

# DIARIO DE SESIONES D S P A

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

Núm. 56

XII LEGISLATURA

3 de noviembre de 2022

Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 4, celebrada el jueves, 3 de noviembre de 2022

### ORDEN DEL DÍA

#### PROPOSICIONES NO DE LEY

12-22/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a la recuperación de frecuencias en la ruta aérea de Almería-Sevilla, presentada por el G.P. Socialista.

12-22/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la implantación de un tren-tranvía entre Loja y Granada, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

12-22/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa al impulso de la variante oeste, de Córdoba, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

#### COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-22/APC-001056. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería para la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz, presentada por el G.P. Por Andalucía.

- 12-22/APC-001252. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-22/APC-001185. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Ordenación del territorio en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-22/APC-001251. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

## PREGUNTAS ORALES

12-22/POC-000037. Pregunta oral relativa a la ejecución de los fondos europeos para programas de rehabilitación, accesibilidad y eficiencia energética en el parque público de vivienda en Andalucía, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, del G.P. Socialista.

12-22/POC-000261. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-431, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, D. Antonio Ruiz Sánchez y Dña. Ana María Romero Obrero, del G.P. Socialista.

12-22/POC-000336. Pregunta oral relativa a comunicación a la Consejería de Fomento y Vivienda, por parte de la empresa adjudicataria, de 91 viviendas en la calle Estatuto de Autonomía de Écija (Sevilla), formulada por Dña. Esperanza Gómez Corona y Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.

12-22/POC-000559. Pregunta oral relativa a la mejora de la movilidad sostenible del municipio de Carmona, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.

12-22/POC-000569. Pregunta oral relativa a la accesibilidad al núcleo de Obejo (Córdoba), formulada por D. Alejandro Hernández Valdés y D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.

12-22/POC-000579. Pregunta oral relativa a las intervenciones en grandes estaciones de autobuses, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-22/POC-000580. Pregunta oral relativa a la carretera en Istán, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Ro-

mán, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-22/POC-000581. Pregunta oral relativa al recurso del Gobierno central al Decreto de revisión de precios de obra pública, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-22/POC-000584. Pregunta oral relativa a la variante de Mojácar (Almería), formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García, Dña. María Francisca Caracuel García, Dña. María Isabel Sánchez Torregrosa, Dña. Julia Ibáñez Martínez y D. Juan José Salvador Giménez, del G.P. Popular de Andalucía.

12-22/POC-000585. Pregunta oral relativa a los PGE 2023, en Andalucía, formulada por D. Antonio Saldaña Moreno, Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. José Ricardo García Román, D. Pablo José Venzal Contreras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Rosa María Fuentes Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y Dña. María Francisca Caracuel García, del G.P. Popular de Andalucía.

12-22/POC-000686. Pregunta oral relativa a la construcción de la nueva autovía «Málaga-Ronda-Campillos», formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos y D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, del G.P. Socialista.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, treinta y nueve minutos del día tres de noviembre de 2022

### PROPOSICIONES NO DE LEY

12-22/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a la recuperación de frecuencias en la ruta aérea de Almería-Sevilla (pág. 8).

Intervienen:

- D. José Luis Sánchez Teruel, del G.P. Socialista.
- Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.
- D. Juan José Bosquet Arias, del G.P. Vox en Andalucía.
- D. José Ricardo García Román, del G.P. Popular de Andalucía.

*Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.*

*Votación del punto 2: rechazado por 6 votos a favor, 10 votos en contra y 2 abstenciones.*

*Votación del punto 3: rechazado por 8 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.*

12-22/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa al impulso de la variante oeste, de Córdoba (pág. 18).

Intervienen:

- Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, del G.P. Popular de Andalucía.
- Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.
- D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.
- Dña. María Isabel Ambrosio Palos, del G.P. Socialista.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

12-22/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la implantación de un tren-tranvía entre Loja y Granada (pág. 28).

Intervienen:

- D. Ricardo López Olea, del G.P. Vox en Andalucía.
- Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.
- Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

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

*Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.*

*Votación del punto 2: aprobado por 13 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.*

## COMPARECENCIAS

12-22/APC-001056 y 12-22/APC-001252. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz (pág. 41).

Intervienen:

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

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

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

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

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

12-22/APC-001185 y 12-22/APC-001251. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Ordenación del territorio de Andalucía (POTA) (pág. 61).

Intervienen:

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

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

D. Pablo José Venzal Contreras, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

## PREGUNTAS ORALES

12-22/POC-000585. Pregunta oral relativa a los PGE 2023, en Andalucía (pág. 80).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000686. Pregunta oral relativa a la construcción de la nueva autovía «Málaga-Ronda-Campillos» (pág. 83).

Intervienen:

Dña. Isabel María Aguilera Gamero, del G.P. Socialista.

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

12-22/POC-000037. Pregunta oral relativa a la ejecución de los fondos europeos para programas de rehabilitación, accesibilidad y eficiencia energética en el parque público de vivienda en Andalucía (pág. 87).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000261. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-431 (pág. 91).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000559. Pregunta oral relativa a la mejora de la movilidad sostenible del municipio de Carmona (pág. 94).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000336. Pregunta oral relativa a comunicación a la Consejería de Fomento y Vivienda, por parte de la empresa adjudicataria, de 91 viviendas en la calle Estatuto de Autonomía de Écija (Sevilla) (pág. 97).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000569. Pregunta oral relativa a la accesibilidad al núcleo de Obejo (Córdoba) (pág. 100).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000579. Pregunta oral relativa a las intervenciones en grandes estaciones de autobuses (pág. 103).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000580. Pregunta oral relativa a la carretera en Istán (pág. 106).

Intervienen:

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

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

12-22/POC-000581. Pregunta oral relativa al recurso del Gobierno central al Decreto de revisión de precios de obra pública (pág. 109).

Interviene:

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

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

12-22/POC-000584. Pregunta oral relativa a la variante de Mojácar (Almería) (pág. 112).

Interviene:

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

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

Se levanta la sesión a las diecinueve horas, treinta y ocho minutos del día tres de noviembre de 2022

## 12-22/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a la recuperación de frecuencias en la ruta aérea de Almería-Sevilla

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Bienvenidas, señorías, a esta Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Perdonad por el retraso, porque estábamos terminando de calificar alguna enmienda de las proposiciones no de ley.

Hemos dividido la comparecencia..., o sea, la comisión, como ya saben, en dos sesiones, la de mañana, que empieza ahora, en la que se debatirán tres proposiciones no de ley, y la de la tarde, que empezará a las 4, que comenzará con la comparecencia de la consejera, y a continuación las preguntas orales.

A petición de uno de los grupos que participan en el debate, se van a aplicar los tiempos que establece el Reglamento, que les recuerdo brevemente, en las proposiciones no de ley, según el artículo 170 y el 80, el proponente tiene un tiempo de 10 minutos. A continuación, el posicionamiento del resto de grupos políticos es de 10 minutos, y el cierre del proponente es de otros 10 minutos. En las comparecencias, según el artículo 153.3, el gobierno tiene un tiempo de 20 minutos. A continuación, el proponente o los proponentes, porque hay algunos debates que son agrupados, tienen 15 minutos. Los no proponentes tienen 10 minutos. El Gobierno tiene una réplica de 20 minutos. Y después la réplica —solo de los proponentes— de 5 minutos, y terminamos con el cierre de la consejera.

Y las preguntas, según el artículo 163.3, el grupo que presenta la pregunta tiene 5 minutos, y el Gobierno tiene otros 5 minutos para contestar, ¿de acuerdo?

Así que, bueno, una vez recordados los tiempos, empezamos con el debate de la primera proposición no de ley, relativa a la frecuencia en la ruta aérea Almería-Sevilla, que propone el Grupo Socialista, y creo que la va a hacer don José Luis Sánchez Teruel.

Es suya la palabra.

El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Traemos una proposición no de ley que busca contribuir a recuperar la normalidad en la frecuencia de la ruta aérea entre Almería y Sevilla, para una provincia como es la de Almería, que tengo que comenzar diciendo que tiene una situación pésima en cuanto a comunicaciones —yo creo que es algo que compartimos todos—. Las alternativas para viajar a Sevilla son cuatro horas en coche, como empleamos los diputados, ida y vuelta, o más de cinco horas en tren, que no te permite volver en el día si tienes que hacer gestiones aquí en Sevilla, o también el autobús, con más de seis horas de desplazamiento.

En el año 2009, se aprobó por el Gobierno de España una obligación de servicio público para la conexión entre Almería y Sevilla, la conexión aérea, y permitió el desplazamiento en menos de una hora,

gracias a la financiación del Gobierno de la Junta de Andalucía. Dentro de la península, fue la primera obligación de servicio público; posteriormente, vino otra para la Comunidad de Extremadura en el año 2018, para la ruta Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona.

La pandemia supuso, primero, la paralización de los vuelos y, posteriormente, la reducción de la frecuencia sujeta a obligaciones de servicio público. Hace dieciocho meses, en marzo de 2021, la Dirección General de Aviación Civil y la Junta de Andalucía acordaron en el caso de la ruta aérea Almería-Sevilla reducir la frecuencia a la mitad, podríamos decir: lunes, miércoles y viernes, dos vuelos en cada sentido al día, uno por la mañana y otro por la noche.

Con los datos de esa conexión ahora mismo, publicados por el Gobierno hace unos meses, tenemos un desplazamiento de casi trece mil pasajeros utilizando los seis primeros meses del año 2022 la ruta, lo cual quiere decir que con normalidad podríamos estar en cifras por encima de las que había antes del covid. Con todos los días, todas las frecuencias, estaríamos rondando una cifra próxima a entre 40.000 y 50.000 pasajeros.

Dado que la orden que fijó la reducción de frecuencia establece que a través de una comisión mixta Junta de Andalucía y Gobierno de España analizarán la recuperación de la misma, entendemos que el Gobierno de la Junta de Andalucía debe proponer a la mayor brevedad posible la celebración de esa comisión mixta para pedir que se recupere el ciento por ciento de la frecuencia y las condiciones inicialmente existentes.

Traemos esta iniciativa, señorías, porque entendemos que el Gobierno andaluz, con los datos que publicó en agosto de 2022, referidos al primer semestre de este año, que cifran en 13.000 los viajeros, debería haber pedido al Gobierno de España la celebración de una comisión mixta para recuperar la normalidad y aún no lo ha hecho. Por eso, planteamos que desde el Parlamento se le diga al Gobierno de Moreno Bonilla que pida al Gobierno de España esa comisión mixta para recuperar la normalidad en la conexión aérea entre Almería y Sevilla, para que las personas que tengan que desplazarse entre ambos territorios no tengan que emplear ocho horas en ida y vuelta en el coche, más de diez en tren o en autobús, o que tengan la obligación de pernoctar si no viajan en avión un lunes, un miércoles o un viernes.

Una vez que la situación de la crisis sanitaria nos ha permitido una vuelta a la normalidad razonable, y una vez alcanzados los niveles de demanda, que evolucionan positivamente, entendemos que se deben restituir las obligaciones del servicio público establecidas previamente, lo cual va a contribuir positivamente a la mejora de la movilidad entre los territorios conectados, algo que en un contexto de crisis económica y social es un elemento más para acompañar el dinamismo de las sociedades de ambos territorios.

Junto con la petición de volver a la normalidad en la frecuencia aérea entre Almería y Sevilla, también incluimos en la iniciativa dos peticiones más.

Una primera tiene que ver con el ahorro que entendemos que el Gobierno de la Junta de Andalucía está teniendo como consecuencia de la reducción de la frecuencia en la obligación de servicio público; está financiada por el Gobierno andaluz con unos dos millones de euros y, lógicamente, el hecho de que ahora esté reducida al 50% pues también le debe suponer, o está suponiendo, un ahorro en esa financiación. Es, precisamente, ese ahorro el que planteamos en la iniciativa que, con las cantidades no

abonadas por la reducción temporal acordada la Junta de Andalucía, debería plantear medidas para incentivar el incremento de viajeros hasta agotar, al menos, esa cantidad. Creemos que es de justicia que se reinvierta el dinero que no se está invirtiendo ahora por la reducción en promocionar los vuelos entre Almería y Sevilla cuando se declare la normalidad.

Y, por último, también planteamos en la iniciativa que, aprovechando la celebración de la comisión mixta para recuperar la normalidad en la conexión aérea entre Almería y Sevilla, se aborde también la renovación de la misma. Ahora mismo, esa obligación de servicio público está en un periodo de prórroga y próximamente va a llegar su vencimiento. Entendemos que el Gobierno debe ser diligente, el Gobierno de la Junta de Andalucía, es una conexión necesaria y, por tanto, también debe abordar con el Ministerio de Fomento la renovación por otros cuatro años.

En definitiva, con esta proposición no de ley buscamos que se vuelva a la normalidad en las conexiones aéreas entre Almería y Sevilla, que se recuperen todas las frecuencias, que se reinvierta en promocionar los vuelos entre ambos territorios la cantidad que el Gobierno andaluz se ha podido ahorrar durante el tiempo en que la obligación de servicio público ha estado con frecuencia reducida y, por supuesto, le pedimos que sea diligente el Gobierno de la Junta de Andalucía y que aproveche el contacto con el Gobierno de España para acordar la renovación por otros cuatro años de esta obligación de servicio público que tan buenos resultados está dando a Andalucía y, sobre todo, a los ciudadanos de los dos territorios conectados, como son la provincia de Almería y la provincia de Sevilla.

Muchas gracias, señorías.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

A continuación, le toca el turno de participación a Por Andalucía, que creo que no ha comparecido en la comisión.

Por lo tanto, el siguiente turno es para Por Andalucía.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Buenos días.

Como bien refería al inicio de su exposición el señor Sánchez Teruel, al que felicito por la iniciativa, a él y a su grupo, el déficit de infraestructuras de transportes que tiene la provincia de Almería y que, lamentablemente, arrastramos desde hace décadas condiciona tremendamente la movilidad de las personas que residen en aquella provincia y de las que quieren visitarla, o condiciona también una parte importante de su potencial económico y del desarrollo que tenga.

Por tanto, anticipo el voto positivo de nuestro grupo hacia la iniciativa en todos sus términos, aun cuando comparto con ustedes una reflexión que probablemente ustedes también se hacen.

La necesidad de esta conexión aérea viene dada, precisamente, por ese déficit de infraestructuras, especialmente ferroviarias, que normalizaría la movilidad en términos de sostenibilidad, tal y como la entendemos ahora, de las personas que viven en Almería y la lógica fluidez tanto de ellas como de las mercancías que allí se producen o que allí tienen destino. La falta de esas infraestructuras, especialmente de transporte ferroviario, hace que esta conexión aérea sea muy importante. Relataba el señor Sánchez Teruel los problemas ocasionados por la pandemia también en el ámbito que se circunscribe a esta iniciativa, problemas con aquella orden y con la obligatoriedad de servicio público ya hubo con el Ministerio de Transporte allá por 2014, que se resolvieron, y cierto es que desde que la línea comenzó a funcionar palia en alguna medida esos déficit de movilidad que tiene la provincia.

