pues son una solución, pero parcial y temporal. Y, desde un punto de vista urbanístico, al final, tampoco suponen ningún avance. En nuestros pueblos y ciudades hay verdaderas zonas negras, desde una perspectiva, ya digo, urbanística, que más allá del acceso a esos servicios y suministros esenciales de esas viviendas, pues no solucionan los problemas de aislamiento del resto del municipio y que acabarán, pues, si no lo remediamos, convirtiéndose en barriadas o asentamientos de pauperados, con problemas de salubridad.

Un ejemplo muy claro lo tenemos aquí en la urbanización Tarazona, en La Rinconada, con muchísimos problemas que, tal cual denuncian los vecinos, aun pagando el IBI y las demás tasas municipales como cualquier otra vivienda.

Si ya no podemos demoler ni reponer la legalidad urbanística, tal vez sí podamos acercar esos enclaves a la corrección e integrarlos de alguna manera en los modelos urbanos desarrollados. Y yo creo que ese debería ser el objetivo que deberíamos marcarnos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, es el turno del Grupo Socialista.

Señor Torres, tiene la palabra.

El señor TORRES CABALLERO

—Sí, buenos días.

Gracias, presidenta.

Consejera y el equipo de la consejería.

Efectivamente, coincidimos desde el Grupo Parlamentario Socialista en que estamos ante un tema de gran importancia y una enorme complejidad, que está cargado de múltiples aristas y matices. Pero,

señora Díaz, cuando preparaba esta intervención y este asunto, leía el *Diario de Sesiones* de mayo del año 2019, en una comparecencia de la señora Carazo ante el Pleno del Parlamento, y cuando ahora la escuchaba tenía una sensación de un *déjà vu*, porque ha dicho usted cinco años después, cinco años y medio después, lo mismo que en aquel momento dijo la señora Carazo. Por lo tanto, quien le ha preparado los papeles no ha actualizado el argumentario, señora Díaz.

Mire, ya en aquel momento se hablaba de que esto afectaba a 300.000 viviendas, 300.000 familias andaluzas a lo largo y ancho de nuestra tierra. Y en aquel momento la señora Carazo planteaba ante la Cámara que traía debajo del brazo la solución de las viviendas irregulares en Andalucía y que lo hacía en un tiempo récord, cuatro meses después de la llegada de Juanma I a Andalucía.

Había sido llegar y pegar por parte del Partido Popular, en fin, lo que ustedes saben hacer, mucha operación de *marketing*, todo cargado de mucha modestia, sin lugar a dudas, entiéndanme la ironía. Y, bueno, pues nos hablaban de que iban a aprobar un decreto temporal, que luego, meses más tarde, sería el Decreto-ley 3/2019, de 24 de septiembre. Mientras tanto, se aprobaba la nueva ley urbanística y que finalmente no vendría hasta casi un año y medio después, como usted bien ha dicho, en diciembre del año 2021, y cuyo reglamento no se aprobó hasta diciembre de 2022.

En cualquier caso, ya de todo esto hace casi dos años de que toda la normativa de la que presumía el Gobierno de Moreno Bonilla está en curso. Pero la solución al problema no llega y la vida sigue igual, señora consejera.

Todas las bondades de esta nueva normativa y, más concretamente, de la LISTA, que pusieron sobre la mesa, no ha mejorado ni esta cuestión ni otra en el ámbito urbanístico. No ha aportado ni una sola solución a una realidad que, desde luego, existe.

Ya el Decreto 3/2019, el decreto-ley, regulaba como nuevo instrumento los planes de adecuación ambiental y territorial de las agrupaciones de edificaciones irregulares, que luego se incorporaron también a la LISTA, a la normativa urbanística, con el objeto de identificar y delimitar agrupaciones de edificaciones irregulares con la finalidad de establecer las medidas necesarias para su integración ambiental, territorial y paisajística. Y también garantizar las condiciones mínimas de seguridad y salubridad de la población, pudiendo prever a estos efectos infraestructuras de servicios básicos, como el abastecimiento, el saneamiento o el suministro de energía eléctrica.

Pero, señora consejera, no le he escuchado ni una sola palabra a cuál ha sido el resultado de esta medida después de cinco años. ¿Podría informar a esta comisión, señora consejera, de cuántas agrupaciones de edificaciones irregulares se han identificado y delimitado después de este tiempo? Debería saberlo la consejería. Pero, claro, si usted, para empezar su intervención, ha ido nuevamente al mapa de la Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo que se hizo en el año 2019, quiere decir que del año 2019 al año 2024 no hay ninguna otra prueba ni muestra estadística de toda esta situación. En cualquier caso, tendrá usted ahora otro segundo turno y espero que nos pueda arrojar luz sobre esto.

Señora consejera, como le digo a usted, le han sacado los mismos papeles que en aquel día sacaron aquí en el Parlamento y leyó la señora Carazo, y para justificar su inacción y su incapacidad ha entrado atacando al Partido Socialista, a los años de gobierno del Partido Socialista, donde dice que no hicieron nada.

Pero, mire, en aquel momento el Partido Socialista en el Gobierno, en sus años de gobierno, tomó decisiones, muchas, y algunas muy valientes, entre ellas la Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda. No es la ley del anteproyecto de ley de vivienda, que ustedes ahora están tramitando, el maná caído del cielo, sino que esta comunidad autónoma ya tiene una Ley de Vivienda, donde se incorporaba, además, y se planteaba el derecho de tanteo y retracto en determinadas transmisiones. Y, por supuesto, era una ley de vivienda ideológicamente opuesta a la que ustedes están planteando también en estos momentos, también se lo digo.

Pero también, en el año 2002, en los tiempos del *boom* inmobiliario y especulativo —porque las cosas hay que ponerlas también a razón de su tiempo, más allá de que a algunos les gustaría volver y legislen para ello—, se aprobó la LOUA, que trataba de preservar el suelo rústico de la feroz especulación inmobiliaria en aquel momento, lejos de su regulación, que equipara toda clase de suelo, toda clase de suelo. También la LOUA introdujo la infracción de parcelación urbanística en terrenos clasificados como no urbanizables, dentro de los supuestos que no prescriben. O los AFO, los asimilados fuera de ordenación, que en la mayoría de los casos, los ayuntamientos es lo que ahora están tramitando, porque muchos de los propietarios de estas viviendas en situación ya prescrita entienden que, si tramitan un AFO, esto puede suponer la legalización de las viviendas. Un error muy habitual y muy común, en el que se cae porque se dan falsas expectativas, en muchas ocasiones, desde los poderes públicos. Por lo tanto, desde luego, con el Partido Socialista se dieron pasos muy importantes; desde luego, no suficientes, pero muy importantes.

Mire, señora consejera, una cosa sí coincide este diputado. La ha dicho usted, la dijo la señora Carazo y, entre otras cosas, que no puede ser de otra manera, porque así lo recoge el Estatuto de Autonomía, y es que la competencia exclusiva en materia de urbanismo y ordenación del territorio es de la Junta de Andalucía —es de su consejería, señora consejera—, aunque este marrón siempre derive luego a los ayuntamientos. De hecho, usted lo que ha dicho es que..., solo ha hecho una mención a las entidades locales, y es para decir la inactividad que tienen las entidades locales en este caso. Y eso lo ha dicho usted textualmente. Y pueden recogerlo, pueden leerlo en el *Diario de Sesiones* y en el vídeo. Y lo ha dicho usted textualmente.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, señor Torres.

El señor TORRES CABALLERO

—Pero...

Termino, señora presidenta; simplemente un apunte.

Pero ha hablado también del cuerpo de subinspectores de ordenación del territorio, unos cuarenta miembros. Por cierto, todos en Sevilla. ¿Por qué no los reparten por el territorio y por las provincias, para que su actuación pueda ser también más eficaz?

Y como no me queda más tiempo, no le daré los datos que tenía. Aprovecharemos también para alguna pregunta en la próxima comisión.

Pero, señora consejera, su colaboración, su cooperación económica y de recursos materiales y humanos con las entidades locales brilla por su ausencia. Y su convocatoria de ayudas para los planes especiales de actuación va a ser un auténtico fracaso, ya se lo anticipo. Primero, había poco dinero. Segundo, les sobró dinero. Tercero, no están cumpliendo los plazos. Cuarto, habrá devoluciones y reintegros por parte de los escasos ayuntamientos —y menos aún asociaciones de propietarios— que se acogieron a esta convocatoria.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

A continuación, es el turno del Grupo Popular.

Señora Centeno, tiene la palabra.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, el territorio andaluz está salpicado de edificaciones y parcelaciones ilegales, que, en primer lugar, ponen en riesgo a sus propios habitantes, por no poder garantizarse adecuadamente, en condiciones de seguridad y salubridad, los suministros en muchas de ellas. Y, en segundo lugar, dañan a nuestro medioambiente, a nuestra agricultura y a nuestro territorio, a Andalucía, ¿no? Lamentablemente, han sido muchos años, demasiados años de mirar para otro lado por parte de anteriores Gobiernos socialistas, que preferían esconder la cabeza debajo de la tierra como los avestruces, antes de encarar este grave problema que se estaba generando en toda Andalucía y, especialmente, en algunos núcleos poblacionales; años de permitir, por una parte, toda clase de barbaridades urbanísticas —todos tenemos en la cabeza el tristemente Algarrobico—; años de hacer caso omiso de las advertencias, años de dejación de funciones, años de falta de recursos e impulso en la inspección y, también —y esto es lo más sangrante, especialmente—, años de no dar soluciones a miles de familias. Porque, en estos años de Gobiernos socialistas, se abandonó a esas familias, familias de zonas rurales que, por una razón u otra —porque aquí, como ya se ha dicho, hay una casuística muy importante, y por eso es un problema muy complejo— han tenido que vivir con una situación de inseguridad jurídica durante muchos años, con gran incertidumbre en lo que es algo fundamental para la vida de una persona: su vivienda; sin poder derribar las viviendas, sin poder arreglarlas para poder vivir dignamente ellos y su familia, y sin que nadie, nadie, de los anteriores Gobiernos socialistas haya movido un dedo para darles una solución. Muchas familias, habitantes de zonas rurales, pequeños agricultores que, como la evolución natural de los asentamientos, se han encontrado en esta situación de indefinición, que nadie ha querido resolver an-

tes. Durante treinta años, el PSOE no solo no ha puesto límite a las barbaridades urbanísticas, sino que se ha mantenido a miles de familias en una situación de incertidumbre y de indefinición.

Así que, cuando Juanma Moreno llegó al Gobierno, se encontró con este panorama desolador, al que tenía que hacer frente, en materia urbanística. Quinientas mil edificaciones en suelo no urbanizable en Andalucía y más de trescientas mil construcciones irregulares, salpicadas por toda Andalucía. Solo un 26% de ellas con posibilidad de acceder a suministros en condiciones mínimas de seguridad y salubridad. Y ante esto, ¿qué hizo este Gobierno? Pues todo lo contrario de lo que hizo el Gobierno socialista anteriormente: cogió el toro por los cuernos y se puso a trabajar. Y vino a dar solución a esas miles de familias que, por circunstancias históricas, se habían visto abocadas a vivir en zonas rurales, en viviendas irregulares y en parcelaciones fuera de desarrollos urbanísticos; desarrollos urbanísticos que, además, se eternizaban en el tiempo.

Así que, el Gobierno de Juanma Moreno encaró primero el problema con diligencia. Hizo un análisis real de la situación de esas edificaciones y parcelaciones ilegales, para ver a qué problema se enfrentaba Andalucía. Y, tras el análisis, se trabajó para dar solución a esos cientos de miles de viviendas, que habían quedado en un limbo jurídico por haber prescrito la acción de la Administración, sin posibilidad de derribo ni de hacer obras de mejora, indispensables para la calidad de la vida de las personas. Se realizaron modificaciones normativas pertinentes para dar solución a esas edificaciones, para dar respuesta a esas personas que llevaban años sin respuesta, y para que, por lo menos, pudieran tener una garantía de seguridad, y no vivir con esa intranquilidad e incertidumbre.

Por ejemplo, se ha nombrado aquí el Decreto 3/2019, de Medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de edificaciones irregulares. Se ha hecho también una labor de prevención de nuevos asentamientos. Se ha aprobado la LISTA, para otorgar a la Junta competencias directas frente a infracciones de mayor impacto en el territorio y que trascienden al ámbito municipal. Y también se ha dotado de recursos a la Inspección, creando el cuerpo de Subinspectores del Territorio y Urbanismo. Y también impulsando actuaciones de la Inspección en materia urbanística, con el Plan General de Inspección Territorial y Urbanística, poniendo también ahí el foco en la prevención, muy importante para evitar nuevos asentamientos. Y, además, también se ha aprobado el Reglamento de la LISTA, para simplificar la tramitación de todos esos procedimientos. Actuaciones todas ellas que, en conjunto, han dado un excelente resultado, como usted ha informado hoy aquí.

Todas esas actuaciones han constituido un auténtico revulsivo en materia urbanística, para revertir la inercia de todas las construcciones irregulares en Andalucía, herramientas que nos han dado para luchar contra la proliferación de viviendas ilegales.

Por supuesto que siguen construyéndose edificaciones ilegales —y más ahora, con la creciente facilidad de los materiales para la construcción—. Pero ahora tenemos instrumentos, estamos dotados de instrumentos con los que hacerles frente, cosa que con el PSOE ni estaban ni se les esperaba. Ahora se persigue a quien se salta la ley y a quien construye donde no se debe.

Y, por supuesto, hay que seguir trabajando —usted lo ha dicho— junto con los ayuntamientos, junto con los ayuntamientos, las diputaciones, la Fiscalía y con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, como ustedes están haciendo ahora desde la consejería.