Ahora bien, cuando en algún momento tengamos ese déficit de infraestructuras resuelto y en algún momento Andalucía cuente con una malla ferroviaria adecuada, que tendrá, desde luego, una incidencia especialmente significativa en términos positivos para la provincia de Almería, tendremos que aplicar algo que ya en otras instituciones se está valorando, en el seno de la Comisión Europea, también en el seno de algunas instituciones españolas, por cuanto los vuelos para comunicar territorios que no están especialmente lejos —estamos hablando de distancias que no superan los 500 kilómetros—, no serán una opción deseable si hay una alternativa que garantice que se limitan las emisiones, que ya saben ustedes que con el tráfico aéreo son especialmente importantes.

La distancia entre Sevilla y Almería está en el entorno de los 400 kilómetros; evidentemente, llegados a ese escenario que, lamentablemente, todavía no tenemos cercano, esta línea dejará de tener sentido, en esos términos de sostenibilidad. Mientras tanto, nos parece totalmente acertado que se mantenga, que se refuerce y que se incentive su utilización, como bien apuntaba también, el grupo proponente, aprovechando para ello el dinero que no ha habido que invertir en ella a consecuencia de la covid.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Nieto.

Me lío con los botones, perdón.

He olvidado decir que a esta proposición no de ley, presentada por el Grupo Socialista, se ha presentado una enmienda, que ha sido calificada..., admitida a trámite por la Mesa, ¿vale?

A continuación, es el turno del Grupo Vox. Y creo que la defensa la va a hacer el señor Bosquet.

#### El señor BOSQUET ARIAS

—Muchas gracias, señora presidenta.

El aeropuerto Antonio Torres es de los aeropuertos españoles con menor número de destinos nacionales y, sobre todo, internacionales estratégicos, con frecuencia durante todo este año, pese a las grandes condiciones climatológicas y ofertas turísticas que ofrece el destino costa de Almería.

Para tratar de revertir la situación, el Grupo Vox ya reclamó la puesta en marcha de un plan estratégico urgente de conectividad aérea para el aeropuerto de Almería, junto con el resto de las administraciones implicadas, tanto nacionales como autonómicas. Y siempre teniendo en cuenta al sector turístico almeriense, el sector agroalimentario y al sector empresarial, de cara a buscar destinos que sirvan para ganar nuevos mercados, atraer nuevos flujos de clientes y así como a tener en cuenta las necesidades de las empresas almerienses, en general, y la sociedad en su conjunto.

Señor Sánchez Teruel, nos alegra ver... —pero especialmente a mí, siendo de Almería, por aquello de que la tierra tira— que las mociones presentadas por mi grupo político y aprobadas por unanimidad en otras instituciones, a ustedes les vienen bien para cubrir su expediente. Pero bueno, lo importante es que pongamos sobre la mesa el nombre de Almería, la gran olvidada tanto por los diferentes gobiernos autonómicos como por los nacionales, y su déficit de infraestructuras.

Porque, no cabe duda de que, tanto para unos como para otros, Almería siempre ha estado siempre en el vagón de cola, ese vagón de cola que a día de hoy sigue sin llegar a la provincia de Almería en forma de AVE. Y a estas alturas, lo que la sociedad almeriense ya sí sabe es que el AVE, tal y como se le vendió en su momento, no será lo que llegue a Almería, ni será el medio que una Almería con Madrid en dos horas y media, sino en cuatro horas y media —lo mismo que tarda en un turismo—; así como que tampoco valdrá para el transporte de mercancías, por la configuración de sus vías.

Por todos es sabido que contar con unas buenas conexiones internacionales resulta imprescindible para que nuestras empresas y nuestro sector turístico tengan prosperidad.

De hecho, el sector turístico vuelve a ver, una vez más, con incertidumbre el panorama que se le presenta, especialmente por la falta de conectividad con los mercados internacionales, ya que otra vez hay compañías que no han programado el destino Almería para este invierno, por lo que nos volvemos a ver abocados a un turismo estacional y nacional. Pero incluso desde el mismo, carece de medios necesarios para conectar Almería, pese a ser un gran reclamo por sus condiciones climatológicas.

A nivel internacional, las previsiones son preocupantes, condenando al destino Costa de Almería a la estacionalidad estival.

Si queremos que el destino Costa de Almería se posicione como un lugar atractivo para viajar, vivir, trabajar, teletrabajar, las conexiones aéreas juegan un papel fundamental para la provincia y para Andalucía.

La situación de aislamiento que sufre la provincia de Almería por falta de medios de transporte eficaces, tanto ferroviarios como aéreos, es terrible. Y, por ende, en esta misma moción, que mi grupo político presentó en su momento, también reclamábamos dar traslado al Ministerio de Fomento la necesidad de establecer obligaciones de servicio público de los vuelos Almería-Madrid, Almería-Barcelona, Almería-Sevilla, acordes a la realidad del mercado, de forma que permita la explotación de dichos enlaces mediante unas condiciones de operación adecuadas al volumen de tráfico y al mantenimiento de la comunicación entre Almería-Madrid, Sevilla-Almería y Barcelona-Almería, cubriendo con ello una demanda de servicios de transporte aéreo directos insuficientemente atendidos.

En la actualidad, y tras la reducción de vuelos diarios, continuamos con una mala frecuencia aérea, tanto con la capital española como con las diferentes provincias anteriormente mencionadas.

Entendemos que se deben restituir las obligaciones de servicio público establecidas previamente, lo cual conllevará una mejora sustancial de la movilidad entre territorios conectados, algo que, en un contexto de crisis económica y social como la que estamos viviendo, es fundamental.

Gracias, señora presidenta.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Bosquet.

A continuación, es el turno del Grupo del PP. Y va a intervenir el señor García.

Suya es la palabra.

## El señor GARCÍA ROMÁN

—Muy bien. Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Vamos a analizar un poco la PNL que nos presenta el Grupo Socialista, porque, bueno, al fin y al cabo, parece ser que la Junta de Andalucía es la culpable de todo, cuando, en verdad, el que tiene las competencias de todo esto es el Gobierno central.

Pero bueno, vamos a ir punto por punto, vamos a analizar esta proposición.

Por un lado, la PNL indica que «las aportaciones, a modo de subvención, por la Junta de Andalucía para continuar con este servicio público, se han visto reducidas».

El Consorcio de Transportes, en la liquidación correspondiente al primer semestre de 2021, indica que se incrementa la cantidad de 218.000 euros adicionales y en la liquidación del segundo semestre del 2021, el contratista tendrá derecho a incrementar la cantidad de 313.000 euros adicionales, para tener en cuenta el aumento de déficit en el mismo provocado por las circunstancias sobrevenidas por la pandemia del covid. La compensación máxima del contrato, por tanto, se ha incrementado en 531.000 euros más; es decir, no solo no se ha dejado de abonar la subvención prevista con las reducciones del covid, sino que se han tenido en cuenta, aumentándose en 531.000 euros.

Por otro lado, que «el primer semestre del 2022 se cerró con el doble de viajeros que en 2021, un 103% más».

Miren ustedes, según el Consorcio de Transportes, en enero fue un 34%; en febrero, un 49% de ocupación; en marzo, un 52; en abril, un 54; en mayo, un 54; en junio, un 51... Por tanto, yo creo que al 103% más ¿dónde llega? Cuando no llega a cubrir ni la mitad de las plazas del servicio.

Y, por otro lado, ¿piensan ustedes que la Junta de Andalucía no está haciendo seguimientos del servicio? No todos somos iguales, no todos tenemos la misma condición.

Dado el caso, por parte de la Junta de Andalucía, junto con la colaboración del Ministerio de Transportes, tienen monitorizados de forma continua los parámetros de servicios de esta ruta aérea, analizándolos en las comisiones de seguimiento y en los intercambios de información técnicos entre ambas

administraciones, de forma que podamos llegar a articular lo previsto en la disposición cuarta, sobre la recuperación de la frecuencia del servicio.

El dinero es público y se tiene que gestionar con responsabilidad. Y este servicio le cuesta a la Junta de Andalucía anualmente tres millones de euros.

También nos piden que, al ser el último año de vigencia del contrato, se agilicen las gestiones con el Gobierno de España para renovar el servicio.

Miren ustedes: Almería, 19 de mayo: «La Junta pide a Transporte que agilice los trámites para garantizar la obligación de servicio público del vuelo Almería-Sevilla a partir de agosto». Estamos hablando del 19 de mayo, cuando la Junta se lo solicita al Gobierno central.

La consejera avisa del vencimiento del contrato, a fecha 31 de julio. En abril, ya se enviaron al ministerio la aprobación de los pliegos para licitar, incluso la conformidad del convenio, y el informe económico-financiero para la correspondiente retención de crédito para la licitación.

Hoy es jueves, 3 de noviembre, y gracias a la Junta de Andalucía, ya está adjudicado a una empresa el servicio. Y el Gobierno central todavía sigue sin responder, no nos han dicho nada, siendo las competencias exclusivamente de ellos. Nosotros solo estamos trabajando por garantizarles a los almerienses que puedan tener un correcto servicio.

Luego, en fin, entre otras cosas, en consecuencia y dado que son incorrectos los datos que se expresan en los antecedentes de la PNL, que se hace por la Junta de Andalucía un seguimiento continuo —como bien he comentado antes— de los parámetros de servicio de la ruta aérea Almería-Sevilla, dicha ruta está ya con unos niveles de ocupación en torno al 50%, nosotros no estamos de acuerdo en esta PNL.

Aun así, hemos entregado una enmienda en la que, en el punto 1, añadiríamos que «conforme se vaya recuperando el crecimiento de la demanda de los usuarios de la mencionada ruta», solicitaríamos que eso se le añadiera. En el caso de que no fuera aceptada, pues tendríamos que votar también en contra.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

A continuación, para el cierre, tiene la palabra el señor Sánchez Teruel. Y le recuerdo que tiene que posicionarse sobre la enmienda.

Gracias.

## El señor SÁNCHEZ TERUEL

—Muchas gracias, presidenta.

Les decía, al principio de mi intervención, que en la Península hay dos obligaciones de servicios públicos reconocidas: en Andalucía, la línea aérea entre Almería y Sevilla, y en Extremadura, la conexión entre Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona.

Pues bien, en Extremadura, desde el 28 de octubre, han recuperado el cien por cien de sus conexiones aéreas, tanto con Madrid como con Barcelona, en la obligación de servicio público que tienen reconocida. Y eso lo han hecho gracias, lógicamente, a las lógicas gestiones que ha realizado su Gobierno regional con el Gobierno de España. No nos consta que el Gobierno de Andalucía haya hecho lo mismo en esta línea aérea, a pesar de que los datos en su lectura correcta avalan esa petición. Se ha incrementado con los propios datos que da la Junta de Andalucía en un 103% en relación con el año anterior, con el año 2021. Estamos hablando: primer semestre del año 2022, donde se incrementan los datos un 103%, según los propios datos de la Junta de Andalucía. El dato lo ha facilitado la Junta de Andalucía y lo ha publicitado. Y por eso se incorpora a la iniciativa.

Señoría del Partido Popular, al escucharle —en relación con la recuperación de la normalidad en la conexión aérea entre Almería y Sevilla— tengo la impresión de que ustedes se sitúan como porteros del Gobierno, intentando parar una necesidad que tienen los almerienses, que es mejorar sus conexiones aéreas. No tienen la voluntad de pedirle a su Gobierno, que sea diligente, que haga lo que ha hecho el Gobierno de Extremadura y que recupere la conexión, en su obligación de servicio público, con normalidad, como lo tienen los extremeños. No queremos más que otros territorios, queremos lo mismo que tienen los extremeños desde el pasado 28 de octubre, como consecuencia del trabajo diligente de su gobierno y de la financiación con 8,8 millones de euros que les permite a los extremeños volar a Madrid, ida y vuelta, por 135 euros.

El Gobierno de Andalucía, a nuestro juicio, no está siendo diligente, como sí lo está haciendo el Gobierno de Extremadura, pidiendo la vuelta a la normalidad. Ha sacado pecho con las cifras de la conexión aérea del primer semestre de 2022, pero no ha pedido la convocatoria de la comisión mixta que establece la normativa para recuperar la normalidad en la obligación de servicio público que tenemos reconocida para la conexión entre Almería y Sevilla.

Y es que llueve sobre mojado, señoría. No es la primera vez que el gobierno de Moreno Bonilla no es diligente con las conexiones aéreas de Almería. Le recuerdo al portavoz del Grupo Popular que, en esta misma comisión, el 2 de febrero de este año, acordamos que el Gobierno de la Junta de Andalucía de Juanma Moreno le pidiera al Gobierno de España la declaración de obligación de servicio público para la conexión entre Almería y Madrid, y Almería y Barcelona, donde ahora mismo volar ida y vuelta supone para un almeriense 500 euros de billete, 250-300 euros en el caso de Barcelona. Y el gobierno de Moreno Bonilla no ha movido ni un dedo, no ha movido un papel, no ha hecho ni una sola petición en la línea de lo que había planteado este Parlamento, esta Comisión de Fomento —como le digo—. Es que llueve sobre mojado. Es que no han sido diligentes con esa petición ni tampoco lo están siendo para recuperar la normalidad, que, como les digo, Extremadura ya la tiene en sus obligaciones de servicio público, y Andalucía no la tiene, con el respaldo, lógicamente, del Grupo Popular, por lo que le acabo de escuchar.

Por eso, entendemos que el gobierno de Moreno Bonilla lo que debe hacer es impulsar las gestiones necesarias para volver a la normalidad en las conexiones aéreas entre Almería y Sevilla cuanto antes, y también debe aprovechar esas reuniones para tramitar lo que no ha tramitado, que es la obligación de servicio público para Almería-Madrid, Almería-Barcelona, que es lo que le dije este Parlamento el 2 de febrero del año 2022, y financiarlo como lo hace el Gobierno de Extremadura, que dedica 8,8 millones

de euros a que los extremeños tengan unas conexiones aéreas aceptables, dignas y pagables. Sin embargo, el gobierno de Moreno Bonilla no lo hace, hasta tal punto es así que tampoco hemos visto en las previsiones del presupuesto que acaban de presentar ninguna cifra en ese sentido.

Y, por supuesto, entendemos que es fundamental promocionar los vuelos entre Almería y Sevilla, promocionar la utilización para que cada vez sea más elevada la cifra de pasajeros, porque creemos que es de justicia ante las dificultades que hay en la conectividad de ambos territorios. Y mientras observamos que ustedes hacen regalos fiscales a la elite económica de Andalucía, sin embargo, no quieren incentivar que la gente normal, la gente corriente pueda tener unas comunicaciones aéreas aceptables entre estos territorios.

Mire, la redacción del punto uno no va a ser un problema. No tenemos ninguna dificultad en aceptarle la enmienda porque no queremos ningún obstáculo. Queremos que ustedes apoyen, que el gobierno de Moreno Bonilla sea diligente, se reúna con el Gobierno de España, recupere la normalidad en las conexiones aéreas entre Almería y Sevilla, y aproveche también para pedirle lo que este Parlamento le pidió que le pidiera al Gobierno de España, una obligación de servicio público para volar también a Madrid y a Barcelona desde Almería a precios razonables. Ya le digo, 500 euros en el mes de noviembre, ida y vuelta. Una sociedad dinámica y emprendedora tiene que soportar esos precios, y evidentemente no son precios tampoco interesantes desde el punto de vista del sector turístico.

Por eso, pedimos que se celebre cuanto antes esa comisión mixta para recuperar la normalidad. Los datos avalan sobradamente que se recupere la normalidad. Si en tres días a la semana en la mitad del año hay 13.000 viajeros, estaríamos por encima de los 40.000 todo el año, todos los días, con frecuencia entre Almería y Sevilla, lo que permitiría superar las cifras que había antes de la pandemia, y se lo digo según los datos que usted ha facilitado.

Y, por supuesto, entendemos que las negociaciones entre el Gobierno de España y la Junta de Andalucía, en esa comisión mixta para recuperar la normalidad para conseguir nuevas obligaciones de servicio público para la provincia de Almería, deben culminarse con las gestiones que sean necesarias para renovar la obligación de servicio público; en la comisión mixta es el lugar de encuentro entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España para resolver cualquier cuestión que tengan en relación con esta obligación de servicio público, que, como ha dicho la portavoz de Por Andalucía, no se puede permitir la situación que vivimos precisamente por los obstáculos que puso el gobierno de Mariano Rajoy en el 2014 y la ministra de Fomento, que hizo que estuviese en juego esta conexión que ahora, mientras llega la alta velocidad a la provincia de Almería, está más justificada para volar a Sevilla, pero también le digo para volar a Barcelona y a Madrid, que es también lo que se pidió en este Parlamento.

Termino, señorías, no queremos, los almerienses, no queremos para Andalucía más que otros territorios, pero sí queremos al menos lo mismo, lo mismo que tiene Extremadura, y sobre todo que se cumpla lo que dice este Parlamento, que tengamos la sensación de que lo que aquí acordamos sirve de algo.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señor Sánchez Teruel.

A continuación, empieza el debate de la segunda proposición no de ley relativa a las infraestructuras ferroviarias para Granada, incluyendo la ampliación del tren tranvía entre Loja y Granada. Esta PNL, que es la 47...

*[Intervención no registrada.]*

A ver, me pide el vicepresidente que, como falta el portavoz del PSOE, si es posible que cambiemos el orden de debate de las PNL, debatir primero la tercera y luego la segunda. Si no hay problemas y hay acuerdo, pero tampoco ahora mismo está...

*[Intervención no registrada.]*

Pero la tercera la lleva Isabel Ambrosio y tampoco está.

*[Intervención no registrada.]*

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

—Venga. Un minuto para... Suspendemos unos minutos la comisión para las necesidades que cada uno tenga.

*[Receso.]*

## 12-22/PNLC-000049. Proposición no de ley relativa al impulso de la variante oeste, de Córdoba

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

—Bueno, señorías, retomamos la sesión de la comisión y, como indicaba antes de la interrupción, vamos a debatir en primer lugar la proposición no de ley número 3, a petición del Grupo Socialista, dado que nadie ha mostrado su oposición. Así que esta proposición es del Grupo Popular, no tiene ninguna enmienda y empieza el debate la señora Jurado.

Señora Jurado, cuando usted quiera.

### La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidenta.

Muy buenos días a todos.

Bueno, pues hoy traemos una proposición no de ley desde el Grupo Popular, reiterativa como una cuestión que en la última Comisión de Fomento le preguntamos a la consejera y explicamos el porqué.

Estamos hablando de la variante oeste de Córdoba, la CO-32. Creo que es bueno que hagamos una pequeña introducción de qué vía se trata.

Estamos hablando de una segunda fase de un proyecto total de la variante en la ciudad de Córdoba, que conecta la autovía de Córdoba con la autovía de Málaga, Jaén, Sevilla, carretera de Palma del Río, aeropuerto.

Este proyecto se inició en el año 2006, en el año 2010 se firmó un convenio, se culminó su primera fase y, en el año 2010, se firmó un acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Andalucía para esta segunda fase, con un reparto, digamos, de una obligatoriedad por ambos gobiernos: un 80%, aproximadamente, el Gobierno de España, un 20% el Gobierno de Andalucía, siendo una infraestructura que compete, en cuanto a su proyecto y trámite, al Gobierno de España.

Pues bien, estábamos en el año 2010 cuando esta vía era fundamental para el desarrollo y el cierre del anillo viario de la ciudad de Córdoba, para la interconexión. Pero del año 2010 al año 2022, en el que nos encontramos, quiero hacer también una pequeña reflexión de qué es lo que ha ocurrido, mientras que en aquel momento, en aquella zona había prácticamente un solar, una ocupación de un futuro parque logístico que fue avanzando muy lentamente. En los últimos tres años, tenemos que esa zona, el Parque Logístico de El Higuero, va por su tercera fase ya de desarrollo, completando el cien por cien del terreno; además, en esa zona hay un desarrollo del cobre, que es un sector estratégico en la ciudad de Córdoba, en la provincia de Córdoba. Unimos, además, que es una salida a una de las zonas de expansión de la ciudad, la barriada de El Higuero, y la vía también hacia el Bajo Guadalquivir, a pueblos fundamentales también en su conexión: Posadas, Almodóvar o Palma del Río.

¿Por qué dibujo esta situación? Pues porque, si en el año 2010 esta vía era necesaria, hoy, desde luego, es una situación ya que apelamos por la seguridad, incluido en la zona, y por el desarrollo. La ciu-

dad de Córdoba, con el impulso de todas las administraciones, hay que decirlo, siendo el ayuntamiento su primer impulsor... Y, además, me parece un acierto debatir esta iniciativa con Isabel Ambrosio, la portavoz socialista, que, además, ha sido alcaldesa de la ciudad y también ha sido, por lo tanto, promotora de estas vías y de estas inversiones, y conoce perfectamente lo que estamos hablando, y sabe perfectamente, es conocedora perfectamente, como su formación, de que esto no podemos alargarlo más en el tiempo; creo que todos somos conscientes. Como les decía, no solo por el hecho de que el parque logístico ya esté en su..., digamos, adjudicación total, sino que, además, en el año 2010 se preveía un centro de convenciones que a día de hoy ya está abierto —la semana pasada el propio alcalde de la ciudad, José María Bellido, anunció que ese centro de ferias, exposiciones y convenciones ya ha abierto, ya tiene actividad programada (51 eventos congresuales) para los próximos doce meses—. Se suma, por tanto, a todo el tráfico que une la logística, y necesita la logística con vías de gran capacidad, con el volumen de tráfico que va a mover un centro de convenciones, ferias y exposiciones, unido al desarrollo, a la movilidad interurbana, dentro de una propia ciudad, con dos barriadas fundamentales.

¿En qué situación nos encontramos? Cuando llegó el Gobierno del cambio a Andalucía, la consejera, Marifrán Carazo, quiso reactivar esta vía; mandó un escrito..., quiso reactivarla por voluntad propia, pero también hay que decir porque el propio Ayuntamiento de Córdoba, con acuerdo de todas las formaciones políticas, el movimiento ciudadano, todos los sectores, el sector empresarial y el sector estratégico, están reclamando y reivindicando, por razones estratégicas, sociales, de movilidad y de seguridad, como digo, la finalización de esta conexión, la CO-32. Y quiero insistir aquí en que la Junta de Andalucía, a través de nuestra consejera, envió un escrito, como ella misma dijo, al Gobierno de España en el año 2020, que no ha tenido respuesta. Aquí, la cuestión ya no es si el Gobierno contesta o no contesta a un Gobierno de la Junta de Andalucía; aquí la cuestión es que nos encontramos con una infraestructura fundamental que el Gobierno de España tiene que activar, reactivar.

¿En qué fase nos encontramos? Como bien se ha explicado aquí, tanto lo ha explicado la consejera como a preguntas de mi compañero, el diputado nacional Lorite en el Congreso, se ha contestado también en las Cortes Generales, en el Congreso de los Diputados, tanto en comisión como en preguntas escritas, porque para nosotros esta cuestión es fundamental, y por eso somos tan insistentes desde todas las administraciones en las que tenemos representación, y en el caso del Gobierno de Andalucía, donde tenemos el gobierno. El Gobierno de España, como digo, no solo no contesta la carta, sino que no actúa, no reactiva.

¿En qué fase estamos? Hay que modificar, actualizar el plan inicial, porque, evidentemente, desde el año 2010 a 2022 no ha llovido todo lo que deseamos, pero algo ha llovido y, por tanto, ese proyecto ya no es viable. Una vez que se actualice el proyecto, hay que convocar la comisión de seguimiento de las dos administraciones y poner en marcha este proyecto.

Eso es lo que nosotros pedimos en esta iniciativa: en primer lugar, que el proyecto se actualice y, en segundo lugar, que se convoque la comisión de seguimiento.

Y hay un tercer punto del *petitum* que pedimos, que es la dotación presupuestaria; es fundamental. Y nosotros somos muy conscientes de que el Gobierno de España en sus presupuestos este año ha aumentado la partida que tiene para esta variante de 100.000 a 500.000 euros. Pero seamos conscientes,

en primer lugar, de que con 500.000 euros no hacemos la variante. Y seamos conscientes de que, antes de decir «vamos a hacer la variante», tenemos que tener algo que no tiene coste económico, que es la voluntad política del Gobierno de España de actualizar el proyecto y convocar la comisión. Cuando esté eso, entonces es cuando comenzaremos la obra.

Entonces, nosotros hoy es que pedimos algo mucho más básico que una dotación presupuestaria de más o menos millones, es que lo que pedimos es la voluntad y la acción política de un Gobierno. ¿Y por qué lo hacemos aquí, en el Parlamento de Andalucía? Porque así lo ha hecho el Ayuntamiento de Córdoba, con acuerdo de todos sus ediles, y creemos que también desde la Junta de Andalucía es el espacio en el que todas las formaciones tenemos que ponernos de acuerdo en lo que es una infraestructura fundamental —como he dicho, y he dado los argumentos desde todas las perspectivas—, para que esto sea un hecho.

Yo creo que la ciudad de Córdoba se sentirá orgullosa si hoy todas las formaciones políticas llegamos a un acuerdo para que el Gobierno impulse y tome, de una vez por todas, esa voluntad política de llevar a cabo esta actuación, que, por cierto, ya la consejera Marifrán Carazo, en la última comisión de Fomento, ya dijo que, en el momento en que estuviera el proyecto actualizado y la comisión convocada, por supuesto que contará con la financiación para que cuanto antes sea una realidad.

Estamos hablando de 2,3 kilómetros, que prácticamente puede ser una inversión nimia, pero que nos parece que doce años de retraso requieren ya de más voluntad política, y eso es lo que hoy le pedimos a todas las formaciones —de manera especial, al Partido Socialista, como sustento fundamental y prioritario del Gobierno de España en este ámbito—, para que sin más dilación pongan en marcha este proyecto, fundamental para la ciudad de Córdoba.

Muchísimas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

A continuación, es el turno de Adelante Andalucía, que sigue sin comparecer.

Por lo tanto, señora Nieto, cuando usted quiera, puede intervenir.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, al igual que en la iniciativa anterior, planteada, en aquel caso, por el Grupo Parlamentario Socialista, anticipar también el voto favorable de nuestro grupo a esta iniciativa, presentada por el Grupo Parlamentario Popular a través de la señora Jurado.

Como bien ha referido ella, hay un altísimo y muy robusto consenso en Córdoba con respecto a la necesidad de impulsar esta variante oeste. Y doy por reproducidos los argumentos que mis compañeros y compañeras han dado, tanto en el ayuntamiento como en las sucesivas ocasiones —muy reiteradas en todos estos años— en las que se ha hablado de la demanda y de la justificación de esta demanda por parte de Córdoba.

Solo un par de reflexiones, con carácter general.

Bueno, yo creo falta un poco de autocrítica cuando hablamos de la demora injustificable que sufren algunas infraestructuras hasta verse finalizadas, por lo que supone de encarecimiento de sus costes, por lo que supone de inutilidad de los tramos que ya están abiertos, por no terminar el recorrido de la localidad desde la que partían hasta el punto en el que debían finalizarse, porque los proyectos, efectivamente, luego hay que actualizarlos, como es el caso, y también porque esa dilatación de los plazos es un alimento incansable de agravios entre provincias y entre comunidades autónomas. Y les decía lo de la autocrítica porque durante todos estos años ha habido gobiernos de España de distintos colores, ha pasado por La Moncloa el Partido Socialista, también el Partido Popular. Y creo que para la ciudadanía acabamos siendo poco serios si solo reactivamos las reivindicaciones cuando no tenemos el honor de presidir el Gobierno central.

En cualquier caso, en el ámbito concreto de esta infraestructura, y aun cuando vamos a votar, como les digo, a favor de sus tres puntos, reconocerá la señora Jurado algo que ella misma ha explicado bien en su intervención: hace falta actualizar ese proyecto y hay un incremento de la dotación presupuestaria. Bien sabe la señora Jurado que en un ejercicio presupuestario no se actualiza un proyecto, se adjudica una obra..., o sea, se licita, se adjudica y se hace. Por tanto, hablar de que en el presupuesto para 2023 se encuentre la dotación presupuestaria para la variante, bueno, es saber que se va a pintar un dinero en el presupuesto que no se va a ejecutar, porque los plazos de la Ley de Contratos exceden ampliamente lo que cabe en doce meses de ejercicio presupuestario. Pero bueno, que no sea esa vereda colateral la que sirviera para decir que nuestro grupo sale de un consenso que, efectivamente, en la ciudad de Córdoba es bastante rotundo y del que participan activamente mis compañeros y compañeras.