Pero la realidad es que se han triplicado las actuaciones en disciplina urbanística desde 2018, cuando gobernaba el PSOE, y se han multiplicado por doce las parcelas y edificaciones objeto de expediente de protección de legalidad. Según el señor Torres, no se ha hecho nada, pues los datos están ahí. O se han ejecutado 425 precintos por la Inspección en lo que va de año, frente a cero patatero en 2018. Así que los datos son clarificadores, señora consejera, y reveladores de ese intenso trabajo que se ha hecho en estos años para desenmarañar esa situación que creó y que dejó en herencia el PSOE, frenar la proliferación de estas construcciones y prevenir nuevas, y poner freno rápidamente a los nuevos asentamientos irregulares. Y el PSOE viene aquí, sin reparo ninguno, sin pudor —por no decir otra palabra— en exigir lo que ellos no solo no hicieron, sino que generaron un problema mucho mayor por su inacción. Así que hay que ser muy desahogados.

Señora consejera, ustedes... En fin, el urbanismo ilegal en suelo rústico provoca graves problemas sociales y ambientales, ya lo sabemos: la contaminación, agotamiento de acuíferos, problemas de salubridad por falta de acceso a suministros básicos, como agua y electricidad, y también problemas de seguridad por mayor riesgo de incendios, falta de acceso a servicios de emergencia.

Así que lo que nosotros les pedimos es que ustedes continúen así, que continúe usted y su equipo con el trabajo que desde su consejería se viene realizando en esta materia, que tan buenos resultados está dando para que tengamos una Andalucía más segura urbanística, medioambiental y socialmente.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Pues, señora consejera, tiene turno de palabra para cerrar esta comparecencia.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, mire, voy a empezar intentando contestar a todo lo que aquí se ha dicho.

Señor Hernández Valdés, yo creo que estamos de acuerdo con que hay que ser contundentes con lo que está empezando. Y hay que tener esa contundencia porque es nuestra obligación y tenemos que cumplir la ley. Y usted está de acuerdo conmigo.

El régimen con la ya existente es mucho más flexible que antes y usted lo conoce también porque participó en la LISTA en la anterior legislatura, y conoce este tema y sabe bien este tema. Las que están consolidadas pueden acceder ahora a los servicios básicos y los propietarios tienen ahora muchas más herramientas que antes.

Señor Torres, la comparecencia a la que usted hace referencia de mi antecesora, la anterior consejera, en mayo de 2019, no es igual que la de este año y la que acabo yo de hacer en mi primera intervención. Y se lo digo porque creo que usted no ha estado atento, y no ha estado atento porque yo he dado aquí una serie de datos y usted no los ha tenido en cuenta. No los ha tenido en cuenta porque he dicho que en materia de disciplina se ha triplicado desde el año 2018 y que ustedes en el último año de

gobierno socialista no hicieron absolutamente nada. Y es que es así, porque los datos no engañan, y me gusta ser rigurosa con los datos, y esos expedientes constan ahí.

Además, le he dado datos también de esos precintos y le he dicho que en los años 2022 y 2023 se efectuaron un total de 742 precintos. Y esto no se contó en la comparecencia de mayo de 2019, entre otras cosas, porque estamos hablando de datos de 2022 y de 2023. Datos que son posibles gracias a una legislación y, por supuesto, gracias a un equipo de trabajo que tiene esta consejería y que forma parte de la Dirección General de Urbanismo y de Ordenación del Territorio. Y que, desde luego, yo como consejera me siento muy orgullosa del trabajo que están realizando y de los datos que están teniendo. Y así lo tengo que decir en sede parlamentaria, porque creo que es de justicia reconocérselo. Y a usted parece que no le interesa nada el trabajo que se está haciendo por parte de esta consejería.

Y también le voy a decir una cosa. Ha dicho algo de la ley de vivienda, menospreciando que tengamos un Anteproyecto de Ley de Vivienda de Andalucía en exposición pública, les recuerdo que hasta el próximo día 1 de octubre.

Creo que es un tema tan importante el de la vivienda que no debemos tomárnoslo a ningún tipo de sorpresa ni nada así. Es un anteproyecto y hay que seguir la tramitación. Usted sabe cómo son las tramitaciones, ¿no? Pues nuestra obligación es que el anteproyecto esté en exposición pública y luego recibir esas alegaciones, y luego atender las alegaciones, incorporarlas, volverlas a llevar al Consejo de Gobierno y que inicie su trámite parlamentario. Y ahí, en esas alegaciones, estoy esperando todas las aportaciones de los grupos políticos, como no puede ser de otra manera. Porque creemos que tiene que ser una ley que escuche, que atienda y que sea una ley de todos. Así que no me ha gustado nada cómo se ha dirigido a la ley de vivienda.

Y yo tengo que decirles que en mi primera intervención lo que he hecho ha sido darle cuenta de todas las medidas que hemos estado desarrollando en esta consejería. Pero también quiero brindarles una reflexión.

Ha hecho el señor Torres también alusión a los ayuntamientos. En materia de disciplina urbanística, los ayuntamientos tienen la competencia universal. Es decir, tienen competencia para actuar frente a cualquier infracción, con independencia de su gravedad y de la clase de suelo en que se produzca. La Junta, en cambio, resulta competente para actuar de manera directa solo frente a algunas infracciones a las que la ley define como infracciones territoriales por su gravedad, por su impacto, por ejemplo, en materia de parcelaciones, infracciones en suelo preservado o protegido en el espacio litoral. En otras ocasiones, le otorga la competencia de segundo grado por sustitución del ayuntamiento. Y en otros casos, por ejemplo, en la mayor parte de infracciones en suelo urbano, no tiene competencias para actuar. Usted debería saberlo, porque eso viene incorporado en la LISTA. Y usted debería saberlo, estamos aquí debatiendo sobre ese asunto.

Así que, bajo esa premisa, el correcto ejercicio de sus competencias por los ayuntamientos resulta fundamental. Y por eso tenemos en marcha todas las ayudas posibles para los ayuntamientos. Tendemos la mano, tendemos la mano. La LISTA es plenamente consciente de las dificultades con las que pueden encontrarse los ayuntamientos a la hora de tramitar sus procedimientos. Somos conscientes nosotros.

Abre la puerta a la colaboración también, lo he dicho en mi exposición anterior, de las diputaciones provinciales.

Y desde aquí yo solo invito y puedo invitar a las administraciones locales a aprovechar esa oportunidad que ofrece la LISTA para facilitar el desarrollo de sus planeamientos, siempre bajo una premisa de seguridad jurídica.

Y también abre esa posibilidad de que se redacten por parte de los ayuntamientos esos planes especiales con los que corregir el impacto ambiental que generan las agrupaciones de edificaciones irregulares y dotarlos de infraestructuras básicas de saneamiento de agua y de electricidad. Con ello se garantizan las condiciones mínimas de seguridad y de salubridad, que es nuestra obligación. Pero también mejora la calidad ambiental.

Esta consejería, insisto, va a tender siempre —y lo está haciendo— la mano a los ayuntamientos para regularizar la situación de muchos de sus vecinos, y que muchos de sus vecinos se encontraron en ese limbo jurídico que anteriormente existía. Y no hace ni siquiera un año sacamos esa primera convocatoria de ayudas destinadas a la redacción de planes especiales de adecuación ambiental y territorial, de agrupaciones de edificios irregulares.

Estos planes especiales recogen las medidas correctoras sobre infraestructura de saneamiento con el fin de evitar posibles filtraciones en los sistemas de evacuación y depuración de aguas residuales, de manera que se evite la contaminación del terreno y las aguas subterráneas.

De esta convocatoria resultaron beneficiarios trece ayuntamientos y cinco asociaciones de agrupaciones de edificaciones irregulares.

Creo que le he ofrecido todos los datos que usted me ha solicitado y espero que haya tomado buena nota de las diferencias que hay cuando Juanma Moreno llegó al Gobierno de la Junta de Andalucía, y todos los hitos que estamos cumpliendo, en lo que estamos trabajando y en lo que seguimos trabajando, porque esto no se para aquí.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/APC-003326. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los avances en la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, a continuación, el siguiente punto del orden del día es una comparecencia, a petición del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a fin de informar sobre los avances de la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, del POTA.

Así que dejamos que la consejera recupere el aliento, ordene los papeles.

Y cuando esté preparada, consejera, pues, tiene la palabra.

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

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Pues, como saben, el pasado día 16 de julio, el Consejo de Gobierno acordaba la formulación de la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Con este acuerdo dábamos inicio a una nueva fase en el proceso de elaboración del documento de revisión del POTA, la de su tramitación legislativa.

A partir de ese momento podemos decir que nos hemos adentrado en una nueva etapa, en el largo camino técnico que nos ha de conducir, al final de la presente legislatura, a la elaboración y a la aprobación definitiva del futuro Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Todos sabemos de la importancia y de la trascendencia del proceso que iniciamos allá por octubre del año 2022, cuando el Consejo de Gobierno instó a esta consejería a revisar el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El actual Plan de Ordenación suma ya 18 años de vida y saben ustedes que necesita adaptarse a los cambios que en este tiempo se han producido en nuestra comunidad a nivel social y económico, pero también en el marco jurídico e institucional.

Entre otros, la aprobación de la nueva Ley andaluza sobre la ordenación del territorio y urbanismo, la LISTA, y su reglamento general, cuya entrada en vigor ha contribuido a simplificar el contenido del planeamiento urbanístico y a agilizar su tramitación.

Los cambios sustanciales producidos desde la entrada en vigor del POTA, en 2006, hacían aconsejable su revisión y la revisión de un documento que a estas alturas se ha revelado desfasado e ineficaz y que no ha contribuido, como hubiera sido deseable, a la inversión y al desarrollo económico de nuestra tierra. Es por ello que resultaba oportuna esta revisión. La actualización del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía nos va a servir para planificar cómo será el territorio que los andaluces habitaremos en los próximos años, a fin de garantizar un desarrollo sostenible, de dar respuesta a retos como la demografía, la movilidad, la crisis hídrica, el despoblamiento de las zonas rurales y el cambio climático, y establecer

un marco de coordinación con las políticas sectoriales que se despliegan en Andalucía. Y todo ello con el fin de que nuestros pueblos y ciudades puedan albergar más servicios y atraer más actividad y por tanto generar también muchas más oportunidades laborales y una mayor calidad de vida para los andaluces.

La revisión del POTA establece como horizonte temporal el año 2050. Queremos dibujar y planificar cómo va a ser Andalucía dentro de un cuarto de siglo, dotándolo de un nuevo instrumento de planificación territorial que, por definición, ha de fijar los elementos básicos para la organización y la estructura del territorio de la comunidad autónoma. Y estoy convencida de que la aprobación del nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía va a marcar un punto de inflexión, un cambio radical en la comunidad para seguir avanzando.

Pero, mientras llega el momento de su convalidación parlamentaria, continuamos avanzando en los trabajos del proceso de elaboración de ese documento. Es un recorrido largo, complejo, de ahí que nos hayamos marcado toda esta legislatura para recorrerlo, pero en el que hemos superado ya varios hitos, y me gustaría resaltarlos aquí. La primera fase consistió en elaborar un análisis y un diagnóstico crítico de aquellos elementos del plan vigente que siguen siendo válidos, de las propuestas que no han llegado a materializarse y de otros que requieren ser modificados para adaptarlos a la nueva realidad de Andalucía. Sobre ese diagnóstico inicial se desarrolló un borrador del plan, que ya se puede consultar en la página web de la Consejería de Fomento y que ya ha iniciado su trámite ambiental a través de la Consejería de Sostenibilidad. Una vez admitida a trámite la evaluación ambiental estratégica por parte de la Consejería de Sostenibilidad, se consultará a 140 administraciones, colegios profesionales, universidades, asociaciones y colectivos de toda índole.

En esta etapa se abrirá nuevamente, como en la fase inicial, un proceso de participación con los grupos parlamentarios. ¿Y cuáles son las principales novedades y conclusiones que incorpora ese borrador del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía? No cabe duda de que Andalucía afronta nuevos retos en la ordenación de los usos de su territorio. Precisamente, hemos dedicado la fase de información y diagnóstico a identificar los principales problemas y desafíos que el nuevo plan de ordenación... a los que puede dar respuesta.

Entre ellos voy a destacar algunos de ellos: la cada vez más creciente concentración de población en zonas urbanas y costeras, en detrimento de zonas del interior; la evolución demográfica con una población cada vez más envejecida, las tendencias dibujan que la población andaluza se mantendrá hasta 2040 con un peso cada vez mayor de la población extranjera, pero luego experimentará un declive; el dinamismo económico de unas zonas frente al declive de otras; los cambios que se producen en la agricultura y en las zonas rurales; la extensión de la urbanización o la pérdida de la biodiversidad.

Abordar todos estos fenómenos de forma ordenada y sostenible medioambientalmente requiere de un proceso de reflexión que compartimos con el resto de administraciones, con los agentes sociales y económicos y con el conjunto de la ciudadanía. Para ello, la Política de Ordenación del Territorio de la Junta se articula en torno a unos objetivos prioritarios, como garantizar una adecuada y proporcionada distribución de la riqueza en el territorio, promover mecanismos que favorezcan el desarrollo de actividades económicas que generen empleo, favorecer el desarrollo de acciones para corregir las desigualdades territoriales apoyando a las zonas con más dificultades, preservar los bienes medioambientales y

culturales para las generaciones futuras, mediante la promoción de un desarrollo sostenible del territorio, e implicar a todos los agentes territoriales y sociales y a la sociedad en general en la consecución de una adecuada política de ordenación territorial.

El decreto de formulación aprobado el pasado mes de julio por el Consejo de Gobierno establece, además, una serie de objetivos generales para la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Entre ellos, se va a dar prioridad a asegurar la igualdad territorial y a combatir el creciente problema de la despoblación. Se hace necesario promover un desarrollo económico equilibrado geográficamente, con una distribución de la riqueza que no deje atrás a las zonas con menos dinamismo y población, como son las del interior o el mundo rural.