Así que, aun cuando la dotación está incrementada y con ella se podría actualizar el proyecto, lo cual yo creo que ya despeja la duda que planteaba la señora Jurado sobre la voluntad política, y habiendo, con esa dotación, más que probablemente, una vez realizada la comisión bilateral, dinero para actualizar el proyecto, no vamos tampoco en el punto tres a situarnos fuera del consenso, que, como digo, es muy rotundo en el ámbito de Córdoba.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, interviene por Vox el señor Hernández.

## El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues yo le diría a la señora Nieto que voy a hacer suyo el primero de los argumentos. Lo que pasa es que..., lo que sucede es que, como en tantas ocasiones, pues esta historia de la variante oeste de Córdoba, efectivamente, es en gran medida un dislate, pero que viene propiciado por el disfuncional Estado autonómico en el que estamos viviendo. Que un modelo de gestión en el que —como ella bien

dice— lo habitual es que las diferentes administraciones colaboren únicamente cuando tienen el mismo color. Es decir, que la defensa del bien común, pues, no es el objetivo a defender. Y la realidad es que lo contrario es una excepción. Y lo que acabo de indicar es la norma. Y podríamos buscar ejemplos, en fin, sin fin en los últimos meses incluso.

Pero bueno, esta es una historia, de todas maneras, que se complica, porque la cuestión es que hablamos en esa primera década del presente siglo en la que todo el futuro se nos pintaba de color de rosa. Ahí, efectivamente, el cambio climático no era un grave problema, y había muchas guerras y muchos conflictos internacionales, pero no bloqueaban ni condicionaban la vida de los mercados. Entonces, bueno, pues no diría yo que se ataban los perros con longanizas, pero poco más o menos. Y cualquier proyecto teníamos que soterrar en medio de una ciudad 10 kilómetros. No pasa nada, dinero habrá, vendrá de Europa o vendrá de donde sea. Al final, se acometían..., en fin, se hacían unos proyectos que en muchos casos tenían unos costes enormes que solo se podrían acometer en un tiempo de bonanza.

Y bueno, pues, la cuestión es que ahora mismo en un tiempo como el actual, en el que lo que se nos viene anunciando es todo lo contrario, se nos viene diciendo desde los poderes públicos que cuidado, que se ha acabado el tiempo de la abundancia, que va a llegar además una gravísima recesión, se diría incluso que nos están preparando para vivir en breve una situación económica con muchos nubarrones, pues —como digo—, no está demás que recordemos esas enseñanzas.

Porque hay una cosa que es evidente, ahora, la obra que ya está hecha, probablemente, no se haría. No se haría porque, en fin, era una..., el tramo que se construyó fue muy costoso. En fin, una obra —como digo— de envergadura, con la construcción de un nuevo puente sobre el río Guadalquivir. Y, bueno, pues, en fin, la situación actual se dejó precisamente para otro momento lo que era más fácil. Un tramo en un terreno plano, llano, de apenas dos kilómetros y pico y en los que, probablemente, ni siquiera los costes de las expropiaciones sean excesivamente elevados.

¿Qué ocurre?, que ahora si no se concluye esta obra, pues, esa inversión realizada crecería de sentido, carecería absolutamente de sentido. Sería un despilfarro más de recursos que hubieran podido utilizarse en otras cosas mucho más importantes, sobre todo, en una ciudad que ha sido gobernada en los últimos años por el Partido Popular y por el Partido Socialista, que está una reciente alcaldesa de esta ciudad, que tiene entre sus muchos méritos pues el que tengamos cinco de los quince barrios más pobres de toda España. Bueno, pues —como digo—, a eso, por ejemplo, se podrían haber dedicado parte de estos recursos.

Porque si nos preguntan a Vox: ¿se tiene que reactivar esta actuación? Sí, por supuesto, ya lo dijimos. Si nos sumamos, en la ciudad de Córdoba, a una moción que fue apoyada por todos los grupos políticos. Por supuesto, la obra es importante, pero esto no nos tiene que hacer olvidar que... A ver, ¿quién responde de que esto haya estado 10 años durmiendo el sueño de los justos, esta actuación?, ¿quién responde de esto? Porque en España el señor Rajoy gobernó desde el 2011 al 2018. Algo..., alguna responsabilidad tendrá, ¿no, señora Jurado?, digo yo.

Y, por supuesto, si ahora le pedimos cuentas al Gobierno de España... Evidentemente, porque esto..., el actual, al señor Sánchez y a sus socios comunistas, esto es una realidad. Evidentemente, ahora mismo esta obra pues no es lo que les quita el sueño porque, evidentemente, sus socios de Gobierno tienen otro tipo de ubicación geográfica, pues, allá por el norte peninsular o en el noroeste.

Insistimos, nuestro voto va a ser favorable. Pero que nadie se ponga medallas, que nadie asuma como si fueran ahora mismo los que van a sacar adelante una obra que, insisto, veremos ahora lo que sale de ese nuevo proyecto, de esa actualización. Pero —como digo— que esto es para que tanto Partido Popular como Partido Socialista se miren así mismos y hagan un examen de conciencia sobre lo que han hecho en estos últimos años con la ciudad de Córdoba.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, la señora Ambrosio tiene de la palabra.

## La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Yo quiero comenzar agradeciéndole al Grupo Popular, a través de la incorporación de esta iniciativa, que podamos debatir aquí esta mañana, en esta comisión, sobre una infraestructura que, van a coincidir conmigo quienes conocen y quiénes asumen la importancia de valores tan importantes como el del desarrollo económico, que estamos hablando de una de las infraestructuras más importantes que tiene la ciudad y la provincia de Córdoba, la variante oeste, y además, desgraciadamente, unas infraestructuras inacabadas, ¿no?

Y yo quiero adelantar —así se lo he dicho a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular— que desde el inicio de este debate nuestra posición va a ser a favor de esta iniciativa. Y no por ello vamos a renunciar, sin duda, a matizar algunos de los aspectos del relato que ha desarrollado la portavoz del Grupo Popular, que dista, y mucho, de la realidad y que evita mencionar algunos aspectos que me parece que también son importantes para conocer de dónde venimos y hacia dónde queremos ir.

Y así, desde esa firme voluntad de no seguir mirando por el retrovisor, de evitar los reproches que no llevan absolutamente a nada, poder iniciar una etapa de colaboración leal y fructífera en beneficio de Córdoba y de los cordobeses. Que me parece que eso es lo que debería estar por encima de cualquier otro objetivo, ¿no?

Para que puedan entender, de alguna manera, la importancia estratégica de esta infraestructura, la necesidad y el valor, yo no lo mediría por los años que se lleva reclamando que son muchos, ¿no?

Desde el año 2002 y estando al frente del Gobierno de España el señor José María Aznar y con un ministro de Fomento muy relacionado con la ciudad de Córdoba, como era el señor Álvarez Cascos, ya se venía reclamando, desde el PSOE de Andalucía y desde su grupo parlamentario, la necesidad de unir a través de una variante lo que era la construcción de la A-4 a su paso por la ciudad de Córdoba, con el oeste de la ciudad, y la conexión con una de las comarcas, también, donde la población es importante, como es la Comarca del Bajo Guadalquivir.

Ante estas peticiones y, especialmente —insisto— desde el Grupo Parlamentario Socialista, a través de un senador que además tuvo responsabilidades también en el Ayuntamiento de Córdoba, como

portavoz del Grupo Socialista, Pedro Rodríguez Cantero, la respuesta del Gobierno del señor Aznar, y especialmente de su ministro Álvarez Cascos en 2003, fue que el Gobierno de España ya estaba realizando un esfuerzo importantísimo en la construcción de la autovía de Córdoba hasta Antequera. Y que, por otro lado, según interpretaban desde el ministerio, la Ley de Carreteras impedía que los enlaces de las carreteras nacionales con las carreteras autonómicas se hicieran con cargo al presupuesto del ministerio y al Presupuesto General del Estado, ¿no? Yo ahí lo dejo. Si alguien interpretara correctamente esa ley, a día de hoy, desde luego, ninguna provincia, ninguna comunidad autónoma, ni siquiera el territorio nacional podría disfrutar de una red importante de carreteras que están perfectamente enlazadas, independientemente de quién sea su titular, ¿no?

En 2004 y tras las elecciones de marzo se produce el cambio y llega al Gobierno Rodríguez Zapatero. Al frente de ese ministerio estuvo en una primera etapa Magdalena Álvarez y, después, José Luis Blanco. Y durante esa etapa se redactan, se licitan y se realizan las obras de la primera fase de la variante oeste de Córdoba, que hacen posible esa conexión entre la A-4 con la A-437 —la que conocemos como la carretera del aeropuerto—. Son 6,5 kilómetros que incluyen el puente de Ibn Firnás, un puente, además, emblemático para la ciudad y muy necesario para poder cruzar el Guadalquivir. Y son 61 millones de euros los que se invierten en esa infraestructura que entra en funcionamiento en enero de 2011.

Así que, a partir de ahí, juzguen ustedes lo que ocurrió. Con la misma norma se hizo posible, con el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, la conexión que no era posible con el señor Aznar. Con lo cual, voluntad política, compromiso..., colóquense el sustantivo que más les guste, pero los datos y la realidad es esa, no hay otro resultado.

En noviembre de 2011 llega al Gobierno el señor Mariano Rajoy, y la variante sigue sin concluirse. Están pendientes solo esos 2,3 kilómetros para hacer posible la conexión de la conocida carretera del aeropuerto, la Nacional 467, con la carretera autonómica de Palma del Río, la A-431, y durante los gobiernos del señor Mariano Rajoy, durante los presupuestos de 2014, de 2015 y de 2016, se llegan a contemplar en la financiación de los Presupuestos Generales del Estado hasta 39,65 millones de euros. Una inversión plurianual, establecida además de una manera que me parecía razonable, ¿no? Con lo cual, la primera conclusión a la que llegamos, ¿no? Con Aznar no era posible porque lo impedía la norma. Con Zapatero se logra presupuestar y ejecutar la primera obra. Y con Rajoy se pintan en los presupuestos pero no se da ni un solo paso más. Esos datos nos parece que son lo suficientemente importantes, insisto, para saber de dónde venimos, qué ha ocurrido a lo largo de estos años. Y lejos, insisto, de los reproches y el reparto de culpas, la realidad es más tozuda de lo que a algunos nos gustaría, ¿no?

Con lo cual, yo creo que la necesidad y la unanimidad en plantear que la variante oeste de Córdoba es del interés de todas las administraciones —Ayuntamiento de Córdoba, Junta de Andalucía y Gobierno de España—, yo creo que es ineludible, ¿no? Especialmente porque, para la ciudad de Córdoba y a lo largo de los últimos veinte años, todos sus desarrollos —los urbanísticos, los logísticos, los comerciales, los industriales, incluidos también los residenciales— se han incorporado y se han desarrollado en torno a esta infraestructura, porque es el espacio de crecimiento natural que tiene la ciudad de Córdoba. Esto es lo que le da la razón a la importancia de concluir esta obra. Además, el tráfico pesado y de gran volumen, que en estos momentos lo está sufriendo la Ronda Poniente, no es ese el objeto de esa

infraestructura, que era una vía que se diseñó en su momento solo para dar respuesta al tráfico local y no está preparada para ese tipo.

Yo creo que si coincidimos en el interés, que creo que eso va a sumar a todas las fuerzas políticas, y además las administraciones afectadas han presupuestado en sus cuentas para 2023 las partidas para poder abordar el inicio de esta colaboración, aprovechemos los cordobeses esta oportunidad. La Junta de Andalucía ha dispuesto de 100.000 euros, el Gobierno de España de 500.000 euros. Están muy por encima de ese reparto del 80-20 de las obras, pero es una voluntad también para poder iniciar esa comisión que actualice los proyectos y que establezca obligaciones en cuanto a plazos y a ejecución presupuestaria para finalizar.

Yo creo que deberíamos en esta comisión comportarnos como nos exigen los cordobeses ante una oportunidad como la que tenemos por delante. Aprovechemos una oportunidad para mejorar no solo los sectores productivos de nuestra ciudad y de nuestra provincia, sino para hacerlos mucho más competitivos y mucho más productivos. Por eso, yo le iba a pedir a la señora Jurado —lo he hecho antes en privado— que, en aras de esa unanimidad, le voy a plantear que acepte una enmienda *in voce*, que es simplemente de un matiz, con esa actitud de la colaboración y de evitar los reproches, y es sustituir en los puntos 1 y 3 la palabra «exigir» por la palabra «impulsar» o «solicitar», se lo dejo a su entera elección. Yo creo que deberíamos de enmarcar en esta comisión una etapa de colaboración, de respeto y de lealtad institucional entre ambos gobiernos.

La política útil se mide por resultados, por acciones que mejoren la vida y amplíen las oportunidades de los ciudadanos y de las ciudadanas. La otra política es la que abunda en los excesos verbales y carece de rentabilidad para, al final, el destinatario de nuestras políticas, que son los ciudadanos. A mí me gustaría saber, en ese sentido, a cuál de los modelos de política se apunta el Partido Popular, insistiendo en solicitar que tenga a bien la modificación simplemente de ese verbo, que creo que ayuda en gran medida a plantear el apoyo unánime a esta iniciativa. Le hago la misma solicitud.

Así que nada más y muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Lo primero que tenemos que plantearnos es si la comisión admite a trámite esa enmienda *in voce* que ha planteado el Grupo Socialista.

Pues, si no se admite a trámite, no se puede tramitar.

Así que... Bueno.

Pues, entonces, la señora Jurado tiene la palabra para el cierre de esta proposición no de ley.

#### La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA

—Muchas gracias, presidenta.

Voy a intentar apelar a la formación de Vox para que admita esta enmienda *in voce*, puesto que mi formación política no tiene ningún ánimo con esta iniciativa —lo he dicho al principio— de hacer una confrontación, sino que lo que queríamos era conseguir la unanimidad de todas las formaciones en ese ejercicio de responsabilidad de plantear esta iniciativa. No la he hecho, ni en la otra comisión ni en esta, con ninguna voluntad de confrontar. Me parecen muy bien las matizaciones que se hagan, podemos retrotraernos al año 2003 o al año 1983 para hablar de las conexiones en nuestro país, da igual. La cuestión aquí es que lo que buscamos desde mi formación política era el acuerdo, que sea un reflejo del acuerdo de la ciudad de Córdoba, no solo de una moción de un ayuntamiento, de unos grupos políticos, sino que es que eso es una necesidad. Cuando he hecho la exposición, que no he hecho una confrontación política, he querido poner de manifiesto las muchas necesidades —que creo que los que estamos aquí de Córdoba las conocemos— de esta vía, desde muchos puntos de vista. Estamos hablando de seguridad, de movilidad, de desarrollo económico; estamos hablando de una infraestructura que ya no se trata de pedir infraestructuras y tener más presupuestos que otras provincias. Que no estamos en quién tiene más o quién tiene menos. Estamos hablando de que estos dos kilómetros y esta culminación es fundamental por muchísimos motivos. Nosotros no tenemos problema en solicitar o impulsar en lugar de exigir. Nos gustaría que Vox se uniera también a esta política útil y a este entendimiento, que es una forma responsable de decirles a los cordobeses qué es lo que queremos. Aquí no se trata de si estamos de acuerdo o no con el modelo de autonomías. Desde luego, mi formación tiene un profundo respeto a nuestra Constitución. Aquí en lo que estamos de acuerdo es en cómo se toman las decisiones políticas. Podemos hablar, y lo decía la señora Nieto, de las culpas o las responsabilidades de todos. Evidentemente. Desde el año 2011, o si nos retrotraemos al año 2006, pues ha habido diversos gobiernos. Es verdad que la situación y la coyuntura económica del año 2011, con una crisis como la que teníamos, pues no ha sido la situación expansiva económica que hemos vivido en los últimos cinco años en España. Pero insisto en que la voluntad aquí no es la de discutir quién más o quién menos tiene la responsabilidad. En definitiva, la responsabilidad la tienen las administraciones. Y nosotros somos las formaciones políticas que tenemos que impulsar a nuestro Gobierno a hacer y a acometer algo que es fundamental.

Con lo cual, sin entrar al debate, porque creo que no lo es, creo que lo que debemos sacar hoy de aquí es esa unanimidad de todos. Creo que esa unanimidad es con la que podemos hacer fuerza al Gobierno de España, que hoy lo gobierna el Partido Socialista, en coalición con una formación de izquierdas, y que nuestro papel hoy aquí es impulsar al Gobierno que hay hoy. No tenga duda de que, cuando en el Gobierno de España haya otro presidente, que por nosotros trabajaremos para que sea el señor Feijóo y el Partido Popular, seguiremos reivindicando e impulsando las inversiones que sean necesarias para nuestra ciudad.

Considero que esta variante, aunque sean 2,3 kilómetros, no podemos decir que sea un capricho. Ni la primera fase una obra faraónica. Estamos hablando de una inversión fundamental.

Por cierto que tampoco... —contestarle a Vox—, que tampoco es una infraestructura que esté caída. Quiero decir que es que pasamos a diario. Yo creo que esta mañana, cuando hemos venido, alguno que otro hemos atravesado ese puente. Y muchos cordobeses lo atraviesan. O sea, no es una infraestructura baldía ni tirada, estamos hablando la culminación de un proyecto. Y si es mucho o es poco dinero, es

dinero necesario, y es dinero que es fundamental que se invierta ya. Aquí no hay dilaciones. Podemos cuestionar algunas otras infraestructuras, que tengan más o menos emergencia o urgencia, pero estamos diciendo que esta infraestructura si en el año 2010 ya era fundamental, que lo era, la situación que hoy tiene con la expansión de la ciudad en esa zona, con la conexión con esos pueblos, con el polo logístico, con la zona industrial y con las conexiones con la alta capacidad, es fundamental. Se pierden oportunidades si esta vía no se culmina, porque está haciendo inviable la conexión, como digo, con la autovía. Y no podemos estar trabajando en una estrategia logística que une este polo logístico con la base militar, con el COLCE. Y no podemos estar hablando del desarrollo de proyectos en nuestra tierra y del desarrollo y la creación de empleo y de empleo de calidad cuando, a la misma vez, no permitimos y no vemos necesario este acceso que une con las vías de alta capacidad. Es que no estamos hablando de un acceso para facilitar solo la vida de los vecinos, que también; es que estamos hablando de que el desarrollo logístico y el desarrollo de una ciudad dependen, para entrar con vías de alta capacidad, por una variante de dos kilómetros y medio, en los que hay presupuesto para el próximo año y lo que falta es la acción del Gobierno. Eso es lo que solicitamos, eso es lo que solicitamos con esto: la reactivación del proyecto, la puesta en marcha de la actualización del proyecto y la comisión de seguimiento. Y lo que queremos hoy aquí es esa unanimidad de todas las formaciones para que se vea la unión de todos en la ciudad de Córdoba, en el Parlamento de Andalucía, para que seamos determinantes, para que de una vez por todas, en la mesa en que se tenga que tomar la decisión, pongan esa carpeta encima de todas y la variante oeste sea una realidad cuanto antes. Eso es lo que queremos hoy trasladar. Y, desde luego, evidentemente, decir que será una consecución de todas las administraciones y que será un éxito para los vecinos de Córdoba.

Muchísimas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Jurado.

Pues, si no hay modificaciones, no se ha admitido esa enmienda *in voce*.

## 12-22/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la implantación de un tren tranvía entre Loja y Granada

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

—Y entramos en el debate de la última proposición no de ley. Entiendo que el Grupo Socialista ya está preparado para el debate. Entonces, lo primero es decir que esta proposición no de ley, que es la 47, tiene cuatro enmiendas, dos del Grupo Socialista y dos del Grupo Popular.

La mesa de la comisión ha admitido a trámite la enmienda 7071 del Grupo Socialista y la número 7094 del Grupo Popular. La enmienda 7072 del Grupo Socialista ha sido inadmitida...; o sea, ha sido admitida a trámite, pero con una corrección, consistente en suprimir la frase final del texto, porque no guarda homogeneidad con el texto de la PNL. Y la enmienda 7095 del Grupo Popular ha sido admitida a trámite, con una corrección consistente en que donde decía «instar al Gobierno de España» para a decir «insta al Gobierno de la Junta de Andalucía a exigir al Gobierno de España», y el resto es literal. ¿De acuerdo?

Así que, con estas puntualizaciones, iniciamos el debate de esta proposición no de ley relativa a las infraestructuras ferroviarias para Granada, incluyendo la implantación de un tren tranvía entre Loja y Granada. Y tiene la palabra el señor López Olea.

### El señor LÓPEZ OLEA

—Sí, con la venia, señora presidenta.

Y buenas tardes a todos.

En primer lugar, quiero, a las enmiendas que se han presentado por el Partido Popular, la primera, que es la 7094, en concreto se admite... Literalmente se dice:

«El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a realizar los estudios informativos necesarios relativos a la ampliación del metro de Granada, la prolongación de la línea proyectada por el centro de la capital, prevista en el PITMA, entre las zonas de Villarejo y Bobadilla a su paso por la carretera de Málaga, en el barrio de La Chana, hasta conseguir la integración con el corredor ferroviario Antequera-Granada». Esta se incluiría completamente, puesto que la admitimos.

Y existe una enmienda de transacción, que es la 7095, presentada por el Partido Popular, que quedaría de la siguiente forma —no quiero dejar esto para el final, señora letrada, prefiero hacerlo al inicio—:

«El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que exija al Gobierno central la viabilidad pertinente necesaria para la disposición de una línea de cercanías que conecte las ciudades de Loja y Granada, y que determine...».

Y luego se abren tres letras, que son:

La a): «La mejor solución técnica posible para implantar sistemas ferroviarios de cercanías, partiendo de la infraestructura ferroviaria existente en las líneas de Antequera-Granada y Fuente de Piedra-Granada».

La b): «Las posibilidades técnicas y el coste económico para adaptar, rehabilitar, restaurar o, en su caso, construir las estaciones y apeaderos necesarios para el proyecto».

Y la c): «La inversión global necesaria para llevar a cabo el proyecto».

Realizamos una enmienda, nosotros, en este momento, *in voce*, que es la siguiente:

«El Parlamento de Andalucía insta al Gobierno de España...».

Entiendo, letrada, que esta no sería la fórmula correcta; sería:

«... al Consejo de Gobierno, para que inste al Gobierno de España —o exija al Gobierno de España— realizar los estudios informativos necesarios para la construcción de una plataforma ferroviaria entre Mercagranada, Santa Fe y el Aeropuerto Federico García Lorca, que interconecte con el corredor Antequera-Granada y el Metro de Granada, para facilitar la intermodalidad de medios de transportes ferroviarios».

Este sería el conjunto final del texto que se propone, vía enmiendas.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, lo primero es saber si...

¿Lo dejamos que termine? Venga.

## El señor LÓPEZ OLEA

—Todos sabemos que Granada adolece —Granada y hablaríamos de Andalucía oriental— de las infraestructuras ferroviarias adecuadas a las dimensiones que tiene la región y a su población, y que viene siendo la gran asignatura pendiente para esta región de Andalucía oriental y para Granada. Por eso, yo creo que todos los presentes somos conscientes de eso; que también —como se ha venido reiterando en otras PNL anteriores— puede ser consecuencia de los distintos gobiernos, de distintos colores, que han ido desarrollándose en las últimas décadas y que han llevado a Granada, entiendo, a una situación próxima a un desierto ferroviario, que está padeciendo la población en ese lugar y que es conocida de todos.

Lo último ha sido: en el proyecto de presupuestos generales del Estado para el año 2023, el Gobierno de España ha olvidado de nuevo totalmente a Granada. Por ejemplo, uno de los ejemplos que se pueden poner es en el corredor mediterráneo, en el trayecto Granada-Almería, se destinan 900.000 euros..., 1.400.000 euros creo que era, para una actuación que precisa 900 millones de euros para su viabilidad. O sea, de nuevo se vuelve a olvidar esa región.

Nosotros, lo que tenemos aquí —y quiero ser muy breve al respecto, porque me remito a la extensa exposición de motivos que hicimos en la PNL, y que entiendo que todos han leído y deben de compartir—, da una solución... y, en este caso, está dentro de los márgenes de..., sobre todo, económicos, porque lo que se hace en este caso es utilizar la vía férrea para integrarla con el metro de Granada, integrarla posteriormente al área metropolitana y dar servicio posteriormente a lo que sería la conexión con el aeropuerto de Granada y otras localidades, como podrían ser Íllora, Loja..., la mayor lejanía, etcétera. Yo creo que el tema está absolutamente claro; conectaría los barrios de La Chana —que esta-

mos hablando de algo de..., veintitantos mil habitantes—, conectaría, por ejemplo, Mercagranada, áreas logísticas de la Universidad de Granada, porque se están comprando terrenos allí; acercaría mucho el aeropuerto de Granada, para tener esa viabilidad posterior. Y esto es lo que se propone en la PNL, de forma..., definitivamente. Hemos tenido aquí ejemplos claros... ahora, esta mañana va a comparecer la señora consejera para traernos aquí el tema del tren trambahía este, de la Bahía de Cádiz, hablará de eso, pero ejemplos parecidos de esta solución intermodal ferroviaria los tenemos en Alicante, en muchas zonas de España; los podríamos hacer..., relatarlos aquí uno a uno, pero vamos, no es el momento. Yo creo que la cuestión, en ese sentido, es absolutamente clara y no tiene mucho más.

La ampliación del Metro de Granada por el norte, por el sur y por el centro es una cuestión que se está debatiendo ahora mismo. Y esta es una solución que nosotros proponemos, que viene a incrementar este tipo de ampliaciones, que son completamente viables, que son mucho más económicas, que tan solo necesitarían la autorización y viabilidad, por parte de Adif y por parte del Gobierno central, y que darían —como vuelvo a repetir— una solución que sería sostenible, económica, propicia para dar solución a muchas poblaciones del entorno de Granada. Y, sobre todo, pondría algo que ha sido un anhelo para la provincia, que es la conexión de la capital con el aeropuerto de forma ferroviaria.

En principio, y sin querer cansar mucho más a esta sala, entiendo que el tema está absolutamente claro y no tenemos nada más que decir.

Muchas gracias, señorías.

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

—Muchas gracias, señor López Olea.

La enmienda *in voce* se somete a la comisión para ver si se tramita.

¿Sí?

[Intervención no registrada.]

¿No?

[Intervención no registrada.]

Pues entonces no se admite su trámite.

A continuación, el turno de palabra es para Por Andalucía, para la señora Nieto. Cuando usted quiera, señora Nieto.

#### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, no pongo yo en duda que la cuestión está perfectamente clara, como decía el señor López Olea, pero a mí me han quedado algunas dudas, pero que seguro que despejaré en el transcurso del debate, que seguiré con atención.

Alguna reflexión sobre la iniciativa, que —por cierto, felicito al Grupo Parlamentario de Vox— es muy concienzuda y detallada, aunque tiene dos partes bien diferenciadas y una de ellas, pues preci-

samente es la que, quizá, venía a ser corregida con la autoenmienda que trasladaba ahora el grupo proponente.

Por un lado, la primera parte de la exposición de motivos de la proposición no de ley hace una descripción demoledora de lo que ha sido el desmantelamiento de la malla ferroviaria, que hablando de grada se traduce en esa situación tan negativa para la provincia, pero que, lamentablemente, obedece a un criterio y a unas decisiones de cómo había que vertebrar el territorio del conjunto de la Península Ibérica, que ha generado el mismo destrozo en otros muchos sitios, y que ahora que hemos aterrizado a la realidad ineludible de garantizar una sostenibilidad de la movilidad, de darle mayor fluidez al tráfico de mercancías y más opciones de movilidad, como digo, sostenible a las personas, ha puesto sobre la mesa la fortísima paradoja de recuperar una parte importante de todo lo que se desmanteló y que, además, está en la base del decaimiento de muchos municipios, especialmente de interior, que al perder la conexión ferroviaria, el apeadero, su pequeña estación..., ese punto de inflexión fue marcando también el declive de otros servicios y fue conformando la tormenta perfecta que al final nos ha llevado a eso que hemos acuñado, no sé si felizmente o no, pero bueno, la Andalucía vaciada o la España vaciada.

¿Y por qué decía yo lo de las dos partes? Porque hay una parte de esta iniciativa que trata de recuperar unos parámetros de movilidad que sean más beneficiosos y más positivos para la provincia de Granada, recuperando o restaurando toda esa malla que se perdió, y las estaciones, los hitos que tenían.

Y, luego, otra parte, que es la que nos genera dudas, en la que se hace con un nivel de detalle muy importante una propuesta de conexiones alternativas o de cómo podría ser la culminación de esa malla intermodal que permitiera una fluidez de la que ahora la provincia carece —bueno, no ahora, que viene arrastrando esos problemas desde hace más de dos décadas— y que podrían..., según el criterio de esta iniciativa, con este planteamiento concreto podría resolverse.