La nueva planificación debe establecer directrices territoriales estratégicas que promuevan el desarrollo rural, proporcionando un mayor equilibrio entre el medio urbano y el rural, mediante mecanismos de cooperación y colaboración que reviertan las tendencias de concentración de la población en unas zonas en detrimento de otras afectadas por ese impacto demográfico. Entre los objetivos generales para la revisión del POTA, establecidos en el decreto de formulación, se encuentran, además, alinear la planificación del territorio con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para lograr ese desarrollo territorial sostenible en su triple vertiente: la económica, la ambiental y la social, identificar zonas que deban ser preservadas por su valor estratégico, promover la movilidad y la logística sostenible y el uso racional de los recursos naturales, dotar de suelos para nuevas actividades económicas, atendiendo especialmente a la mejora de la competitividad y al desarrollo de las actividades relacionadas con el I+D+i, y consolidar la red de ciudades medias como elementos identitarios del territorio de Andalucía y nexo de unión eficaz entre las áreas urbanas y rurales.

¿Y cuáles serán esas líneas estratégicas del futuro plan? Pues en este primer borrador ya se adelantan unas líneas estratégicas del futuro plan. Así, se va a fomentar y se fomenta la sostenibilidad mediante la promoción de medios de transporte no motorizados, el impulso de la construcción de nuevas infraestructuras hídricas capaces de satisfacer las necesidades y adaptarse a los requerimientos del cambio climático y un sistema energético que se nutra de energías renovables.

La revisión del POTA también aspira hacia un modelo económico que gestione de manera circular los recursos naturales en la línea de lo ya establecido por la Ley 3/2023, de 30 de marzo, de Economía Circular de Andalucía. Además, pretende ofrecer la mejora de la competitividad en Andalucía con el avance en el desarrollo de los espacios productivos y en la consideración de la industria y la minería como actividades claves para el desarrollo regional y esenciales para la consecución de la transición verde y digital que impulsa la Unión Europea.

Asimismo, serán de especial interés elementos relacionados con el turismo, un sector económico que no se abordó en el POTA en 2006, pero que tiene un carácter estratégico para Andalucía. De esta forma, se va a buscar y se buscará crear sinergias, paliando los efectos de la estacionalidad turística, sobre todo en el ámbito litoral y de interior, entre las grandes ciudades y las ciudades medias, y entre estas y los asentamientos en las áreas rurales.

Otra de las líneas estratégicas de la revisión del POTA planteará seguir progresando en la integración del territorio andaluz con sus regiones y territorios limítrofes, haciendo valer el potencial de su posición

geoestratégica. Para ello, se considera clave completar los corredores Mediterráneo y Atlántico, y avanzar en conexiones viarias y ferroviarias, con especial interés en la conexión Sevilla-Huelva-Faro, el tren litoral o el desarrollo de más redes de cercanías, así como mejorar la dimensión internacional del sistema portuario andaluz. También aspira a avanzar en la mitigación de los efectos del cambio climático y la adaptación del territorio a las nuevas condiciones derivadas del mismo. Y, además, se plantean criterios para el tratamiento de los diferentes riesgos naturales y antrópicos que inciden en el territorio andaluz.

Por otro lado, también como novedad se propone la configuración de la infraestructura verde de escala regional, que incorpora los elementos de mayor valor ambiental de la comunidad autónoma, aquellos espacios que fortalecen la conectividad ecológica y los corredores fluviales y las vías pecuarias principales, por su carácter de corredores ecológicos.

La incorporación de esta infraestructura verde supondrá la puesta en valor de los servicios ecosistémicos a la ordenación del medio físico, superando la fragmentación del territorio en aras de favorecer esa biodiversidad y los ecosistemas sanos y diversos.

En paralelo, se va a plantear y otorgar un papel fundamental al paisaje como elemento vertebrador del patrimonio natural y cultural. Y, por otra parte, también se pretende avanzar en la consideración territorial del patrimonio cultural.

Por último, propone una nueva zonificación de referencia para la formulación de los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional, los POT. Actualmente, hay diecisiete vigentes y otros cuatro en tramitación, que ordenan, en su mayoría, ámbitos ubicados en las aglomeraciones urbanas y en el litoral, frente a espacios rurales, que no cuentan con el planeamiento aprobado. Con la propuesta de revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la provincia será el marco espacial para formular estos planes, de manera que serían más estratégicos y permitiendo a las zonas rurales participar en mecanismos de compensación territorial que la planificación subregional proponga.

Como han podido apreciar a través de mi exposición, los trabajos de revisión del plan siguen su curso y progresan adecuadamente. El objetivo está puesto en planificar acertadamente cómo será el territorio que los andaluces vamos a habitar en los próximos años, dando especial respuesta a los retos que tenemos por delante. Y yo espero de nuevo contar con su participación y con las aportaciones de todos los grupos políticos para ello.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pues para posicionar al Grupo Vox, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, nosotros partimos, en el análisis, de una cierta desconfianza hacia esta revisión. Por supuesto que coincidimos con ustedes y con el Partido Popular en que un documento tan importante y tras-

cendental para el desarrollo económico y social de nuestra región necesita una revisión inmediata. Está vigente desde 2006 y, bueno, además fue redactado por los socialistas.

Pero, bueno, si esa revisión del plan, tal y como se viene afirmando desde un principio, se va a basar en alinearse con la Agenda 2030, pues tengan por adelantado que Vox no estará conforme y mucho menos mostrará su apoyo al mismo. De hecho, en el último documento estrella de este Gobierno de la Junta, *Andalucía por la igualdad*, donde se presenta un decálogo de propuestas para el diálogo parlamentario, pues se incluye esta revisión del POTA y se vuelve a reiterar «se alineará con los objetivos de la Agenda 2030».

Y, desde Vox, hemos visto con muy buenos ojos que se hayan mantenido durante 2023 y el 2024 jornadas informativas sobre la revisión y que, además, se haya contado con la colaboración de los colegios profesionales. Pero pensamos que faltan muchos agentes sociales que podrían opinar sobre esta materia. Hay muchos andaluces que ni siquiera saben de la existencia de este tipo de planificaciones territoriales, y mucho menos conocen la gran incidencia que pueden tener en el desarrollo y la prosperidad de nuestra tierra. Vox tiene claro lo que se debe conseguir con esta revisión y trabajará, desde todas las administraciones en las que estamos, para tratar de llevarlo a término.

Nosotros hablamos de asegurar que los pueblos sigan siendo lugares atractivos para que los andaluces desarrollen sus proyectos de vida. Y que garantice un equilibrio en la distribución de la población y contribuya a revertir los procesos de despoblación, ya patentes en algunas comarcas andaluzas.

También hablamos de mejorar la competitividad territorial en aras de garantizar el desarrollo económico, y priorizar este desarrollo frente a las leyes climáticas y dogmas impuestos por las élites globalistas. Fortalecer las estrategias y sinergias de las redes logísticas en Andalucía a favor de la industria existente y de cara a desarrollar nuevas industrias. Y proteger las vías pecuarias, de cara a garantizar la viabilidad de la ganadería extensiva, que, además, tiene una utilidad bien patente como cortafuegos y para la protección de incendios. Garantizar la protección de los suelos agrícolas y ganaderos —los usos tradicionales del suelo—, frente a la especulación de grandes proyectos de energías renovables, de placas fotovoltaicas y molinos eólicos. Y garantizar los recursos hídricos, tanto para el consumo de las poblaciones urbanas existentes como futuras, así como para las actividades agrícolas y ganaderas, y no a favor de las energías renovables. En eso estamos nosotros.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Ahora es el turno del Grupo Socialista.

La señora Ambrosio tiene la palabra.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.

Bueno, pues, en primer lugar, y una vez que reanudamos las sesiones de la Comisión de Fomento, después del descanso del verano, darle las gracias a la consejera por esta comparecencia, pero tengo que decirle también que me ha sorprendido un poco el contenido de la primera comparecencia que solicita el Gobierno.

Pensaba que íbamos a hablar en el mes de septiembre de vivienda, de las concesiones de transporte que están ahora mismo vigentes, con las líneas de transporte en autobús pendientes de su adjudicación, del mantenimiento de carreteras o del seguimiento del programa Bono Alquiler Joven. Y volvemos, de nuevo, a esa revisión interminable del POTA, al que este Gobierno, no solo en lo que llevamos de legislatura, casi desde el inicio del mandato del señor Moreno Bonilla, seguimos hablando de la fase de revisión del POTA.

Yo, en ese sentido..., vienen arrastrando este asunto desde el año 2019. Se han encargado, además, de desprestigiar continuamente el instrumento más importante que ha tenido Andalucía en materia de ordenación del territorio, con calificativos como «maraña», «atasco», «lastre» —y son palabras textuales de su antecesora—. Y en el marco de su competencia exclusiva, el Estatuto de Autonomía —y eso es lo que ha hecho esta tierra y los gobiernos socialistas anteriores— han permitido, y casi que exigía la situación, que el Gobierno andaluz realizara trabajos que tengan que ver con el planeamiento para establecer las directrices, en las previsiones de dónde deben estar ubicados los emplazamientos de infraestructuras, y también para garantizar ese equilibrio territorial, que era necesario en Andalucía con la protección del medioambiente. Con lo cual, por eso Andalucía cuenta con un instrumento —efectivamente, desde el año 2006—, como es el Plan de Ordenación del Territorio, más los planes subregionales que tienen enganchado.

La aprobación del POTA marcó un hito. Y con ese documento se han fijado todos los elementos para organizar y estructurar esa Andalucía de los últimos veinticinco años, sobre un marco de referencia que era el de este plan. Y, en esa dinámica de confrontación por la confrontación en la que ha entrado el Partido Popular de Andalucía —y muy bien encabezado, además, por el Gobierno— es muy difícil, por no decir imposible, escuchar alguna opinión positiva del Gobierno andaluz sobre lo que ha supuesto el POTA a lo largo de los últimos veinticinco años para esta tierra. Pero bueno, eso es el Partido Popular de Andalucía en estado puro. Pero yo sí quiero hoy hacer referencia a que el POTA ha sido esa herramienta que nos ha permitido crecer y converger; crecer de una manera sostenible y equilibrada a lo largo de estos últimos años, y establecer un elemento de convergencia, de disminuir las diferencias que teníamos con respecto a otros territorios en España y con otros territorios de Europa. Ha sido una experiencia de éxito; como todo, con sus sombras y con sus luces, y de lo que habría es que aprender de la experiencia. Pero ha sido un proceso de participación pública institucional que ha conseguido que, desde el diálogo, desde el acuerdo, desde el consenso, desde esas palabras que se le viene a la boca al Gobierno andaluz, pero que las practica muy poquito —por no decir nada—, se consigue llegar a las grandes herramientas de transformación de nuestra tierra.

Pero, efectivamente, señora consejera, nada en esta vida es para siempre y todo es necesario revisar, y los instrumentos de planificación y de ordenación aún más. Especialmente, necesitan actualizarse y adecuarse a los nuevos retos, ya no solo por el cambio en la legislación, sino también por cuestiones muy concretas, como la del cambio climático. El recurso del agua va a condicionar el crecimiento de nuestra tierra, la apuesta por una movilidad sostenible con un modelo de transporte también tiene que

condicionar el crecimiento, las nuevas formas de energía o la Agenda 2030, esos objetivos de desarrollo sostenible con los que esta tierra debe estar especialmente comprometida.

Y el Grupo Socialista, desde luego, no se va a oponer nunca a que las propuestas de revisión y de actualización de ese instrumento de ordenación del territorio vayan en esa línea. Pero sí nos preguntamos dos cuestiones, señora consejera, el cuándo y el para qué.

Del cuándo hoy nos ha resuelto alguna de las dudas. Estamos hablando de un documento que tendrá vigencia, por las previsiones que usted nos ha dado hoy a conocer, hasta el 2050 y que se van a tirar dos legislaturas —es decir, ocho años— para revisar y actualizar. Seis años para decidir, para iniciar, para revisar. Si Andalucía hubiera estado en manos de un Gobierno del Partido Popular durante la década de los ochenta, de los noventa y de los dos mil, yo no le quiero decir dónde estaríamos en estos momentos con respecto a la convergencia y al crecimiento en comparación con otros territorios. Porque si todo es decidir, iniciar, ese condicional, esa forma verbal a la que ustedes hacen uso continuamente, sería muy complicado. Yo le pido mayor agilidad, señora consejera. Creo que, además, Andalucía lo necesita, mayor agilidad.

Y luego el para qué. Y, señora consejera, aquí me va a permitir que tenga muchas dudas. Porque para ustedes, para el Gobierno andaluz, el papel lo aguanta prácticamente todo. Ya hemos visto cómo se rompen la camisa hablando de que con sus bajadas de impuestos Andalucía iba a recaudar mucho más y luego los datos son tan duros y tan complicados como para demostrar que andan en una mentira. Y el para qué a nosotros nos importa cuál es el modelo de crecimiento y de desarrollo en materia de ordenación del territorio que tiene el Gobierno andaluz y que desde esa mayoría absoluta, insisto, porque luego lo del diálogo, el acuerdo y el consenso se quedan en bonitas palabras, nos vamos a encontrar. ¿Cómo van a orientar esa nueva redacción? ¿De dónde parten? ¿Cuál es el diagnóstico inicial? Me parece fundamental. Y sobre esa comisión de redacción, si la composición va a ser plural o van a tener una única visión de cuál es el modelo de crecimiento que ustedes quieren.

Yo le pido, insisto, más agilidad —y termino, presidenta, que sé que me está mirando—; que sea un trabajo ordenado, pero sobre todo que sea eficiente; que en paralelo a la revisión del POTA vaya la revisión también de los planes subregionales y del plan regional, y que no sea un canto al sol, como ha sido su propaganda sobre las mejoras que iba a tener la LISTA y que luego, cuando se hace un análisis riguroso sobre dónde están las valoraciones y dónde están los cambios que ha provocado la LISTA, nos quedamos bastante cortitos. Las palabras hay que acompañarlas de hechos y eso es lo que yo le pido, señora consejera, que la historia que a usted le acompaña para la revisión del POTA no se quede solo en magníficos titulares, sino que sirva para el desarrollo y el crecimiento de nuestra tierra.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Ahora toca el posicionamiento del Grupo Popular.

Para ello tiene la palabra su diputado, el señor Vacas.

Cuando usted quiera.

El señor VACAS PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, buenos días.

Bueno, después de escuchar las intervenciones de los distintos grupos parlamentarios, tanto en esta comparecencia como en la anterior, yo creo que frente a esas críticas vacías yo creo que lo que hay que dar son datos objetivos. Y voy a dar un dato: en 20 años de vigencia de la LOUA y 18 años de la entrada en vigor del POTA solo se aprobaron 170 planes generales. Con la LISTA, que llevamos tan solo dos años, se han impulsado más de setenta planes y de acuerdo con los objetivos de desarrollo sostenible que la propia ley incorpora.

Ustedes, señores del Partido Socialista, podían haber actualizado la normativa en los años que gobernaron, pero no lo hicieron. No actuaron y ahora vienen diciendo que nosotros no actuamos. Esa es la diferencia entre una gestión y otra. Ahora sí se actúa y ahora sí se cuenta con instrumentos adecuados.

Desde el Grupo Parlamentario Popular, señora consejera, queremos darle las gracias por comparecer en esta comisión para explicar todo el trabajo que está haciendo, que está llevando a cabo, no solo a los diputados de cada grupo parlamentario, sino también a los ciudadanos andaluces sobre las acciones que está realizando en materia de legislación, en ordenación y planeamiento urbanístico, dando una información concreta, incuestionable y rigurosa, en la que ha detallado hoy cuáles están siendo esos avances en la revisión del nuevo POTA.

El compromiso, la preocupación y la ocupación de este tema que tiene el Gobierno de Juanma Moreno y su consejería en materia de urbanismo es palpable. Hemos necesitado un cambio de gobierno con decisión propia y buen hacer, tanto de su antecesora, la señora Carazo, como de usted misma, para que las cosas mejoraran en Andalucía. Coraje y determinación para abordar e impulsar una ley de vivienda propia para plantear soluciones de problemas muy sensibles para los ciudadanos andaluces como es el problema de acceso a la vivienda, como son el encarecimiento de la misma y la falta de oferta. Y que estoy seguro de que será mejor que la infame ley estatal de vivienda, que está generando precisamente todo lo contrario a lo que se pretendía.

O aprobar la LISTA y su reglamento, que ustedes, señores del Partido Socialista, quisieron tumbar, que ha reducido esa maraña normativa y el atraco urbanístico, aunque a la señora Ambrosio no le gusten esas palabras, que actualiza, que moderniza, que simplifica y refuerza el marco jurídico. Después de ese cambio de normativa era necesaria la actualización del POTA. Y ustedes se han marcado ese objetivo ahora, para actualizar un documento desfasado transcurridos 18 años desde su aprobación, recordemos, 2006.

No se puede obviar que Andalucía ha sufrido cambios sustanciales en la realidad territorial, socioeconómica y jurídica. Y esta revisión supondrá una nueva oportunidad para la generación de nuevas ideas relativas al territorio, a la participación y concertación social, a la coordinación interadministrativa y como un compromiso político. Los siguientes pasos a dar creo que han quedado expuestos por usted en esta primera intervención —y yo no voy a incidir en ellos—, pero sí quisiera, como profesional del sector que soy y en el tema que tratamos hoy, hacer una reflexión en que existe gran afinidad en la postulación de las decisiones políticas que se están llevando con las de los profesionales.

Miren, un plan territorial no es más que un instrumento para mejorar, según un acuerdo político, la realidad territorial. Pero no actúa por sí solo y necesita ser desarrollado y ejecutado por otras políticas sectoriales y en las que tienen mucho que decir también los ayuntamientos. Y, en este sentido, la opinión expresada por colegas arquitectos, urbanistas y expertos en planificación territorial aplicada al contexto andaluz se centra en que se debe incidir en el desarrollo de esas políticas y de esos planes, pero también en la sostenibilidad y en la participación ciudadana, en el desarrollo urbano equilibrado para abordar esas desigualdades entre áreas rurales y urbanas que pueda haber, así como entre provincias. Y evitar errores del pasado, como, por ejemplo, limitar el crecimiento de los municipios, trabas en la aprobación de planes urbanísticos o excesiva intervención y control por parte de la Junta de Andalucía, que en época del Partido Socialista se hacía. Porque son los ayuntamientos —y usted lo ha dicho— los que tienen la capacidad y competencia para definir el modelo de ciudad que quieren y no pueden ver limitada su libertad de actuación. Y por eso estoy seguro de que este borrador del plan ha sido fruto de lo que a este Gobierno le caracteriza, que es ese consenso y ese diálogo con la sociedad andaluza para mejorar y actualizar un documento que no funcionaba plenamente y adaptarlo a la nueva realidad de Andalucía.

Tradicionalmente, la ordenación del territorio ha aparecido en Andalucía como una política sin suficiente asiento. Incluso en la sociedad tiene cierta falta de rechazo por las consecuencias de su aplicación. Pero ahora la normativa territorial y urbanística que se está desarrollando y aprobando en Andalucía da solución, seguridad y mayor tranquilidad, como se ha argumentado en la anterior comparecencia.

La postura del Partido Popular viene a coincidir en este sentido en defender un modelo más descentralizado y flexible del POTA, que permita a los municipios tener una mayor autonomía, tomar decisiones de desarrollo urbanístico acordes a sus realidades locales y que puedan generar crecimiento y empleo en sus poblaciones. Creo que ese es el camino al que aspira esta nueva revisión. El resto son críticas vacías. Y cuando una ley o un plan viene a mejorar la situación de los andaluces, pocas pegadas habría que poner, sino trabajar en conjunto, y apoyo para avanzar en esas leyes que mejoren la vida de los ciudadanos.

Y lamento que algunos partidos estén poniendo siempre trabas a este Gobierno de la Junta de Andalucía, este Gobierno de Juanma Moreno, en el objetivo de que nuestra comunidad vaya a más y mejor y se postulen junto al señor Sánchez, rehén de los partidos independentistas, para seguir agraviando nuestra tierra y crear desigualdades entre los españoles tan solo por mantenerse en el poder.

Luego, señora consejera, el camino está siendo el correcto. Agradecer su trabajo y el de su equipo, trabajando de la mano de los ayuntamientos, del sector, agradecerle la transparencia que están teniendo en esta gestión y poniendo siempre facilidades, las que tiene que poner el Gobierno de la Junta de Andalucía a los andaluces.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Vacas.

Y para cerrar el debate, la señora consejera tiene turno de palabra.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señor Hernández, yo espero que estemos de acuerdo en algunos otros principios que estamos trabajando, en los que estamos trabajando, que podamos llegar a acuerdos, que ustedes puedan también proponer cosas. Pero sabe que la Agenda 2030 es un principio de la acción de este Gobierno y también está en la LISTA, y usted también lo sabe. Así que, bueno, yo siempre voy a tender la mano para esa participación que es tan importante para este nuevo plan de ordenación del territorio.

Señora Ambrosio, usted está en la oposición y yo entiendo que su discurso tiene que dirigirse a criticar a este Gobierno, lo entiendo, lo comprendo, pero creo que ha sido desafortunada esa expresión que ha utilizado, «una revisión interminable», ha dicho, lo he apuntado aquí. Que nosotros estamos haciendo «una revisión interminable».

Mire, le voy a hacer un recordatorio. La Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, la LOTA, es la que dijo que había que hacer un plan de ordenación del territorio. ¿Sabe usted cuándo se aprobó la LOTA? En 1994. ¿Sabe usted cuándo se aprobó el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, actualmente vigente? En 2006. Doce años después. Doce años después. ¿Quién estaba gobernando en ese momento? Doce años después.

Mire, a nosotros el Consejo de Gobierno nos insta a la consejería, en octubre de 2022, para que iniciemos toda la tramitación. Y desde luego que nosotros hemos hecho distintas propuestas y hemos cogido lo bueno y lo que sigue sirviendo del actual Plan de Ordenación del Territorio. Pero es que hay otras cosas que no han servido, que no han llegado a materializarse y que por supuesto que hay que revisarlas, por supuesto. Y hay otros que, como digo, sí se mantienen. Y le voy a decir más. La comisión de redacción está compuesta por todas las administraciones, por todas. La composición es muy similar a la que se creó en el actual Plan de Ordenación del Territorio. Así que creo que ustedes no tienen que dar lecciones de cómo estamos trabajando, porque somos muy transparentes, porque seguimos los procedimientos y porque esta consejería tomó conocimiento por parte del Consejo de Gobierno de ese inicio de revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en octubre de 2022, no al principio de la legislatura, como usted está diciendo.

Y yo insisto, y vuelvo a decirlo, que es que esta revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía lo que va a hacer es marcar un antes y un después, en esa planificación territorial de nuestra comunidad. Su objetivo es establecer esos elementos básicos para la organización y la estructura del territorio en la Comunidad Autónoma. Y vuelvo a decir, y ser ese marco de coordinación hasta el año 2050. Tenemos un horizonte para definir las políticas públicas que inciden sobre el territorio y que, desde luego, tenemos que tener muy presente.

Con este trabajo vamos a contemplar la revisión de ese marco legislativo que se inició con la aprobación, en diciembre de 2021, de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio en Andalucía, de la LISTA y del Reglamento que la desarrolla. Y estoy plenamente convencida de que el nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía va a tener un impacto muy positivo en la mejora de la competitividad de nuestra tierra, y en ese crecimiento económico y el empleo de nuestros pueblos y de nuestras ciudades, en las mismas dimensiones que ya lo está haciendo la LISTA.

Ustedes saben que la revisión del POTA era más que necesaria. A nuestra llegada al Gobierno nos encontramos con ese marco normativo anticuado y enrevesado —lo digo una y mil veces—, anticuado y enrevesado, que para nada propiciaba ese desarrollo económico y ese desarrollo social de nuestros pueblos y de nuestras ciudades. Era un clamor entre los ayuntamientos y entre las entidades, que demandaban un cambio de normativa con ideas más claras, como ya hicimos con esa aprobación de la LISTA y del Reglamento.

Prueba de ello —lo ha dicho el señor Vacas— es que en el año 2022 solo 135 municipios andaluces, el 17,1% de los 785 con los que cuenta nuestra comunidad, han aprobado planes generales de ordenación urbanística con posterioridad a la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Necesitamos planes y normas mucho más ágiles, que contribuyan a dinamizar nuestra comunidad y que la conviertan en ese territorio atractivo para albergar más servicios y atraer más actividad. Somos conscientes de que, dada la trascendencia de este plan para el futuro de Andalucía, es necesaria y fundamental la participación ciudadana, porque no entendemos hacer las cosas de otra manera. Queremos que el documento que apruebe el Parlamento sea el resultado de ese diálogo y de las aportaciones que hagan no solo las administraciones públicas, sino también expertos, universidades, colegios profesionales, organizaciones empresariales, sindicatos, entidades sociales, la ciudadanía en general y, por supuesto, los partidos políticos con representación en el Parlamento de Andalucía.

Esta consejería ha apostado por la participación en el proceso de redacción del plan, que está siendo mucho mayor que la fijada por la ley, con la intención de recabar el máximo consenso y para atender a todas las demandas. Además del trámite de consultas previas e información, se ha desarrollado un intenso programa de jornadas, talleres, exposiciones y cuestionarios que han contribuido, sin duda, a enriquecer ese primer borrador. En el último trimestre de este año 2024 está previsto desarrollar un nuevo proceso participativo, con la celebración de jornadas provinciales y sectoriales en las que la sociedad andaluza puede volver a dar su opinión sobre cómo estima que debe ser esa Andalucía del 2050.

No cabe duda de que la actualización del POTA constituye uno de los principales desafíos normativos que se han marcado este Gobierno y esta consejería. Estamos ahí, tendemos la mano de nuevo y, desde luego, cualquier aportación y cualquier idea será bienvenida en la consejería.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002293. Pregunta oral relativa al Anteproyecto de Ley de Vivienda de Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues con esto damos por finalizado el segundo punto del orden del día, que son las comparecencias. Y comenzamos con el tercero, las preguntas orales en comisión.

La primera de ellas es a iniciativa del Grupo Vox en Andalucía y en relación al Anteproyecto de la Ley de Vivienda de Andalucía.

Tiene la palabra el señor Hernández Valdés.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, vamos a hablar de un aspecto muy concreto de este Anteproyecto de la Ley de Vivienda. Nosotros tenemos, en general, dudas también sobre esa ley, por lo que ya hemos comentado muchas veces.

En primer lugar, nuestra formación siempre ha defendido la existencia de una ley para toda España. No vemos la necesidad ni la utilidad de que haya 17 leyes diferentes en el territorio nacional. En segundo lugar, porque consideramos que legislar tiene que servir para algo más que para sacar notas de prensa.

En concreto, pues, viendo lo que ya conocemos a través del borrador del anteproyecto de ley, tenemos dudas de que vaya a tener el efecto deseado. Eso de que hemos hablado en varias ocasiones, pues, de alguna manera, de que esta ley sirva como paliativo de la ley nacional, de la ley estatal de vivienda.

Se habla constantemente en este borrador de objetivos que se pretenden conseguir, pero no se identifican esos objetivos con la claridad necesaria o, al menos, cuál sería la forma de conseguirlos. Y, de hecho, pues nada, se habla sobre cómo frenar la transformación de viviendas de uso habitual en viviendas de uso turístico, siendo este uno de los problemas que vemos que están sufriendo ciudades como Málaga o Sevilla. Y que, pues, se dice que supone una drástica disminución de la oferta de viviendas en alquiler y, más concretamente, a precios asequibles, pues para las familias y los jóvenes que así, bueno, pues ven muy difícil solucionar sus problemas de vivienda. Y también porque están provocando problemas de convivencia y estamos viendo cómo en muchos casos se expulsa de los barrios, de los centros de nuestras ciudades, a los residentes.