Y les digo lo de las dudas que nos suscita, porque más que probablemente esta sea una buena opción, pero seguro que..., no dudamos de que a lo mejor no sea la mejor de las opciones, o que pueda haber otras igual de buenas o que técnicamente fueran menos gravosas, o que generaran menos obras en casco urbano. A lo mejor lo de colocar una estación en una pedanía lejos de casco urbano, que podría *a priori* parecer buena idea podría no serlo tanto. Después a la tarde yo misma le voy a hacer a la consejera una pregunta sobre un problema que ha generado tener una estación a 14 kilómetros de un casco urbano. Bueno. Como digo, esa parte que seguro que está muy concienzudamente planteada y que sea una buena opción quizás no sea la única posible.

Y, bueno, ya lo del tren-tram de la Bahía de Cádiz, del que también hablaremos luego..., en fin, la comparación entre Loja y Granada, si lo traducimos en milésimas de pendiente, pues a lo mejor..., entiéndanme, no estoy frivolisando, que sé que esto es un problemón para Granada, como lo es en otros sitios; por otra parte, tengo bula porque soy de Algeciras y creo que cada vez que se habla de trenes, pues ustedes expresan la solidaridad con quienes hemos nacido allí. Pero a lo mejor es un teleférico más factible que un tranvía para dos ciudades que tienen que salvar esas milésimas de pendiente.

¿Por qué lo digo? Pues, para reiterar que voy a seguir el debate con atención, espero que cuando culmine tenga una composición de lugar mejor de cómo ha quedado la parte dispositiva. Y también oírles qué opinan ustedes de esta propuesta concreta para salvar los problemas objetivos que tiene Granada

en términos de movilidad sostenible y la conexión de una parte de lo que ya tiene o de lo que tenga que venir, si estos son los trazados que mejor convendrían al interés general.

Y vaya por delante que el espíritu de la iniciativa lo compartimos al cien por cien. Es decir, estos son problemas que hay que resolver, que requieren de una planificación a largo plazo y de un cronograma que sea serio y se cumpla, aunque sea por primera vez en la historia de nuestro país, pero reitero que nos genera dudas de que estas sean precisamente las propuestas que mejor se adecuen a las necesidades de Granada.

Así que en el transcurso del debate conformaré una opinión más robusta en torno a qué es más conveniente votar, presidenta.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, es el turno del PSOE. Tenía aquí anotado que intervenía la señora Manzano, pero...

*[Intervención no registrada.]*

Ah, que no la veía, que no la veía, perdón.

De acuerdo. Pues cuando usted quiera, señora Manzano.

#### La señora MANZANO PÉREZ

—Pues gracias, señora presidenta.

Y, bueno, en primer lugar, creo que es necesario aclarar algo en esta comisión, y tiene que ver con la exposición de motivos. Y es que, le pese a quien le pese, hablar de tren y hablar de metro en Granada es hablar de dos proyectos que han sido puestos en marcha por gobiernos socialistas.

En cuanto al tren, hay que recordar que el PP, gobernando en España por Mariano Rajoy de presidente, tomó la decisión de dejarnos sin conexión durante tres largos años; una decisión incomprendida por la ciudadanía y a la que puso fin de manera inmediata que el Partido Socialista llegó al Gobierno de España, reabriendo la línea por Moreda, mientras se ultimaban los trabajos para que no cualquier tren, sino el Ave, y por primera vez, llegara a Granada en junio del año 2019. Apoyo en materia ferroviaria, que se mantiene hoy por el Gobierno de España, y que se demuestra..., y en ese sentido no estoy de acuerdo con lo que dice la PNL, con lo que manifiesta al final de su párrafo uno, pero digo que ese apoyo ferroviario se mantiene por parte del Gobierno de España, demostrado en que ya está adjudicado el estudio para recuperar la línea Guadix-Almendricos o la Baza-Guadix-Lorca, con más de un millón de euros.

Apostamos también desde el Partido Socialista y también nosotros le pedimos al propio Gobierno de España que se haga el estudio de la línea Motril-Granada, que también era una demanda cuando el PP gobernaba en Motril, pero que ya sabemos lo que pasa cuando..., en Madrid, perdón, pero que ya sabemos lo que pasa cuando el PP gobernó en Madrid, y es que todo lo que era importante para Granada se quedó en un cajón. Y también se manifiesta este apoyo en que, en los presupuestos para el

año 2023 del Gobierno de la nación, pues hay una partida de 67,8 millones de euros para la variante de Loja, y otros 48 millones de euros para el desdoble y la electrificación de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada. En total, 118 millones de euros, además de casi un millón de euros para numerosos estudios en el apartado ferroviario.

En cuanto al metropolitano, pues también tengo que insistir en este argumento. Fue puesto en funcionamiento, a pesar de todos los obstáculos que nos puso el Partido Popular, por el Gobierno socialista en Granada..., me refiero a que el metro de Granada fue puesto en funcionamiento por el Gobierno socialista. Y hoy, qué duda cabe de que es todo un éxito. Y si su ampliación es posible y está presupuestada en los presupuestos de 2023 de la Junta de Andalucía es gracias precisamente al esfuerzo de Pedro Sánchez y al Gobierno de España, que trabajó para que esos fondos europeos llegaran, mientras que los populares viajaban a Europa para decir que este Gobierno era poco de fiar, a la par que llamarnos «pedigüeños».

Y, mira por dónde, hoy en los presupuestos de la Junta de Andalucía para Granada en el año 2023 el proyecto estrella, que es la ampliación del metro, pues se financia al cien por cien con fondos Next Generation.

Bueno, esto es solo para situarnos.

Sobre la moción, quiero posicionarme y comentarle a Vox que entiendo que está muy bien construida. Entiendo, como decía también la compañera Nieto, que está muy bien informada. Ha recuperado precisamente información antigua de líneas que fueron ciertamente cerradas o que han quedado obsoletas por la construcción del corredor mediterráneo. Y estamos de acuerdo, estamos de acuerdo prácticamente con todo lo que se dice en esta PNL, salvo algunos de los matices.

En cuanto al punto 1, a mí me gustaría saber finalmente cómo queda para poder posicionarnos.

Y en el segundo punto, que plantea una solución para recuperar el servicio ferroviario el Corto de Loja, utilizando las vías que han quedado fuera del corredor mediterráneo con el Ave, pues lo vemos bien, lo vemos perfecto. Lo cierto es que esa plataforma y esas vías están, aunque es verdad que en algunos casos se están desmontando, ya que Adif trabaja en el corredor para el Ave electrificado, con ancho internacional, como he dicho..., y que, como he dicho, va a completar la variante de Loja, y también para la duplicación y la electrificación de los tramos que quedan pendientes.

Adif, qué duda cabe, tiene que continuar. Se lo tenemos que exigir... No es que tenga que continuar, es que se lo tenemos que exigir, que continúe con estos trabajos para la terminación del corredor mediterráneo, y seguir también ahora con la conexión con Almería y el Levante. Esta es la prioridad absoluta para la provincia de Granada y para Andalucía, y es clave para que otras vías posibles también tengan viabilidad.

Pero el Corto de Loja, recuperando todas las estaciones, no deja de ser una solución metropolitana, una solución que compete exclusivamente a la Junta de Andalucía y que puede en este mismo momento requerir a Adif que le transfiera las plataformas y o las líneas en desuso mediante convenio o, como recientemente se hizo, con el entorno de Pedrera para recuperar la línea a Sevilla que quedó destruida precisamente por una riada. Es sencillo que se ponga en contacto cuanto antes con el ministerio pero, insisto, es que es una competencia de la Junta de Andalucía. Es por ello que hemos presentado la en-

mienda al punto 2. Así sucedió en la Diputación de Granada cuando se debatió este punto, señoría. Yo entiendo que usted lo sabe, y por eso aceptaron la enmienda del Partido Socialista y votaron a favor de nuestra enmienda, porque vosotros, ustedes, desde Vox entendían que esto era una competencia de la Junta de Andalucía. Es que no entiendo este cambio ahora en esta comisión.

Señalar en este momento el número de servicios que se van a prestar con Loja o Íllora por sentido o día puede ser una temeridad, estas propuestas son de largo recorrido, tienen grandes inversiones, técnicamente son complejas, requieren primero estudiarlas a fondo antes de poner a los trenes a funcionar y debemos evitar pues crear expectativas en la población todavía sin saber si esta opción está madura.

Todo lo que sea beneficioso para Granada, señoría, va a contar con nuestro apoyo. Esperamos que el Grupo Popular, mayoritario en esta Cámara, asuma esta PNL con las propuestas, con los matices que nosotros hacemos, y espero que el Gobierno de la Junta de Andalucía lo lleve a cabo.

Y, claro, que no empiece a escudarse en que el Gobierno de España, no sé qué excusa, pues como nos tiene acostumbrados.

En fin, insisto, en que vemos bien esta proposición, pero que tienen que tener en cuenta las propuestas, las enmiendas que nosotros les hemos hecho al artículo, el punto 2 de esta PNL.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Manzano.

A continuación es el turno de la señora Rosa Fuentes.

Cuando usted quiera.

## La señora FUENTES PÉREZ

—Sí.

Muchas gracias, señoría.

Gracias, presidenta.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene que decir si acepta la enmienda transaccional que...

## La señora FUENTES PÉREZ

—Sí, sí.

Lo que esta tarde, o sea, esta mañana, en primer lugar quiero felicitar al Grupo Vox por traer aquí al debate esta iniciativa porque recoge un sentir de una provincia, y en concreto de una comarca, de la que yo formo parte, y es algo que se les ha trasladado a todas las administraciones en varias ocasiones.

Y también me gustaría pues que de aquí saliera, pusiéramos en marcha, un poco, la capacidad de llegar a acuerdos y que todos los grupos políticos pues saliéramos de aquí apoyando esta iniciativa.

Estamos de acuerdo en el fondo de la PNL, por supuesto, aunque sí es verdad que propusimos una serie de enmiendas porque desde el punto de vista técnico la cuestión de un tranvía no la veíamos viable, porque entrañaba ciertas dificultades técnicas, adaptar la línea existente del metro entre Armilla..., Albolote y Armilla, adaptarla al corredor, a la parte de la vía tradicional, del ancho de vía ibérico, que es el que correspondería con el tramo de vía que está cerrado, que se pretendería incluir, que es la línea Bobadilla-Granada.

Además, aparte, las peculiaridades del diseño de los vehículos del tranvía que tendrían que ser homologados también por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para que pudieran transitar por esas vías de la red ferroviaria de interés general.

Aun así, y teniendo en cuenta estas limitaciones técnicas por las que nosotros hemos propuesto esta enmienda, para que se hable de una línea de cercanía y no de un tren tranvía, entendemos que es una gran cuestión de oportunidad, es una gran oportunidad para todos los granadinos y especialmente para los vecinos de la comarca del Poniente granadino, que es donde saldrían más beneficiado por esta línea, pues que a través de los fondos Next Generation, pues tener a bien..., que las administraciones tuvieran a bien apostar por este proyecto.

Por supuesto que se requeriría un estudio previo, y ahí también entra nuestra enmienda, y de la viabilidad técnica y económica de este proyecto porque, según le consta a la Agencia de Obra Pública, no hay ningún estudio en este sentido realizado.

Entendemos desde nuestro grupo político que en el nuevo contexto europeo, de la apuesta por el transporte de pasajeros y de mercancías vía ferrocarril, pues un sistema como es el cercanías sería más sostenible y menos contaminante y solucionaría un problema en el que todos estamos concienciados, y creo que todos los grupos políticos estamos de acuerdo en que hay que potenciar el transporte terrestre por ferrocarril.

Apoyamos, como no puede ser de otra manera, la intención de esta PNL, que pretende vertebrar la provincia de Granada, acercando las poblaciones de esta comarca, de la comarca del Poniente granadino, tan necesitada históricamente de inversiones en infraestructuras y en comunicaciones, conectarla con la capital, lo que favorecería, en primer lugar, pues que la población se instale en estos municipios alejados en tiempo de la capital, pero que con una buena infraestructura pues podrían hacer viable el que no se vaya perdiendo población, como se están desangrando algunos de estos pueblos.

La línea de cercanías lo que haría sería utilizar las vías muertas, las vías que se han abandonado a raíz de que en el 2019 el Gobierno de España sacó la línea Bobadilla-Granada, la excluyó de la obligación de servicio público, y desde entonces esta línea pues se ha ido deteriorando y abandonando finalmente con la construcción del Ave, porque efectivamente, desde que tenemos Ave, un Ave que supone... con poca frecuencia en Granada, esta comarca se ha quedado totalmente apartada de la posibilidad de conectarse con la capital, con lo que siempre ha sido el corto de Loja, que era un medio de comunicación ágil y que conectaba una serie de pueblos desde Íllora-Pinos Puente, Íllora-Montefrío, Villanueva, Salar, Huéctor-Tajar, Moraleda y el propio Loja a la capital, se calcula que en torno a entre 80.000 y 90.000 personas

podrían salir beneficiadas en esta comarca con la línea esta de cercanías que nos parece una idea que se ha trasladado, como digo, en muchas ocasiones a todas las administraciones y que sería una solución para dinamizar una zona especialmente castigada por las malas comunicaciones.

Además, quiero recordar aquí que esta línea es una línea histórica, es la segunda construida en España después de la primera, que fue Mataró-Barcelona, esta línea que estamos hablando hoy y que se recuperaría con todas sus infraestructuras de estaciones y apeaderos, que además con el paso del tiempo se están deteriorando y están siendo abandonados con la pérdida correspondiente de patrimonio, pues con esta iniciativa pues podríamos recuperarla.

Y le propongo al Partido Socialista que repiense la enmienda *in voce*, y la vuelvo a plantear yo, la enmienda *in voce* que quedaría de la siguiente manera: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que solicite, a su vez, al Gobierno de España realizar los estudios informativos necesarios para la construcción de una plataforma ferroviaria entre Mercagranada, Santa Fe y el aeropuerto Federico García Lorca, que interconecte con el corredor Antequera-Granada y el metro de Granada, para facilitar la intermodalidad de los medios de transporte ferroviarios».

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Fuentes.

¿Algún problema para que se admita a trámite la enmienda *in voce* del PP?

[*Intervenciones no registradas.*]

El señor VENZAL CONTRERAS

—Perdone, yo es que estoy perdido.

¿Es *in voce* o transaccional?

[*Intervenciones no registradas.*]

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues entonces no se admite.

De acuerdo.

Ahora, a continuación, pasamos a la votación de...

Ah, bueno, perdón, perdón, que falta, perdón, mis disculpas.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Intentaré ser muy breve.