Por todo ello, y a la espera de que por parte del Ejecutivo se publique el documento definitivo del Anteproyecto de Ley de Vivienda, le preguntamos si tiene previsto la consejería legislar en el ámbito de sus competencias sobre el uso turístico, como parte de su plan de choque frente al problema de la vivienda.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Hernández.

Señora consejera.

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

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, el anteproyecto ya está publicado y está en exposición pública. Y finaliza el periodo de alegaciones el día 1 de octubre. Eso, voy a empezar por ahí, para recordarlo y para que todo aquel que necesite hacer alegaciones serán bienvenidas, porque hay que intentar que sea una ley de todos, intentar ver cada alegación y mejorar ese texto, que, como siempre he dicho, es un borrador cero con el que partimos y en el que tenemos que ir mejorando.

Y yo le digo que ese anteproyecto de ley, lo que se desarrolla y lo que hace es desarrollar el ámbito de competencias que tenemos en materia de vivienda y suelo, y no entra a regular materias como el turismo, porque el borrador de la norma ya le he dicho que está actualmente en ese trámite de información. Y no es materia de este borrador del texto la vivienda turística, que usted sabe que se desarrolla en otras competencias.

Pero sí le digo que tenemos en ese anteproyecto de ley, en la disposición adicional primera, un plan de choque, que va a incluir medidas en materia de suelo con la finalidad de incentivar la construcción a corto plazo de viviendas protegidas en suelo urbanizado, así como otras iniciativas tendentes a promover la construcción de viviendas a precios sostenibles, que creo que nos preocupa a todos.

El objetivo de ese plan es ampliar la oferta existente y así contrarrestar los efectos que está teniendo la Ley de Vivienda de Pedro Sánchez, que ha generado esa incertidumbre en el sector, que ha incrementado los precios de la vivienda y que está dificultando que muchas familias y muchos jóvenes puedan acceder tanto a la venta como al alquiler. Y también le tengo que decir que ha generado una inseguridad jurídica tremenda en el propietario.

Como le digo, no corresponde a esta consejería regular sobre materias sobre las que no tiene competencias, pero eso no impide que el proyecto de ley pueda alimentarse, durante su tramitación, de propuestas que provengan de otros ámbitos sectoriales y que contribuyan, desde luego, de manera efectiva a incrementar esa oferta de vivienda a precios asequibles, que, como les he señalado y les vuelvo a señalar, es el objetivo prioritario de esta norma y el objetivo fundamental que perseguimos con la nueva Ley de Vivienda de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002301. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues la siguiente pregunta también la traslada el Grupo Vox en Andalucía, relativa al metro de Sevilla. Cuando usted quiera, señor Hernández, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Como ya dijimos en el debate de la PNL sobre el intercambiador de El Higuerón, nosotros estamos a favor de esa infraestructura. Y también apostamos por todas aquellas infraestructuras que garanticen que los vecinos de Sevilla tengan garantizados unos servicios de transporte público accesibles, rentables y eficientes.

La ciudad de Sevilla tiene en la actualidad en torno a setecientas mil personas, y más del doble en su área metropolitana, por lo que es imprescindible que el sistema urbano, en su conjunto, cuente con una red de metro de tipo metropolitana para solucionar un problema de movilidad que, por supuesto, trasciende de los límites de la propia ciudad. Y, por supuesto, esta red de metro, que ha estado paralizado durante veinte años y que ahora ha vuelto a ponerse en marcha, debe tener garantizada también la conexión con el resto de transportes públicos existentes y futuros —líneas de cercanías y líneas de autobuses regulares y lanzaderas—. Esto responde también ante el hecho de que el problema de la movilidad que sufren los vecinos de Sevilla y de los pueblos colindantes es un problema con un carácter claramente metropolitano.

Por todo ello, le preguntamos qué actuaciones tiene previstas la consejería para garantizar la conectividad de las nuevas líneas de metro con los servicios ferroviarios existentes.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Hernández.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Hernández, la configuración de la red de metro de Sevilla, con cuatro líneas —cuatro líneas— tiene más de veinte años. Solo se llegó a ejecutar —lo saben todos ustedes bien— esa línea 1, que conecta con la red ferroviaria en una estación, la de San Bernardo, ya que, aunque el Gobierno central se comprometió a ello, no llegó a acometer nunca el intercambiador de Guadaira, quedando la estación de metro construida sin uso. Del resto de las líneas, no se hizo nada.

Cuando el Gobierno de Juanma Moreno llegó a la Junta de Andalucía, se encontró con unos proyectos, obsoletos y por actualizar, absolutamente olvidados. Y en esos proyectos solo se contempla la conexión con el ferrocarril, en el caso de la línea 2, con la estación de Santa Justa; y en la línea 4, con el apeadero de Virgen del Rocío. En la línea 3 será la estación del Prado, que permitirá conectar con la línea 1 y, a través de ella, con la estación de cercanías de San Bernardo. Este Gobierno siempre ha defendido y defenderá la necesidad de favorecer esa intermodalidad entre los distintos modos de transporte público.

Nuestro compromiso es firme, pero necesitamos que también sea firme por parte del Gobierno de España, que es la Administración competente en materia ferroviaria. El estado de la red ferroviaria —usted lo sabe— deja mucho que desear. No se ha realizado ninguna ampliación en más de una década. Las inversiones en mantenimiento y conservación son deficientes y el estado de sus servicios no es el mejor.

Le doy datos. Solo en la línea C1 tienen un tráfico relevante. Las otras cuatro tienen servicios con escasa frecuencia, que no se adecúan de ninguna de las maneras a las necesidades que tienen los sevillanos. El caso más claro lo tenemos en la línea C4, con un solo sentido de circulación y cuyos trenes operan con una frecuencia de paso que no llega a superar la hora. Si queremos potenciar esa intermodalidad necesaria, el Ministerio de Transportes debería mejorar la situación, al igual que acometer esa conexión, tan importante, entre Santa Justa y el aeropuerto.

El Gobierno andaluz está empeñado en mejorar nuestras infraestructuras de transportes —y un ejemplo lo tenemos en esa línea 3 del metro, una obra que está en marcha— y a contribuir a esa intermodalidad. Por eso, esta misma comisión —usted ha hecho referencia— ha aprobado hoy una proposición no de ley para impulsar ese proyecto del intercambiador de El Higuero.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002366. Pregunta oral relativa a la A-306

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la A-306, del Grupo Socialista.
Creo que es la señora Ambrosio la que la traslada.
Pues cuando usted quiera, señora.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, presidenta.
Doy por formulada la pregunta, señora consejera.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues muchas gracias, señora Ambrosio.
Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues señora Ambrosio, la A-306, la carretera que une Torredonjimeno, en Jaén, con El Carpio, en Córdoba, es una vía —ustedes saben, usted lo sabe muy bien— de 58 kilómetros de extensión que a pesar de su estado, con un firme muy deteriorado y unos accesos sin asfaltar que condicionan su seguridad vial, no había sido objeto de ninguna intervención para mejorarla desde hace muchos años.

Este Gobierno decidió afrontar esa situación y, a la espera de dar una solución más a largo plazo, no dejar pasar más el tiempo y acometer actuaciones que permitan mejorar cuanto antes ese estado de la carretera y contribuir a la seguridad de todos por la que circulan. Dada la longitud de la vía y la limitación del presupuesto, incrementada por el déficit de financiación que arrastra Andalucía desde hace años y que el Gobierno de España no atiende, decidimos afrontar esa obra por tramos. Recientemente han concluido las obras en un tramo de 15,16 kilómetros, entre los kilómetros 41,8 y 57, en el término de Torredonjimeno, que ha logrado una mejora sustancial de la seguridad vial.

En concreto, las actuaciones, que han supuesto una inversión de 15 millones de euros, han supuesto la incorporación de dos kilómetros de carril adicional para vehículos lentos, el refuerzo del firme con MASAI, la construcción de 16,4 kilómetros de caminos de servicio pavimentados, que han permitido reordenar 51 accesos directos existentes. Y también se han ejecutado cinco nuevas intersecciones, con carriles de cambio de velocidad y carriles de espera para giro a la izquierda, y mejorando cinco existentes.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Un minuto cuarenta.

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

—Ya, ya...

[Risas.]

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, señora Ambrosio, cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias.

Pues, bien, señora consejera, lo que queríamos conocer eran los datos sobre la siniestralidad vial, porque supuestamente, el alto índice de siniestros era lo que había justificado esa actuación —me lo va a permitir que le diga, entre comillas—, ese «apaño» que han hecho en los 17 kilómetros, de los 58 que separan las localidades de El Carpio con Torredonjimeno.

Una actuación que la han puesto en funcionamiento en este verano, con una inauguración de tercera: no estuvo la consejera, y los bombos y los platillos que suelen acompañar a cada acto de inauguración fueron bastante silenciados; no sé si sería por el calor. Pero lo que más me preocupa de todo es cómo han bautizado los usuarios, los vecinos y las vecinas de las localidades afectadas, a esta actuación, y ya se le conoce como «la ratonera», y eso es lo que yo quería hoy comentarle.

Las vías de servicio, que estaban justificadas por la presencia de los vehículos agrícolas y que ralentizaban muchísimo el tráfico y que han supuesto un riesgo, a día de hoy los vecinos lo que dicen es que no se termina de ver por allí a ningún tractor, a ningún vehículo agrícola.

Las líneas continuas permanentes obligan a reducir los límites de velocidad en la vía. La actuación, además, lo que está provocando fundamentalmente es que la distancia y el tiempo en el trayecto hayan aumentado.

Y lo que nos dicen también los vecinos es que se ha reducido el ancho del carril de la vía con la colocación de las biondas y la sensación de estrangulamiento que genera miedo. Insisto, esas son las opiniones de los vecinos de las localidades que están afectadas.

Y, señora consejera, esta actuación y la que tienen pendientes, esas que supongo que nos contarán en poco, que tiene que haber también —y en eso voy a reclamar las actuaciones en la provincia de Córdoba— que pasen también del límite de la provincia. Estos 17 kilómetros han afectado a la provincia de Jaén. Los próximos que vienen también afectan a la provincia de Jaén. Acuérdense que esta vía también comunica con la provincia de Córdoba. Pues va a incrementar esa desigualdad.

Señora consejera, ya la han dejado sola. Es que nadie la acompaña en su empeño en no hacer de la A-306 una autovía. Esa conversión en autovía, que ha sido una reclamación a lo largo de los años, unánime para todos, menos para el Partido Popular. Porque, mire, no hay ni un solo municipio de este tramo afectado que no haya reclamado la autovía. Con una diferencia, que cuando los gobiernos han sido del Partido Socialista se reclamaban antes y ahora. Y ahora, cuando los gobiernos se han convertido del Partido Popular, antes sí y ahora nos callamos, porque no vayamos a molestar al señor Moreno Bonilla.

En caso de las diputaciones, son ya dos de dos. Ayer se aprobó esta moción en la Diputación de Córdoba, reclamándole a la consejería la conversión en autovía de la A-306, la Confederación de Empresarios de Córdoba y de Jaén, se han sumado las asociaciones empresariales de todos los municipios. Ante esta situación, insisto, la están dejando sola. Y yo lo único que le pido, señora consejera, que, como es tan amiga de hacer el uso de los verbos «actualizar», «revisar» y «enmendar», valore sobre esta infraestructura, una modificación del PITMA, donde quede una redacción clarísima y contundente de que hay una apuesta del Gobierno andaluz por convertir la A-306 entre El Carpio y Torredonjimeno en una autovía.

Mire, Córdoba y Jaén ya están sufriendo el agravio y la desigualdad de tener una línea de autobús con muchos problemas que comunican estas dos provincias, muy deficiente en estos momentos y que traeremos también a esta comisión. Son las dos únicas capitales de provincia que a día de hoy no están bien comunicadas. Yo insisto, esa Andalucía del interior también existe. Existe la provincia de Córdoba y la provincia de Jaén. Yo le reclamo la conversión en autovía de la A-306 y que se tome un poco más en serio la movilidad entre estas dos provincias.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, ¿ahora se acuerdan ustedes de la A-306? ¿Ahora se están acordando ustedes de la A-306? Ustedes han gobernado esta tierra, Andalucía, durante cuatro décadas. Cuatro. Y no se han acordado ni han iniciado absolutamente nada para hacer una autovía entre Córdoba y Jaén. ¿Y ahora se están acordando ustedes de la A-306?

La verdad es que no sé cómo me puede decir usted a mí eso. Porque, realmente, cuando llegamos aquí no nos encontramos absolutamente ni un solo proyecto sobre esa autovía. Ni uno, ni uno. Y ustedes lo saben bien. Y el único gobierno que está haciendo algo en esta carretera es el Gobierno de Juanma Moreno. Se lo acabo de decir, 15 millones de euros invertidos, y seguimos trabajando en ella, como no puede ser de otra forma.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 375

XII LEGISLATURA

26 de septiembre de 2024

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002367. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al Bono de Alquiler Joven.
Y el señor Hernández Tristán tiene la palabra para formularla.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, presidenta.
Buenos días, señora consejera.
Doy por formulada la pregunta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.
Pues, señora consejera, tiene usted la palabra.

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

—Pues, muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, pues, respecto al Bono Alquiler Joven, le puedo decir que ya tenemos prácticamente finalizada la tramitación de los expedientes. Concretamente, la tramitación está al 99,2%, para darle el porcentaje exacto e intentar ser sincera y transparente con los datos. Y ya hay también un número muy elevado de pagos realizados, casi el 80% de pagos realizados.

Y le voy a decir que esto ha sido gracias a ese enorme esfuerzo de gestión que se ha hecho por parte de la consejería y, en concreto, por parte de la Secretaría General de Vivienda y la Dirección General de Vivienda.

Le voy a recordar lo que siempre le recuerdo. El Gobierno del señor Sánchez aprobó esta iniciativa sin contar con las comunidades autónomas, sin atender las advertencias que le hicimos desde las comunidades autónomas, no solo de Andalucía, sino del resto de las comunidades autónomas de España, y lo que iba a suponer esa enrevesada situación. Lo he dicho en varias ocasiones, si hubiéramos unificado ese procedimiento y establecido una aplicación a nivel estatal, como reclamábamos desde el inicio, el proceso hubiera sido otro, mucho más ágil, y las miles de ayudas que hemos recibido hubieran sido atendidas muchísimo antes. Pero aquí tengo que resaltar el esfuerzo de personal que ha hecho la Junta de Andalucía, para el que le recuerdo que el Gobierno de España no ha aportado ni un solo euro en esos planes de personal para hacer la tramitación del Bono Alquiler Joven. No se ría usted, porque no estoy faltando a la verdad. En el tema de personal no se ha aportado ni un solo euro.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.
Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, un esfuerzo enorme lo ha calificado: son los últimos en sacar la convocatoria y fueron los últimos en pagar. Todavía quedan muchos jóvenes, miles de jóvenes, que todavía no ha llegado el dinero a su cuenta.

Yo le hago la siguiente pregunta. ¿Qué le han hecho los jóvenes a su consejería y al Gobierno de Juanma Moreno? ¿Por qué los maltratan de esa forma? Y le voy a poner algunos ejemplos. Cinco universidades privadas en los dos últimos años, con el rechazo total de la comunidad universitaria. Caos en el listado para acceso a los grados universitarios. Conoce la situación de miles de familias y de jóvenes con incertidumbre, sin planes de estudio específicos para los jóvenes. Y, por supuesto, la nefasta, negligente, lamentable e incluso judicializada situación del Bono Alquiler Joven, entre otros muchos ejemplos.

Y es que hoy, desde el Partido Socialista de Andalucía, le volvemos a traer la voz de los jóvenes. Esa voz que usted, que usted, no quiere escuchar. Y es que a usted y al Gobierno de Moreno Bonilla no le basta con haber sido la última comunidad autónoma —le repito, la última comunidad autónoma— en sacar la convocatoria.

Me reía anteriormente porque el Gobierno de Pedro Sánchez ha destinado 68 millones de euros para ayudar al pago del alquiler a los jóvenes andaluces, 250 euros durante 24 meses. ¿Y su Gobierno sabe cuánto ha puesto? Cero euros. No ha puesto nada. Es que a usted no le basta y al Gobierno de Juanma Moreno con incumplir todos los plazos una y otra vez y con ser la única comunidad autónoma que no ha pagado todavía. Como le digo, quedan todavía miles de jóvenes por cobrar, ¿o es que no escucha a los jóvenes afectados?

A usted y al Gobierno de Juanma Moreno no le basta con generar situaciones dramáticas de muchas familias, de muchos jóvenes. ¿Usted ha escuchado los testimonios? ¿Usted ha escuchado los testimonios de muchos jóvenes que se han visto obligados a volver con sus padres o incluso a endeudarse porque esa ayuda, que lo único que tenía que hacer usted era tramitarla, no les llega?

Y, por si fuera poco, usted ha ninguneado a la plataforma de los jóvenes afectados. Le han remitido hasta 11 cartas, una cada semana. Y no les han respondido o han sido continuas sus evasivas, le han puesto límites en las personas que iban a acudir, incluso la información que le pedían. Incluso decían que tenía usted la agenda completa y, por lo tanto, no podía recibirles. No sé qué calificativo mencionar a esta situación, pero, como mínimo, de vergüenza. Y es que tal ha sido el hastío de esta plataforma que han tenido que recurrir al presidente de la Junta de Andalucía. Aunque él también, como nos tiene acostumbrados, también ha mentido con respecto de dotar de más agilidad y de los plazos que una y otra vez ha incumplido. Es que, sin embargo, en Andalucía, en el Gobierno de Juanma Moreno, lo único que sí avanza es el perdonar el impuesto a los más ricos, o subirse el sueldo, como, por ejemplo, un 20% dos veces en los últimos seis meses.

Por lo tanto, consejera, lo único que le queda es ser clara y transparente de verdad. Pague ya. Pague ya, que es la única comunidad autónoma que no ha pagado todavía el Bono Alquiler Joven. Pida perdón.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández, vaya concluyendo, por favor.

El señor HERNÁNDEZ TRISTÁN

—Voy concluyendo.

Pida perdón y, sobre todo, asuma sus responsabilidades.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Hernández.

Señora consejera.

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

—Señor Hernández, infórmese usted bien de la tramitación del Bono Alquiler Joven en otras comunidades autónomas. Sería bueno que usted tuviese toda la información, que, desde luego, veo que no dispone de ella.

Y le voy a decir una cosa, este Gobierno ha sido transparente desde primera hora con la gestión del Bono Alquiler Joven. Lo hemos dicho y lo hemos advertido incluso antes de iniciar la tramitación del Bono Alquiler Joven.

Desde luego, yo me he reunido con la plataforma de afectados, claro que me he reunido, en mi consejería me he reunido. Y por supuesto que tienen las puertas abiertas de la consejería. Se les ha ofrecido reunirse con la Secretaría General de Vivienda, con el director general de Vivienda. Son personas que son parte de mi equipo y que, por supuesto, también tienen mucho que decir y pueden hablar por la gestión de este Bono Alquiler Joven. Siempre hemos atendido los requerimientos de la plataforma Bono Alquiler Joven. Así se lo puedo decir.

Y ustedes son las personas que menos indicaciones y menos lecciones nos pueden dar. Cuando llegamos en el año 2019, 50.000 ayudas, 50.000 ayudas del alquiler nos encontramos sin tramitar. Así que no venga usted a decir lo que no está haciendo este Gobierno. Le he dado los datos de cómo va la tramitación, le he dicho los problemas, se lo digo una y mil veces que nos hemos encontrado. Se lo he dicho a la ministra, se lo he dicho a la ministra porque hay que buscar soluciones para que esa tramitación sea mucho más ágil, porque está en la voluntad de este Gobierno, por supuesto, con diálogo, con consenso, con mano tendida y con cogobernanza podremos llegar antes a los sitios, y eso es lo que hace

este Gobierno, tender la mano para agilizar los procedimientos. Tender la mano al Gobierno de Pedro Sánchez y al Ministerio de Vivienda para agilizar el procedimiento en esta materia y en la tramitación del Bono Alquiler Joven.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002369. Pregunta oral relativa a los contratos de mantenimiento de la Red de Carreteras Autonómicas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al contrato de mantenimiento de la Red de Carreteras Autonómicas, y el señor Gaviño es el que la va a trasladar.

Tiene usted la palabra.

Cuando quiera.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señora consejera.

Convendrá usted conmigo en que el hombre es el único animal que cae dos veces en la misma piedra, ¿verdad? Le voy a explicar ahora por qué utilizo esta expresión.

Durante este verano, en agosto, ustedes han sacado los contratos para la conservación de carreteras. Hablo en plural porque lo han dividido en un contrato por cada provincia, algo totalmente legal, posible, lo autoriza la Ley de Contratos del Sector Público, en su artículo 99, donde sí pone algunos requisitos para la posibilidad de la división en lotes. Y es, sobre todo, que no se pretenda, con el fraccionamiento, disminuir la cuantía de los contratos y eludir con ello los requisitos de publicidad y de procedimiento de licitación que se estuviera obligado a hacer.

Y yo entiendo que ese no es el objetivo de su consejería, yo entiendo que su consejería lo que busca con esos ocho contratos es lo que dice la ley, posibilitar que las pequeñas y medianas empresas de Andalucía puedan acceder a la licitación, y nos parece estupendo.

Pero cuando vemos que esto se empieza a ir anunciando en agosto, un mes que, si usted conoce Andalucía, sabrá que las pymes, pues, normalmente en agosto es cuando pueden estar un poco más bajas de volumen de trabajadores, con menos intensidad, descansando incluso, que también tienen derecho, pues, entonces, nos saltan ciertas dudas de que al final no se cumpla el objetivo de facilitar el acceso de las pymes a la licitación que ustedes han sacado.

Y, claro, esta especie de oscurantismo que cualquier mente calenturienta podría pensar, pues no tiene muy buenas migas cuando la experiencia de haber caído en una piedra, como, por ejemplo, el realizar algún tipo de llamada invitando a la participación en según qué procedimientos, de la que ustedes ya tienen algo de experiencia. Pues, esa mente calenturienta podría pensar que ustedes vuelven a caer en esa misma piedra de intentar ocultar información para todos, para ver si así beneficiaban a algunos pocos.

Pero entiendo que ustedes buscan que las pymes participen. La Ley de Contratos del Sector Público también les invita a garantizar que el dividir el contrato no conlleve la imposibilidad técnica de ejecutarlo. Y tienen que poner ustedes fórmulas que garanticen esa ejecución técnica de la rehabilitación de nuestras carreteras, porque también ahí puede ser que caigan ustedes, por segunda vez, en la misma piedra.

Recuerda usted Barveal, ¿verdad? No sea que vayan a adjudicar de nuevo a una empresa que no tiene dinero, que no tiene sede, que no tiene trabajadores, que no tiene ni un teléfono de contacto, que no tenía ni siquiera experiencia en este tipo de materias, pero aun así ustedes se la adjudicaron.

Yo les invito a poner nuevas garantías, a ser más eficaces. Esta pregunta, como ve, no va de modo capcioso, va a ayudarles en la gestión.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Vaya terminando, señor Gaviño.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Enseguida, señor presidente.

Y le pido, por favor, que nos relate aquí el porqué de dividir en ocho, el porqué de publicarlo en agosto, si han concurrido muchas pymes y si están teniendo garantías de la ejecución futura del objeto del contrato.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gaviño.

Para contestar a su pregunta es el turno de la señora consejera.

Cuando usted quiera, señoría.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Voy a leer la pregunta: «¿Cuál es la relación priorizada de actuaciones a llevar a cabo por las empresas adjudicatarias en cada una de las provincias?»

Nosotros..., creo que..., bueno, voy a responder, todos los contratos, que ya vamos por el 89%, voy a responder exactamente cómo van los contratos de conservación de carreteras. Por cierto, la Ley de Contratos del Sector Público la llevamos siempre perfectamente, como no puede ser de otra manera. Es que he escuchado por aquí alguna cuestión por su parte, que la verdad es que me sorprende bastante que usted haga algún tipo de afirmación en ese sentido.

Pero le voy a decir una cosa: es que a ustedes les molesta, porque les molesta, que nosotros hagamos las cosas adecuadamente y que prestemos atención a la conservación de carreteras, porque es que les recuerdo que en el año 2019, cuando llegamos, nos encontramos los contratos o caducados o a punto de caducar y tuvimos que acudir al procedimiento de emergencia para poder seguir con la contratación de carreteras.

Usted me dice: «¿Y eso es gestionar?» ¿Y usted me está diciendo ahora que me va a ayudar a gestionar? Pues, mire, es que, si ustedes gestionan así, yo no quiero que gestionemos así. Y los andaluces, por

si no lo saben, no quieren esa forma de gestión, porque se han manifestado en las urnas, que es como se manifiestan las personas y nos podemos manifestar todos. Así que, desde luego, nosotros no hacemos eso.

Hemos revertido esa situación y seguimos dando pasos para atender nuestras carreteras, que de eso se trata. De hecho, de los 36 contratos de conservación, tenemos ya 12 adjudicados, 12 que se están valorando actualmente las ofertas y 8 que se van a sacar a licitación.

Solo con los contratos ya adjudicados y en licitación, atendemos la vialidad y a los usuarios de casi 4.000 kilómetros de nuestras carreteras en los próximos tres años.

Esos 12 contratos adjudicados suponen una inversión de más de 70 millones de euros en las carreteras de Almería, Cádiz, Córdoba, Huelva, Jaén, Granada y Sevilla.

Además, esta misma semana, hemos autorizado el gasto de más de 55 millones de euros que garantizan la vialidad de otros 2.500 kilómetros de carretera.

Me piden las prioridades de actuación. Usted es lo que me pregunta en la formulación de su pregunta. La prioridad siempre, siempre es la misma, y es aquellas vías que más lo necesiten, en pro de una mayor seguridad vial posible, que es de lo que se trata, y de eso se tratan estos contratos.

La planificación de las actuaciones se hace mes a mes, en función de cada situación.

Y, le vuelvo a decir, en apenas nueve meses, hemos renovado el 89% de los 36 contratos de mantenimiento de los más de 10.500 kilómetros de la red autonómica, para lo que hemos invertido 230 millones de euros.

Creo que los datos hablan por sí solos, nueve meses. Creo que no estamos llegando a procedimientos de emergencia, creo que estamos gestionando como tenemos que gestionar, porque las carreteras y la conservación de las carreteras debe ser una prioridad en esta consejería, en este Gobierno y creo que de todos nosotros.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002395. Pregunta oral relativa a la movilidad en el área metropolitana de Sevilla

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a la movilidad en el área metropolitana de Sevilla, realizada por el Grupo Parlamentario Popular.

Y para la defensa de la misma tiene la palabra la presidenta de la comisión, la señora Chocano.

Cuando usted quiera, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

La movilidad y el transporte público en el área metropolitana de Sevilla son un desafío al que se enfrentan a diario todos los ciudadanos, porque están sometidos a atascos y a embotellamientos, atenta no solo contra la paciencia de los usuarios, sino también contra la sostenibilidad ambiental, contra la seguridad vial y, en definitiva, contra la calidad de vida.

Baste como ejemplo lo que ocurrió ayer por la mañana, más de siete kilómetros de atascos en los accesos a Sevilla por la A-49 y cuatro en la SE-30 en el puente del Centenario.

Por eso, mejorar la conectividad de Sevilla, tanto dentro de la ciudad como en su área metropolitana, es un objetivo en el que la Consejería de Fomento trabaja constantemente.