Vamos a ver, entiendo aquí que hemos llegado a una grave confusión con el tema de la PNL al final. Vamos a ver, lo que nosotros proponemos es simplemente un estudio, una solución, y la presente propuesta entendemos que era una cuestión de sentido común, aquí no hay nada político, es una cuestión de sentido común que busca simplemente la eficiencia de los recursos que ya tenemos, aquellos que han sido desechados y aquellos que se están utilizando. Pero tenemos que solicitar del Gobierno de España porque vamos a utilizar las vías férreas, señores; es que vamos a utilizar las vías férreas y, por lo tanto, también tiene competencias el Gobierno de España. Creo que estamos llegando a una confusión ahí: el Gobierno de España también debe ser solicitado en esos estudios.

En fin, lo que tratamos de poner encima de la mesa es ahorrar dinero a los andaluces y utilizar los recursos ya existentes, que se puede hacer perfectamente. Y se está..., hay este tipo de trenes en muchos sitios, que habrá que electrificar la zona. Muchas de estas vías que no se están utilizando tienen ancho ibérico; habrá que pasarlas al ancho internacional, habrá que electrificar, se puede utilizar trenes con hidrógeno, etcétera; hay muchos tipos de soluciones. Pero el caso es perfectamente factible; lo que hablamos es de entroncar, de una forma relativamente sencilla, con las ampliaciones previstas para el metro, si el Gobierno de la Junta de Andalucía pone de su parte —que estamos viendo que sí—. Pero una vez que entronquemos con las vías férreas, será..., tendremos que contar con el Gobierno de España, y de eso no cabe el menor tipo de duda —yo, al menos, no tengo el menor tipo de duda en este momento.

Entiendo que la enmienda *in voce*, tal y como lo ha planteado el Partido Popular, y habiendo quitado la palabra, que podría ser sospechosa, de «exigir» por «solicitar», pues deja esto ya abierto a una solución que podría ser votada por todos. Pero bueno, cada uno hará lo que entienda oportuno desde su acción política. Entendemos simplemente que, si nuestra PNL se estudia en profundidad, no puede tener un voto en contra, no puede tener un voto en contra, con lo cual, no tenemos nada más que decir; esperamos que se lleve a votación.

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

—De acuerdo. Muchas gracias.

Un segundo, que pide la señora Nieto la palabra.

#### La señora NIETO CASTRO

—Perdón, presidenta, sí, es por aclarar.

Vamos a votar, entonces, exclusivamente el texto de la transacción que se nos facilitó antes, excepción hecha del punto 3, que, como era una autoenmienda *in voce*, no se ha...

Vale. Gracias

#### El señor TORRES CABALLERO

—Presidenta, disculpe.

¿Podría repetir el Grupo Popular la enmienda que ha propuesto al final, para que la portavoz lo...?  
[Intervención no registrada.]

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, señora Fuentes. Ponga el micro, porfa.

La señora FUENTES PÉREZ

—Perdón.

A ver, la leo para que no haya problemas:

«El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que, a su vez, solicite al Gobierno de España realizar los estudios informativos necesarios para la construcción de una plataforma ferroviaria entre Mercagranada-Santa Fe y el aeropuerto Federico García Lorca, que interconecte con el corredor Antequera-Granada y el metro de Granada, para facilitar la intermodalidad de medios de transportes ferroviarios».  
Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—El punto 3, que, en principio, el PSOE no había admitido, pero que...

[Intervención no registrada.]

Sí...

[Intervención no registrada.]

¿Eso significa qué? ¿Sí o que no?

[Intervención no registrada.]

Que no. Vale. Pues entonces...

[Intervención no registrada.]

La primera..., vamos... A ver, un segundito más.

La señora AMBROSIO PALOS

—Si me permite presidenta, simplemente para solicitar, si es posible, la votación de esta última PNL, que acabamos de debatir, votación separada de los puntos 1 y 2.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Bueno, vamos a hacer esto despacio. Esto es..., como dice el presidente del Parlamento: Cierren las puertas; aquí las vamos a cerrar virtualmente, y vamos a proceder a votar la primera proposición no

de ley, que voy a leer textualmente, que es sobre la recuperación de las frecuencias de la ruta aérea Almería-Sevilla. Aquí se ha pedido votación separada de los puntos 1, 2 y 3, cada uno por separado.

Entonces, el punto 1... —que tenía una enmienda además, que está aquí—, el punto 1, lo leo textualmente para que no queden dudas, si les parece bien:

«El Parlamento de Andalucía manifiesta la necesidad de que el Gobierno de la nación celebre una comisión mixta de la OSP de la ruta aérea Almería-Sevilla, con el fin de plantear la eliminación de las modificaciones temporalmente acordadas en la Orden TMA 297/2021, de 21 de marzo, conforme se vaya recuperando el crecimiento de la demanda de los usuarios de la mencionada ruta para la progresiva vuelta de las condiciones inicialmente fijadas para las mismas, recuperando todas las frecuencias».

[Intervención no registrada.]

Ese es el texto de la enmienda. ¿Vale? ¿De acuerdo? Entonces, votamos este primer punto.

Se inicia la votación.

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

El segundo punto de la proposición no de ley, que es el que aparece en el texto, no lo voy a volver a leer.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

Bueno, pues queda rechazada.

Y el punto 3, que también es textual de la proposición no de ley.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Pues queda rechazada.

En el punto 1, votos a favor, 18; votos en contra, ninguno; abstenciones, ninguna. Queda aprobado.

En el punto 2, votos a favor, 6; votos en contra, 10; abstenciones, 2. Queda rechazado.

Y el punto 3, votos a favor, 8; votos en contra, 10; abstenciones, ninguna. Queda rechazado.

Votamos a continuación..., vamos a establecer la votación en el mismo orden en el que se han debatido, para que no haya problemas. ¿Vale?

La proposición no de ley relativa al impulso de la variante oeste de Córdoba. En este caso, ninguno de los grupos ha pedido votación separada de los puntos.

[Intervención no registrada.]

No se ha aceptado, así que...

[Intervención no registrada.]

Bueno, pues ya se ha terminado el debate, así que vamos a proceder a la votación de esta proposición no de ley.

Se inicia la votación.

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

Y, por último, vamos a proceder a votar la última proposición no de ley, relativa a las infraestructuras ferroviarias para Granada, incluyendo la implantación de un tren tranvía entre Loja y Granada.

También se votan por separado los puntos 1 y 2. En el punto 1 se ha aceptado la enmienda propuesta por el Partido Popular, la número 7094. Y, en el punto 2, se ha aceptado también la transacción de Vox con una enmienda a la 7095. ¿De acuerdo?

[Intervención no registrada.]

Era una transacción de Vox a la enmienda 7095. Entonces, comenzamos la votación del punto 1.

Se inicia la votación.

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

El segundo punto.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 13 votos a favor, 5 votos en contra, ninguna abstención.*

Entonces, el punto primero de la proposición no de ley queda aprobado, con 18 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Y el segundo punto queda aprobado, con 13 votos a favor, 5 en contra y ninguna abstención.

Pues levantamos la sesión hasta las cuatro de la tarde, en la que retomaremos la sesión de la comisión.

Muchas gracias.

[Receso.]

## **12-22/APC-001056 y 12-22/APC-001252. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz**

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos la comisión con las comparecencias y las preguntas orales.

Como avisamos al término de la sesión de por la mañana, la pregunta número 10 la vamos a pasar a la primera, por petición de uno de los diputados, que es el que la hace.

Empezamos con la primera comparecencia de la consejera, a fin de informar sobre las previsiones y los plazos que maneja la consejería para la puesta en marcha del tranvía de la Bahía. Es un poco extemporánea, pero obviamente se registraría antes. Es un debate agrupado porque esta petición de comparecencia la han pedido tanto el Grupo Por Andalucía como el PP.

Así que, consejera, cuando quiera.

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

—Bueno, pues muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías.

En efecto, ya hemos puesto el servicio, fue la semana pasada, del tranvía de la bahía de Cádiz, y ha sido todo un hito, no solo para la bahía de Cádiz, sino para toda Andalucía, un hito que viene a señalar que hay otra forma de gobernar, que se trabaja duro para poner en servicio infraestructuras que llevaban pendientes desde hace tiempo, y que este Gobierno toma en serio esos proyectos, lo ha hecho, las inversiones que ya estaban pendientes y que debían salir adelante.

Gracias al empeño del nuevo Gobierno andaluz se ha puesto fin a esa historia interminable del tranvía de la bahía de Cádiz, una historia que empezó a gestarse casi hace veinte años, en 2003, y en la que en los más de dieciséis años transcurridos desde que se iniciaran las obras, se iniciaron en el año 2006, se llegó a generar mucha incertidumbre y recelos.

El esfuerzo de este Gobierno ha logrado salvar dificultades, que no han sido pocas, un proyecto que fue declarado de interés metropolitano el 10 de febrero de 2004, pero que quince años después nos encontramos envueltos en múltiples problemas, obras inacabadas y sin un claro horizonte para esa puesta en marcha.

Les recuerdo la situación que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno en enero de 2019. Falta por concluir el nuevo apeadero de río Arillo, la conexión física con las vías del Estado, la construcción de la subestación eléctrica en el polígono Tiro Janer, y ni siquiera se habían contemplado las diversas fases de las pruebas dinámicas. Y, asociado a la situación de todos estos proyectos, nos encontramos con otro problema: el retraso había puesto en riesgo la financiación europea, el proyecto había

sido declarado gran proyecto por la Unión Europea y eso le garantizaba una financiación de 99 millones de euros, siempre que se hubiera puesto en servicio esta infraestructura antes del 31 de marzo de 2019.

Como era inviable, dadas todas las obras que faltaban por ejecutar, tuvimos que hacer una descertificación de esos 99 millones del programa operativo Feder, al que estaba adscrito el proyecto, y solicitar su inclusión en el entonces vigente 2014-2020. Con eso conseguimos mantener la financiación europea y que la Junta de Andalucía, que el proyecto, que los andaluces en definitiva no perdieran ni un céntimo.

Decirles que tuvimos que licitar y formalizar más de veinticinco contratos. Eso hemos hecho, veinticinco contratos, uno tras otro, incluidos los doce contratos de mantenimiento que han permitido la finalización de las obras pendientes, la construcción de la parada intermodal del río Arillo, en dominio de la red ferroviaria de interés general del Estado, que se ha realizado en coordinación con Adif, la conexión física de las vías del tranvía con la del Estado mediante la ejecución de desvíos, así como la implantación de sistemas e instalaciones, desde las catenarias a los sistemas de seguridad que quedaron pendientes. Además, tuvimos que lograr la homologación de las unidades móviles, los trenes, del tren-tranvía para su circulación en la vía férrea estatal, y aquí dejen que destaque que la fabricación de estos trenes ha supuesto un reto tecnológico porque el tren-tranvía es un tranvía pionero en España, ya que es el primer ferrocarril metropolitano adaptado para circular por el ancho de vía ibérico. La empresa fabricante ha tenido que diseñar y construir un prototipo único que permite ese cambio de vía entre el trazado urbano e interurbano, entre el ferroviario sin paradas ni maniobras especiales.

Esa innovación tecnológica también se ha hecho patente en todos los sistemas de superestructura de vía, electrificación, señalización, comunicaciones, modo de conducción, incluso afecta al billeteaje. Junto a la homologación de los trenes, hemos logrado la de los talleres del tren-tranvía como centro de mantenimiento de material rodante ferroviario, habilitado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para la realización de las intervenciones de mantenimiento de los vehículos. También agradezco su colaboración y trabajo.

A todas estas iniciativas hemos tenido que sumar el trabajo arduo para formalizar los convenios, los acuerdos técnicos y los contratos necesarios para la puesta en servicio del tranvía con Adif y con Renfe respectivamente. Entre estos convenios se encuentran: el convenio general con el Ministerio de Transporte y el acuerdo técnico con Adif para la conexión del tren-tranvía a la red estatal. Se trata de un acuerdo muy importante, ya que nos permite esa coordinación, la regulación, la gestión del paso de las unidades móviles del tranvía por el tramo de la línea férrea estatal, los 10 kilómetros finales del trazado entre San Fernando y Cádiz, y la gestión en el intercambiador de río Arillo. Y, por último, la reciente adjudicación a Renfe viajeros de la prestación del servicio del tren-tranvía por el que la Junta abonará 5,5 millones de euros anuales en los próximos diez años. En total, la aportación de la explotación anual en el presupuesto de la Junta de Andalucía para el funcionamiento del tranvía ascenderá a un promedio de 14,4 millones de euros al año, cifra que incluye los pagos por el contrato de Renfe, los mantenedores, el consumo de energía, amortizaciones y asistencias técnicas.

Como ven, ha sido un trabajo arduo y complejo el realizado en este tiempo, para no echar en saco roto una inversión tan importante. Gracias al trabajo y al esfuerzo de la Agencia de Obra Pública, de la Junta de Andalucía, durante estos años ha sido posible concluir las obras pendientes, hasta 38 millones

de euros en ejecución de obra en tres años y medio, y se han dado todos los pasos necesarios para hacer posible que el tren-tranvía empezara a andar, ejecutar —repito— 38 millones de euros de obra en tres años y medio, y sacar adelante 25 expedientes, 25 contratos diferentes, que quedaron pendientes.

Y es que detrás de la obra quedaba un inmenso trabajo para culminar esta operación para poner en servicio el tranvía, sobre todo en lo relativo también a la contratación de mantenimientos, de actuaciones de puesta a punto, homologaciones imprescindibles, la tramitación administrativa con Renfe, con Adif, cerrar los convenios, acuerdos técnicos, el contrato de prestación del servicio del transporte con el operador estatal, y todo esto último estaba por hacer cuando el nuevo Gobierno aterrizó en la consejería. Ello ha incluido también, y no quiero olvidarme, también es importante, la formación del personal, de los conductores y un amplio periodo de pruebas que nos hemos asegurado de que todo funcionaba a la perfección. Solo entonces se ha puesto en marcha este nuevo servicio de transporte en Cádiz.

Todas estas actuaciones han tenido su repercusión en los presupuestos. Desde 2019, la inversión para acabar las obras del tren-tranvía y ponerlo en marcha se ha elevado a 38,5 millones de euros, con lo que el presupuesto de este proyecto se sitúa hasta la fecha en 267 millones de euros.

A esta cantidad habrá que sumar los 30,8 millones previstos para la fabricación y suministro de tres nuevas unidades móviles para mejorar la disponibilidad, la capacidad del transporte en el futuro. Ya hay partidas en 2023. Y también cabe destacar los casi 11 millones de euros en materia de digitalización, sostenibilidad e intermodalidad del tren-tranvía, con cargo a los fondos REACT, que se encuentran en diversas fases de contratación.