Otro ejemplo de ayer mismo, se iniciaron las obras de los trabajos del tramo 2, de la línea 3 norte del metro de Sevilla. La consejería está trabajando para desarrollar una red de transporte público en la ciudad de Sevilla, pero una red de transporte público eficaz, cómoda, accesible y fiable, porque una red de transporte público mala consigue el objetivo totalmente contrario al perseguido.

Se lo explico con un ejemplo. La red de cercanías de Sevilla está perdiendo cada día usuarios. ¿Y por qué? Pues porque, cuando no se avería un tren, llega como una hora tarde o ni siquiera llega. Entonces, no ofrece garantías. Y, si no ofrece garantías, no se usa. Por eso, la red de cercanías de Sevilla, o los trenes de media distancia en Andalucía y en España, o incluso la alta velocidad, que hace poco era referencia mundial en calidad y en puntualidad, tienen cada día menos usuarios. Y tienen menos usuarios a pesar de las campañas de publicidad del Gobierno de España, del ministro de Fomento, Óscar Puente, y de los abonos de transporte que el Gobierno de España anuncia como gratuitos y que no son así, sino que pagamos entre todos, aun incluso los que no utilizan las redes de transporte público.

Por eso, en Sevilla es necesario promover una red de transporte público eficiente y eficaz, que resulte atractiva y que resuelva los problemas de los atascos, de la contaminación, del estrés y de los ruidos. Porque Sevilla es polo de atracción en movimiento. Muchos habitantes de municipios del área metropolitana concurren diariamente a Sevilla para estudiar, para trabajar, para acudir al médico, hacer compras, ocio, y luego han de volver otra vez a sus casas. Y ocurre que los horarios suelen ser coincidentes, por lo tanto, se producen embotellamientos. Si a ese tráfico metropolitano e interno le añadimos los flujos de

las personas y de las mercancías que pasan por Sevilla para ir a otros lugares, pues se hace imprescindible desarrollar una red de transporte público eficaz y eficiente.

Por eso, le pregunto, señora consejera, qué medidas está tomando su consejería para mejorar la movilidad y promover el uso del transporte público en el área metropolitana de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Chocano.

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

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Chocano, hemos dejado atrás un verano con muy buenas noticias para los habitantes del Aljarafe sevillano. Y es que la Junta de Andalucía ha dado inicio a dos actuaciones de peso en materia de movilidad, que van a contribuir de manera decisiva a reducir esos atascos en el flanco de la corona metropolitana de Sevilla y a lograr una sustancial reducción del tiempo de viaje de las personas en sus desplazamientos a la capital, especialmente en horas punta.

A nadie se le escapa que el Aljarafe sevillano constituye, por su densidad poblacional, uno de los puntos críticos de tráfico, debido a la elevada dependencia del vehículo privado de sus habitantes. Por ello, esta consejería encargó en su día un estudio para determinar las actuaciones que resultarían más eficientes para mejorar la movilidad en los accesos desde el Aljarafe. Fruto de ese análisis, se plantearon, entre otras propuestas, los dos proyectos a los que he hecho referencia y cuyas obras han dado inicio este verano, tanto el carril bus-VAO entre Mairena del Aljarafe y Sevilla —más concretamente, entre la glorieta del Parque Pisa y la autovía de Coria—, para su conexión con la SE-30, como la actuación de la plataforma reservada del Aljarafe norte, entre la estación de Plazas de Armas, de Sevilla, y Castilleja de Guzmán.

La primera de esas actuaciones, con un presupuesto superior a los 15 millones de euros, va a posibilitar la construcción de una plataforma reservada, de uso exclusivo para autobuses y vehículos con dos o más ocupantes, con una longitud aproximada de 3,6 kilómetros, sin paradas ni accesos intermedios en su recorrido. Se estima que más de 4.300 vehículos circularán diariamente por esta plataforma en cuanto se ponga en servicio, cifra que se espera duplicar en los próximos años. Además, por este corredor circularán varias líneas regulares de autobuses metropolitanos que atienden a las poblaciones del entorno, como, por ejemplo, Mairena del Aljarafe, Almensilla o Palomares del Río. De hecho, la puesta en servicio de esta infraestructura llevará aparejada una modificación de estas líneas, para poder aprovechar sus ventajas sobre estos atascos, que ahora están ocurriendo.

La segunda actuación también está ya iniciada y tenemos los trabajos de replanteo previos, y los ensayos e identificación y control de materiales iniciales. Consiste en la construcción de una plataforma reservada, con una longitud aproximadamente de 6,6 kilómetros, entre la estación de Plaza de Armas y la

glorieta, situada en el punto kilométrico 2+350 de la carretera A-8077, en Castilleja de Guzmán. La inversión prevista en esta actuación es de 14 millones de euros. Los cálculos que hemos hecho para la elaboración de este proyecto apuntan a que esta infraestructura será utilizada a diario por 1.985 vehículos privados de alta ocupación y por 238 autobuses, lo que, traducido a usuarios, daría como resultado que una media de 4.963 personas usarían al día este corredor para acceder a Sevilla en vehículos privados, mientras que 7.140 se desplazarían al día hasta la capital en transporte público. En total, se van a emplear cerca de 30 millones de euros de los fondos europeos Next Generation, en ofrecer alternativas al vehículo privado a los habitantes del Aljarafe.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002396. Pregunta oral relativa al desarrollo urbanístico de La Florida (El Puerto de Santa María)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón.

La siguiente pregunta es relativa al desarrollo urbanístico de La Florida, en El Puerto de Santa María. El portavoz de la comisión del Grupo Popular, el señor Saldaña, es el que la va a trasladar.

Cuando usted quiera, señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, a mí me sorprende enormemente cada vez que el Partido Socialista de Andalucía viene, aquí o al Pleno, exigiéndole al nuevo Gobierno de Andalucía que tiene que construir vivienda o que tiene que preocuparse por la vivienda. Y me preocupa enormemente —o me sorprende, más que preocuparme—, porque es que en la provincia de Cádiz tenemos la mayor bolsa de suelo público para construir vivienda de protección oficial que hay ahora mismo en Cádiz —y yo me atrevería a decir que de las más importantes de Andalucía—, más de 2.000 viviendas —usted dará los datos concretos—. Se podrían hacer en La Florida, en El Puerto de Santa María, no solo para la población de la provincia de Cádiz, sino también para, prácticamente, toda el área metropolitana de la bahía de Cádiz y Jerez. Y el Partido Socialista lo bloqueó cuando era Gobierno de la Junta de Andalucía y lo tiene ahora bloqueado con el Gobierno de España —o, al menos, durante los últimos tiempos—. Claro, después, cuando los vecinos y vecinas de la provincia de Cádiz ven que sale el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, diciendo que va a hacer 800.000 viviendas, el PSOE en Andalucía dice una y otra vez que dónde están las viviendas, que las haga Juanma Moreno. Y después resulta que están bloqueando el principal proyecto que tiene ahora mismo la provincia de Cádiz —insisto: y Andalucía— en El Puerto de Santa María, cuando la Junta quiere desarrollarlo y cuando el alcalde del Puerto, Germán Beardo, también quiere desarrollarlo y está muy insistente con este tema, pues la verdad es que nos sorprende.

Entonces, a nosotros hoy, lo que nos gustaría es que usted le trasladara a los vecinos, realmente, bueno, no le voy a decir sus penas, porque me consta que ha habido muchas penas en la relación con el Gobierno de España, pero, por lo menos, que nos cuente y que le diga a los vecinos todo el trabajo que ha realizado la Junta y lo que está haciendo para que, a ver si de una vez por todas, el Gobierno de España permite que la Junta de Andalucía pueda empezar a hacer viviendas y el propio Gobierno de España haga viviendas en El Puerto de Santa María para dar posibilidad a que los jóvenes y las familias trabajadoras del área metropolitana de la bahía de Cádiz, del Puerto y de Jerez, puedan acceder a viviendas de protección oficial o viviendas públicas.

Así que, por favor, señora consejera, a ver si usted nos puede facilitar esos trabajos que están haciendo ustedes para que se pueda desbloquear este proyecto en La Florida, en El Puerto de Santa María.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Saldaña, le voy a dar exactamente el dato: son 2.413 viviendas las que se podrían construir en los suelos de La Florida. Y yo creo que usted lo ha dicho muy bien: son una oportunidad única para dar respuesta a esa elevada demanda de vivienda social que existe en el municipio gaditano, en Cádiz y también, en general, en toda Andalucía.

Y el proyecto... —yo creo que hay que hacer un poquito de memoria para ver cómo están todos estos temas—, el proyecto de desarrollo urbanístico de estos suelos se remonta al año 2009, cuando la Sociedad Estatal de Suelo —SEPES—, firmó un convenio con AVRA para financiar a partes iguales esta actuación. Este convenio contemplaba la constitución de una comisión de seguimiento, que no se reúne desde el año 2011 —que se dice pronto—, que ahí fue cuando se paralizó el proyecto.

Desde la pasada legislatura, la intención de la Junta de Andalucía ha sido en todo momento reanudar los trabajos, por lo que hemos solicitado al Estado que vuelva a reunirse esta comisión de seguimiento.

En este sentido y en esta misma línea, el pasado 18 de julio, la directora general de AVRA, Susana Cayuelas, remitió un oficio a SEPES, instándole a poner fecha para celebrar esa comisión que, como digo, tan importante es para nosotros para desbloquear este proyecto.

Y yo también le digo que en el mes de julio y principios de agosto tuvo una reunión con el alcalde de El Puerto de Santa María para hablar de este asunto que nos preocupa a todos, y usted también ha hablado sobre el Ayuntamiento de El Puerto.

Pues le informo que la semana pasada recibimos una comunicación contestando a nuestra misiva, y, después de cruzar varios correos con la entidad estatal, les puedo avanzar que la negociación para el desarrollo de los suelos de La Florida se va a retomar el próximo día 4 de octubre, con la celebración de esa comisión de seguimiento, que yo creo que es vital para desbloquear ese suelo y es también una muy buena noticia.

Resultaba necesario que el Gobierno de España atendiera nuestros requerimientos, que se desbloquease este proyecto y que las dos administraciones nos pudiéramos sentar para retomar una actuación importante e impulsar ese desarrollo urbanístico de los suelos de La Florida.

Nosotros predicamos con el ejemplo, porque el compromiso del Gobierno de Juanma Moreno con la vivienda en Andalucía es firme, y damos todos los pasos necesarios para desbloquear suelo y para

poner en marcha vivienda asequible en Andalucía. Porque tenemos muy presente la situación que está viviendo Andalucía con el tema de la vivienda. Y, como nos preocupa, tenemos en marcha todas estas iniciativas y, por supuesto, en esa próxima reunión, el próximo día 4 de octubre, iremos de la mejor manera posible para llegar a acuerdos y para desbloquear una situación que lleva enquistada desde el año 2011.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002397. Pregunta oral relativa al puerto de Roquetas

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues vamos ya por la pregunta número 8 de las 10 del orden del día. Esta es relativa al puerto de Roquetas y, para trasladársela a la consejera, tiene la palabra el señor Guzmán de la Roza.

Cuando usted quiera, señor Guzmán.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera.

Hoy en esta comisión, por desgracia, se ha vuelto a evidenciar una vez más la forma de entender la política que tiene el Partido Socialista, que no es otra que la confrontación permanente para ocultar el servilismo y la cesión constante a los chantajes de los que realmente gobiernan este país y que no quieren nada bueno para los andaluces.

Evidenciado, una vez más, en el Congreso de los Diputados esta semana con la retirada del techo de gastos, que augura un año más sin presupuestos, sin inversiones y que condena un año más a nuestros servicios públicos.

Esa nueva forma del nuevo begoniano despotismo ilustrado, donde el líder se ha convertido en el amo, capaz de que a otros les hagan desaladoras, mientras que a Andalucía se las niega; capaz de construirles carreteras mientras que en Andalucía solo construye muros; o capaz de mejorar las conexiones ferroviarias a otros, mientras que a los andaluces se las quita. Haciendo, además, que sus embajadores en Andalucía, de forma vergonzosa, se descuelguen con autobuses desde Guadix a Almería, exclusivamente para ocultar que nada se sabe y nada se va a saber de la mejora de la línea de alta velocidad ferroviaria de Almería a Granada. Y también para ocultar ese compromiso que habían hecho de la nueva línea ferroviaria de Guadix a Lorca, que ellos mismos quitaron.

Pero así están las cosas, señora consejera. Y todo esto es porque, sencillamente, los andaluces prefieren la vía andaluza, la del Gobierno de Andalucía. Y por eso usted, en esta comisión, ha hablado de la mejora de la infravivienda en Andalucía, ha hablado de la modificación de la legislación urbanística, que nos va a poder permitir crear riqueza en cada uno de los rincones de Andalucía. Por eso ha reivindicado usted aquí que los andaluces no somos menos que nadie. Y por eso aquí ha hecho patente cómo, en solitario, está afrontando las infraestructuras que tanto necesitan los andaluces. Esas infraestructuras son de las que venimos a hablar hoy aquí.

Y por eso hoy voy a hablar de los puertos andaluces, unos puertos andaluces que forman parte de nuestra economía azul. Una economía azul que en Andalucía, además de hacer una gestión sostenible de nuestros recursos marinos y costeros, impulsa la economía de nuestra tierra con más de 35.500 empresas y con más de 142.000 andaluces empleados.

Unos puertos que durante años han sido denostados por los gobiernos socialistas y que han necesitado un cambio de gobierno para que se hagan realidad esas inversiones. Y el puerto de Roquetas de Mar es uno de ellos. Con una inversión de tres millones de euros, ha visto remodelada su área pesquera, así como la construcción de un nuevo edificio multiusos, que además de mejorar la lonja pesquera también le ha abierto a otros sectores económicos.

Una transformación urbana demandada por nuestro alcalde, Gabriel Amat, que sigue necesitando de más inversiones. Y por esas nuevas inversiones en el puerto de Roquetas es por las que le pregunto.

Muchas gracias, señora consejera.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Guzmán.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Guzmán, la apuesta del Gobierno de Juanma Moreno por los puertos andaluces se ha traducido en una inversión de 138 millones de euros en los últimos cinco años en nuestros puertos. Yo creo que es un importante esfuerzo económico, que nos ha permitido afrontar esa necesaria transformación y modernización de los espacios portuarios autonómicos.

Como saben, esta consejería acaba de asumir de nuevo las competencias en materia de puertos, y nuestra intención es continuar con esa senda para alcanzar el máximo nivel de excelencia en los puertos pesqueros y deportivos. Vamos a seguir pisando el acelerador para que los puertos bajo nuestra competencia continúen en esa transformación y que los convierta en recintos portuarios del siglo XXI.

Esa va a seguir siendo nuestra filosofía de actuación, avanzar en esa senda. Y prueba de ello es por lo que hoy usted me pregunta, por el puerto de Roquetas de Mar.

Hemos adjudicado las obras de reparación de pantalanos deportivos y un nuevo foso de varadero, por un importe superior a los 2,4 millones de euros —concretamente, 2.444.610 euros—, y con un plazo de ejecución de diez meses.

Esta actuación se enmarca en un programa más amplio de grandes reparaciones, que van a suponer en varios años un importante esfuerzo económico de la Junta para el mantenimiento y la mejora de nuestros puertos.

Este programa se encuadra en actuaciones como la concluida recientemente en el puerto de Garrucha, en la provincia de Almería, y que ha supuesto la mejora de las infraestructuras de la zona de tráfico de graneles.

La actuación en el puerto de Roquetas plantea, en concreto, la remodelación estructural de los ocho pantalanos de la dársena deportiva y la construcción de un nuevo foso de varadero conformado con dos brazos de hormigón en masa, cimentado sobre sendas banquetas de piedra de escollera de 500 kilogramos.

El foso deberá tener unas dimensiones de siete metros de ancho y veinte metros de largo para la inclusión de todas las embarcaciones actuales.

Esta transformación va a posibilitar que la flota pesquera de la provincia pueda reparar sus embarcaciones dentro del puerto de Roquetas, en lugar de desplazarse a otros puertos donde cuenten con una infraestructura de izado de mayor capacidad.

Con estas obras, en definitiva, se pretende subsanar las deficiencias actuales de las estructuras de pantalanés, adecuándolas a las nuevas demandas derivadas de las actividades portuarias, y con el objeto siempre de favorecer la accesibilidad y la renovación de este espacio.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002398. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del barrio de La Constancia de Jerez de la Frontera

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues la siguiente pregunta es relativa a la rehabilitación del barrio de La Constancia, en Jerez de la Frontera.

Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera, señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, es evidente que desde la Junta de Andalucía Juanma Moreno, su antecesora, Marifrán Carazo, y usted están haciendo un trabajo y han hecho un trabajo muy importante en rehabilitación en una ciudad como Jerez, importantísima, ¿no?, la primera ciudad en población de la provincia de Cádiz, la quinta de Andalucía, y una de las 25 ciudades más importantes de España, y con una historia singular.

Pero permítame que, hablando hoy o preguntándole hoy por la barriada de La Constancia, le diga que cualquier barrio de Jerez que lo necesite, bueno, evidentemente, necesita el apoyo y la rehabilitación. Pero la barriada de La Constancia, yo me atrevería a decir que, por todo lo que han sufrido y, precisamente, haciendo honor a su nombre, por esa constancia que han manifestado durante tantos años, creo que realmente se lo merecen de verdad.

Y se lo merecen de verdad porque, incluso en épocas complicadas, fueron capaces de levantar la voz, sin ideología ninguna, para exigir lo que consideraban que los vecinos tenían que tener. Y ahí, pues, estaban vecinos, y yo me acuerdo personalmente de Payán o de Loli, y, especialmente, hablar de la barriada de La Constancia y la rehabilitación de la barriada de La Constancia es hablar, sin ninguna duda, de Paco Flores. Paco Flores ha sido siempre, durante muchísimos años, el que realmente se ha puesto al frente de esta reivindicación de todos los vecinos.

Y es un barrio histórico, además, un barrio que no solo porque tiene... de los años cincuenta, que tiene los bomberos, la iglesia de Fátima, la hermandad, la plaza de toros. Es que también el origen, diríamos, del motociclismo en Jerez estuvo allí, también, en La Constancia. Tenía hasta un circuito.

¿Qué pasa? Que con el anterior Gobierno del PSOE en Jerez, pues, se vieron un poco, incluso, como abandonados. Porque parece que les habían castigado y que no se impulsaba desde el Gobierno de Jerez la posible rehabilitación y se ponían trabas. Afortunadamente, ahora, con María José García Pelayo y, evidentemente, de la mano de la Junta de Andalucía, pues, esperamos que todo esto, pues, se desbloquee, cambie y siga el paso que siempre debió llevar.

Por eso, ahora, señora consejera, y porque tenemos muchísima confianza en usted y en su Gobierno, le preguntamos que nos explique, un poco, cuál es el grado de ejecución de las obras de rehabilitación que se están desarrollando en esta barriada de Jerez, la barriada de La Constancia, por la consejería que usted dirige.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Saldaña, la barriada de La Constancia, en Jerez de la Frontera, está siendo testigo de una transformación crucial. Se trata de una barriada que ha sostenido una larga lucha por su rehabilitación integral —y usted lo sabe muy bien—. Y también los vecinos son conocedores, porque en muy poco espacio de tiempo vamos a poder culminar y celebrar la culminación de la rehabilitación integral de esta barriada, que se construyó en 1953 y cuyos edificios se han visto afectados durante décadas por un largo historial de grietas, socavones y desprendimientos.

Desde el año 2006, la Junta viene realizando actuaciones de rehabilitación en los bloques que conforman el barrio, con distintas líneas de ayudas previstas en los distintos planes andaluces de vivienda, que se han sucedido desde entonces. Pero la llegada del Gobierno de Juanma Moreno a la Junta resultó vital para activar esta área de rehabilitación. Reactivamos los trámites y desarrollamos las bases reguladoras de las áreas de rehabilitación integral, para que las comunidades de propietarios pudieran acceder a las ayudas para rehabilitación de su edificio.

La actuación en esta barriada jerezana, orientada a garantizar la estabilidad y la seguridad de los edificios, se ha desarrollado en dos fases. La primera, La Constancia 1, que ha beneficiado a 12 bloques de viviendas, con un total de 88 viviendas, tiene ya las obras finalizadas. Y La Constancia 2 no se queda atrás, esta intervención afecta a cinco edificios, con un total de 48 viviendas, y la obra se encuentra ya finalizada en cuanto de estos cinco bloques, y en el quinto está a punto de finalizar.

Las labores se han centrado en la consolidación estructural, la sustitución de cubiertas y el adecentamiento de fachadas y reformas varias, en las zonas comunes de los edificios. Entre ambas fases, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda ha concedido a estos 17 bloques de vivienda de La Constancia subvenciones que ascienden a más de 960.000 euros, a fin de garantizar que los residentes habiten sus edificios en unas condiciones dignas. La concesión de estas ayudas supone una clara demostración de este Gobierno con los vecinos, que llevaban años reclamando soluciones a un problema que sufrían.

Esta ansiada intervención va a marcar un antes y un después en la historia de esta barriada y en la vida de todos sus vecinos, ya que estamos mejorando la calidad de vida de los mismos y acabando con una reclamación histórica.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-24/POC-002399. Pregunta oral relativa a la Garantía Vivienda Joven

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y llegamos a la última pregunta, que es relativa a la Garantía de Vivienda Joven y que nos traslada la señora Jurado.

Señora Jurado, cuando usted quiera.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, gracias, presidenta.

Muy buenas tardes, consejera, a todo el equipo y a los miembros de esta comisión. Terminamos con una pregunta que, desde el Partido Popular, consideramos que es fundamental. No deja de ser uno de los grandes problemas que tiene la sociedad, no en Andalucía, sino en el conjunto de España, o más bien, más que un problema, tenemos que afrontarlo como un gran reto al que tenemos que dar respuesta desde todas las administraciones.

Más allá de la confrontación política, cuando hablamos del acceso a la vivienda y, en concreto, del acceso a la vivienda para los jóvenes, tenemos que tener la suficiente responsabilidad y sensibilidad para saber que estamos hablando no solo de acceso a vivienda como una palabra, un término o una política, sino que estamos hablando del proyecto de vida, de la emancipación de miles de jóvenes en Andalucía o en el conjunto de España que están pendientes, como digo, de conseguir ese hito en su vida, como es un acceso a la vivienda para seguir cumpliendo otros proyectos vitales.

Pero creo que tenemos que hoy dar cifras y hablar de una realidad no solo en Andalucía, sino en España. Porque el Partido Socialista o los socialistas andaluces están teniendo la tentación, y nosotros queremos hablar, claro, a todos los jóvenes, están teniendo la tentación de querer acusar a Juanma Moreno del problema del acceso a la vivienda. Y para eso vamos a dar datos, vamos a dar cifras. En España, del año 2015 al año 2022, la media de acceso a la vivienda ha pasado de 28 a 30 años. Del año 2019 al 2022, los jóvenes de 25 a 34 años que viven aún con sus padres han pasado del 39 al 46,3%. Esta es la evolución real del impacto de las políticas del Gobierno de España en una cuestión tan importante como es el acceso a la vivienda para los jóvenes.

Sin duda, para Juanma Moreno los jóvenes andaluces tienen la suficiente importancia en la acción de nuestro Gobierno y, sobre todo, en lo que se refiere al acceso a la vivienda, que se han puesto medidas en marcha de forma integral. En primer lugar, apostando por una mejora en la formación, solo el aumento de 166.000 plazas. Estamos hablando de un 39% más de Formación Profesional, que ha permitido que desde el año 2016 Andalucía cuente con la tasa de desempleo juvenil más baja que hemos conocido. Y el impulso —yo creo que esto es muy importante que se diga— de la certificación de 10.258 viviendas asequibles en Andalucía. Estamos hablando de que es el triple, el triple, de viviendas asequibles de lo que hizo el Partido Socialista de los años 2015 al 2019.

Insisto con esto en que el acceso a la vivienda es hablar del proyecto de vida de los jóvenes andaluces. No es una cuestión baladí ni es una cuestión en la que tenemos que enfrentarnos o confrontar, sino a la que tenemos que sumar. Andalucía y Juanma Moreno lo tienen clarísimo con medidas integrales. Y una de ellas es por la que hoy le queremos preguntar a nuestra consejera de Fomento: ¿Cuál ha sido el impacto y la evolución de la Garantía de Vivienda Joven, que hace un año se puso en marcha y que estamos convencidos de que ha supuesto una mayor ayuda a estos jóvenes andaluces para conseguir ese acceso a la vivienda y proyecto vital?

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

Pues, señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Jurado, este mismo mes se cumple un año de la puesta en marcha del programa Garantía Joven, una iniciativa de esta consejería encaminada siempre a facilitar ese acceso a su primera vivienda, en régimen de propiedad, a los jóvenes andaluces de hasta 35 años. Ese proyecto de vida del que usted hablaba.

Y yo le tengo que decir que la vivienda se ha convertido en un problema prácticamente estructural en toda España, pero es verdad que tiene que ser también un reto para nosotros, poner solución y dar respuesta. Y es necesario. Esa brecha de accesibilidad, que afecta ya a amplias capas sociales, que ha golpeado de lleno a los jóvenes, obligados a retrasar más su emancipación ante la barrera que supone ese precio de la vivienda.

La evolución, tanto del mercado inmobiliario como del mercado laboral, complica que los jóvenes puedan reunir todos los ahorros necesarios para pagar esa entrada de la primera vivienda. Para salvar esta barrera y dar facilidades, la consejería activó hace ahora un año el programa Garantía Vivienda Joven. Mediante esta iniciativa, la Junta concede un aval por importe del 15% del precio de referencia de la vivienda, de tal forma que, sumado a ese 80% que habitualmente ofrecen las entidades bancarias, la financiación total puede alcanzar el 95% de su coste. En definitiva, les estamos dando ese balón de oxígeno a los jóvenes andaluces que están en la búsqueda de su primera vivienda.

Y he de decirles que durante este primer año de funcionamiento se han superado las expectativas. Los avales hipotecarios se pusieron en marcha el día 14 de septiembre de 2023. El objetivo era beneficiar a mil jóvenes durante el primer año, una cifra que superamos en julio de este mismo año, a los diez meses de la puesta en marcha de este programa, y, dado el éxito de la convocatoria, la consejería ha decidido ampliar la vigencia de los convenios firmados con las ocho entidades financieras que colaboran con este programa. Y estamos estudiando esa ampliación de la dotación presupuestaria del programa,

que inicialmente cuenta con una partida de 20 millones de euros, lo que requerirá una nueva redistribución del plazo.

A día de hoy, un total de 1.186 jóvenes andaluces se han beneficiado ya de los avales hipotecarios de la Junta, una fórmula que no solo facilita el acceso a la vivienda de la población más joven, sino que también incide en el impulso de la actividad económica y supone un estímulo para la reactivación del mercado inmobiliario. El volumen de solicitudes recibidas para beneficiarse de este programa sigue en alza, lo que demuestra la idoneidad de las políticas públicas de vivienda que hemos puesto en marcha para ayudar a los jóvenes a cumplir ese sueño. Así que seguiremos trabajando en un programa que está dando muy buenos resultados.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues muchas gracias, señora consejera.

Y antes de levantar la sesión, les pido que me permitan la licencia de recordar un minuto en nuestro pensamiento, acordándonos de María Díaz, nuestra compañera, que falleció hace una semana y que pues tan buenos ratos de debate nos ha dado.

Y ya está. Sin más, pues levantamos la sesión.

Muchas gracias.