Es la mayor inversión de la Junta de Andalucía en una infraestructura del área metropolitana de Cádiz. Se trata de un presupuesto importante que va a dar nuevas oportunidades en sus desplazamientos a los gaditanos y va a cambiar la movilidad de la Bahía, haciéndola más segura y sostenible: segura porque el ferrocarril es uno de los modos de transporte más seguros que existen; eficaz, porque los usuarios del Trambahía tienen ya a su disposición un modo de transporte con unos tiempos de paso y una regularidad, lo que les ofrece una fiabilidad a la hora de gestionar sus desplazamientos que no tienen con otros modos de transporte, y sostenible porque este modo de transporte utiliza fuentes de energía cien por cien renovables, lo que va a permitir reducir las emisiones contaminantes y acústicas que genera el uso excesivo del vehículo privado. Podría retirar de la circulación 1.125.000 vehículos al año, lo que supone la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de 2.592 toneladas al año, lo equivalente a la plantación de un bosque con 7.406 árboles.

Se estima que la puesta en servicio del Trambahía puede retirar más de un millón de vehículos al año de la carretera, y eso va a contribuir a mejorar la movilidad de toda la bahía y que los gaditanos también disfruten de un aire más limpio y sano.

Para conseguir este reto, el Trambahía dispone de un amplio horario de servicios, que en días laborables alcanza las 19 horas —desde primeras horas de la mañana—, para dar cumplimiento a sus desplazamientos, que son obligados para trabajar, para estudiar. Comienza a las 5:20 horas el primer servicio —con lo que puede ser usado para muchos trabajadores llegar a su empresa—, y hasta pasada la medianoche —24.30 horas—, con una frecuencia de paso, aproximadamente, de media hora, que está adaptada a los horarios de cercanías; debe convivir también con la media distancia y con las cercanías

que operan en la red estatal. Treinta y siete expediciones por sentido en los días laborables, de lunes a viernes, y en los fines de semana, 19 por sentido. Y, de momento, con siete unidades móviles con capacidad para 227 viajeros —84 sentados—, que pueden circular a una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora.

Además, para favorecer algo tan importante para alcanzar la movilidad sostenible, como es la intermodalidad, hace ya unos meses —desde junio de este año—, Cádiz volvió a convertirse en la primera..., al ser la primera área metropolitana donde se ha implantado el sistema de integración tarifaria con Renfe.

La integración tarifaria del Trambahía ha impulsado que la tarjeta del Consorcio de Transportes se pueda utilizar en los servicios de cercanías. Ha sido la primera en contar con esta tarjeta.

Además, los usuarios del Trambahía de Cádiz que opten por la tarjeta del Consorcio abonarán el mismo precio que los de los autobuses interurbanos, que, una vez aplicado el descuento del 30% en este momento, para el periodo que va de 1 de septiembre a 31 de diciembre, desde 0,62 euros para los viajes internos, por los tres municipios, hasta un máximo de 1,53 para los trayectos de mayor recorrido.

Además, los viajeros con abonos recurrentes de Renfe, que hayan solicitado y tramitado la gratuidad para cercanías, también podrán beneficiarse de dicha medida en el Trambahía.

Para favorecer también la intermodalidad, ofreciendo la posibilidad de utilizar dos sistemas de transporte distintos para llegar a destino, buena parte de las 21 estaciones del Trambahía, separadas entre sí por una distancia de apenas un kilómetro, tienen cerca de conexión, todas ellas, las líneas de autobuses.

De hecho, hasta nueve estaciones entre San Fernando y Cádiz, y otras cinco de la capital permiten una rápida conexión con los autobuses urbanos y metropolitanos, y en el caso de la capital, también con el catamarán.

Además, la estación de Río..., de La Ardila, en San Fernando, cuenta con un aparcamiento disuasorio y un intercambiador con autobuses urbanos y para favorecer el taxi.

Todo ello nos hace confiar en el éxito de este nuevo modo de transporte. Indicarles, informarles, que solo en el primer día el Trambahía registró casi 2.000 usuarios en una tarde. Y en una semana, las cifras superan ya los 30.000 viajeros; en concreto, 31.841 —casi 5.000 usuarios al día.

La previsión es que, cuando el servicio esté consolidado, el Trambahía transporte en torno a tres millones de usuarios al año y se convierta en el referente de la movilidad sostenible en la bahía, que impulse el uso del transporte público.

Dejen que les señale que, además, el Trambahía ha sido un instrumento también de transformación urbana. Sus obras trajeron consigo la reurbanización integral de importantes espacios en los municipios de San Fernando y de Chiclana, que han hecho ganar espacio al peatón, y que los vecinos de los municipios se acostumbren a ver pasar los trenes, que han permitido eliminar el trasiego generado por el tráfico de vehículo privado.

Ahora, con el tranvía ya en marcha, los municipios que están en su recorrido verán que esas molestias ocasionadas durante tantos años —demasiados años— tienen ya su recompensa: disponen de un modo de transporte cómodo y seguro y que, además —como dijo el presidente de la Junta de Andalucía durante su inauguración—, tiene también un importante impacto —estamos convencidos— sobre el tu-

rismo, por el trazado, por el paso entre municipios —zonas de las salinas de San Fernando—. Y también tiene que acompañar el crecimiento, el desarrollo de la bahía de Cádiz.

Se acabó la historia interminable del tranvía de Cádiz y empieza un nuevo tiempo: el tiempo para rentabilizar esta importante inversión. Hacerlo posible depende de captar demanda, usuarios..., y en esa tarea, en la de explotación, se va a volcar —como lo está haciendo— la Agencia de Obra Pública.

De ahí que hayamos dicho desde el primer momento que estamos dispuestos a estudiar su paso, frecuencias, servicios, y adaptarlos en lo que podamos, haciéndolo compatible con la media distancia Sevilla-Cádiz y con las cercanías, para dar el mejor servicio, prestar el mejor servicio y optimizar al máximo esta importante infraestructura.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

A continuación, intervienen los grupos proponentes por el orden en el que presentaron su proposición en el Registro. Con lo cual, le corresponde en primer lugar a Por Andalucía. Señora Nieto, tiene la palabra.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenas tardes. Buenas tardes, consejera.

Bueno, en primer lugar, yo creo que felicitarnos todas por la puesta a disposición de la ciudadanía de una infraestructura que ha tenido muchos años empantanada la Bahía. Creo que cabe recordar la paciencia —y, a veces, la desesperación— de muchos pequeños comerciantes y de un tejido local que ha estado afectado por las obras en momentos en los que, además, había que sumar esa obra a momentos de dificultad económica objetiva, que les complicaba muchísimo la vida.

Qué verdad que es que quien finalmente inaugura una infraestructura, con todo merecimiento se arroga la culminación de dicha obra y, por tanto, se felicita por ello. Y usted ha explicado, con mucho detalle, lo que ha hecho desde que tiene el honor de ser consejera de Fomento. Pero, si me permite, creo que eso no es óbice para que recuerde usted el trabajo de las personas que le precedieron, que no fue un trabajo fácil. Y, de hecho, como la vida discurre a través de paradojas —y la política también—, recordará usted que el Partido Popular se opuso siempre, con mucha vehemencia, a que esta infraestructura se hiciera en la bahía de Cádiz. Recordará también que las primeras pruebas del tren-tram no contaron con autoridades del Partido Popular ni con representantes del Partido Popular de los ayuntamientos afectados, y que la colaboración entre los ayuntamientos y la Junta no fue la más idónea para que los plazos se cumplieran, aun teniendo todos claro —y yo creo que con eso hay que quedarse de su exposición de hoy—, de que, efectivamente, era una obra interesante, que le iba a dar a la bahía de Cádiz una posibilidad de movilidad sostenible de la que carecía, y que se cambiaba un paradigma..., que si usted también recuerda, porque tuvo mucha polémica y porque no sé si ahora lo sigue siendo, pero por muchos años fue la obra de ingeniera

más cara de toda España: el segundo puente a Cádiz, que lo que hacía era, justamente, garantizar mayor comodidad para ir a Cádiz con el vehículo particular. Creo que aquella obra costó como 760 millones de euros; un puente muy bonito, todos tenemos fotografías preciosas, pero es un paradigma de movilidad que parece que ya, prácticamente todos —todavía queda ahí quien no lo ve, pero prácticamente todos, y veo que el PP también y lo celebro—, todos entendemos que la movilidad debemos de buscarla en unos parámetros que resulten más sostenibles. Y no cabe duda que infraestructuras de este tipo lo son.

Por tanto, es una incorporación beneficiosa para la Bahía. El 95% del trabajo, que ya estaba hecho cuando usted llegó a la consejería, es el fruto —como le digo— de esfuerzos ímprobos de diferentes gobiernos de la Junta que, como le digo, de no haber contado con una resistencia tan importante de algunos de los ayuntamientos, con plataformas que incluso se llevaron esto a la Audiencia Nacional, o de una escasa receptividad por parte de Renfe, probablemente hubieran rematado antes.

Pero, como dijo el presidente, bien está lo que bien acaba. Y, ahora, lo que queda es que, efectivamente, esos horarios se acomoden bien a las necesidades de movilidad, sean de los estudiantes, sean de las personas que van a su centro de trabajo, sea para compartir las actividades de ocio de un área que, efectivamente, es una grandísima área metropolitana, que tiene mucha vida, que necesita de mucha actividad económica y de mucho dinamismo social, a la que yo creo que esta infraestructura le va a dar un empujón.

Yo me alegro de que finalmente el análisis y la valoración que haga el Partido Popular de infraestructuras de esta naturaleza sea el que ha hecho usted hoy, y que con ese mismo paradigma se enfrenten otros retos de movilidad sostenible que tiene el conjunto de Andalucía.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, es el turno del otro grupo proponente.

Don Antonio Saldaña, tiene la palabra cuando quiera.

#### El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señora consejera, evidentemente la inauguración del Trambahía ha sido una magnífica noticia, y creo que hoy, con independencia de que ahora hablemos del trabajo que usted ha realizado, y que hay que agradecerle, es un día importante para los vecinos de la Bahía de Cádiz y de prácticamente toda la provincia de Cádiz. Especialmente desde aquí, felicitar a los compañeros, a los vecinos de Chiclana, que yo creo además que antes estaban completamente desconectados. Y después, cómo no, también de Puerto Real, de San Fernando, de Cádiz y de todos aquellos que se conectan en la red de cercanías.

Evidentemente, es importante la inauguración de una obra. Es importante el desarrollo de una obra, y estudiar y analizar qué es lo que ha ocurrido durante todo este tiempo. Pero si yo creo que hay algo que

caracteriza a este proyecto, por lo que hay que felicitarles, tanto al presidente Juanma Moreno como a usted, es por la responsabilidad que han tenido ustedes con los recursos públicos. Y ahora analizaremos el porqué. Porque, evidentemente, lanzar promesas que nunca terminan por cumplirse es fácil. Lo difícil es coger proyectos enquistados, y desarrollarlos y solucionarlos con responsabilidad para los ciudadanos de Andalucía.

Estamos hablando de que esta obra no es una obra más, prácticamente es una historia de película. Y es un ejemplo claro, al margen de la importancia que tiene para la Bahía de Cádiz, de que hay dos formas de gestión: una forma de gestión antigua y una forma de gestión nueva, más renovada, más de progreso, más de futuro, que es la que encarga usted al frente de la consejería y, evidentemente, el presidente Juanma Moreno. Porque, donde antes había líos, ustedes han puesto soluciones; donde antes había retrasos, ustedes han puesto avances; donde antes había engaños —y ahora hablaremos de ello—, ustedes han puesto verdad; donde antes había meras promesas, ahora hay traviesas, hay raíles, hay balastos, hay electrificación, hay raíles, hay locomotoras y hay gente que se monta en las máquinas y puede ir diariamente a su sitio de trabajo o de ocio, y donde antes había atascos —y si no que se lo pregunten a los vecinos de Chiclana—, ustedes han puesto movilidad.

Pero usted hacía referencia muy cinematográfica y decía..., ha repetido varias veces, «esto es la historia interminable, hemos terminado la historia interminable», y me recordaba a esa película de pequeño, ¿no? de la obra de Michael Ende, de esa historia interminable que parece ser que ha sido el tranvía. Y me recordaba —y usted..., si me lo permite— un paralelismo con otra obra, cinematográfica también, como es *Un tranvía llamado deseo*, porque realmente el Trambahía podría ser algo..., una historia parecida.

Y en esta obra había una protagonista, Blanche DuBois, una dama sureña con delirios de grandeza, refugiada en un mundo inventado, presumida, altanera y desequilibrada. Mire, me suena un poco a la historia que hemos vivido con la Junta de Andalucía esta figura de esta protagonista de esta obra. Y había otro, que era su novio, que al final terminó despechado, que era Mitch, que era una persona muy humilde, una persona del pueblo, una persona que creía mucho en las personas y que al final terminó desengañado precisamente por todas las promesas. Esto es realmente..., ¿no les suena el paralelismo de lo que ha ocurrido...?

[*Rumores.*]

Señorías, por favor.

¿No les suena el paralelismo de lo que ha ocurrido con esta historia? Porque es importante, para analizar el esfuerzo que ha supuesto lo que ustedes han conseguido hoy, ver la historia del tranvía de la Bahía de Cádiz. Yo creo que hay que recordárselo a los ciudadanos de la Bahía de Cádiz. Esto empezó el 20 de abril de 2004, lo decía la señora portavoz de Por Andalucía. De hecho, el señor Manuel Chaves, en su debate de investidura, dijo: «En relación con el transporte metropolitano, nuestro objetivo es mejorar las condiciones de movilidad a las que responden nuestras actuaciones relativas al tren tranvía de la Bahía de Cádiz». Año 2004. Han pasado de presidentes el señor Gaspar Zarrías, que estuvo en funciones prácticamente un año, el señor José Antonio Griñán, la señora Susana Díaz, y durante toda esta historia interminable que usted relataba se iban sucediendo lo que también pasaba con Blanche DuBois en *Un tranvía*

*llamado deseo*, que lo que había eran sobresaltos, retrasos, pérdidas, procedimientos judiciales que se perdían, manifestaciones. Proyecto que, si echamos la vista atrás, pues realmente es un proyecto que se ha hecho al más puro estilo del PSOE.

En esta obra, le decía Blanche..., le decía: «No quiero realismo, quiero magia». Y cuando su novio se veía un poco, diciendo, «¿Magia? ¿Qué es magia?», le decía ella: «Sí, sí, magia. Trato de darle eso a la gente, le tergiverso las cosas, no le digo la verdad, le digo lo que debiera ser la verdad. Y si eso es un pecado, que me condenen por él». Eso le decía la protagonista de *Un tranvía llamado deseo*, que es exactamente lo que han hecho todos los presidentes y presidentas de la Junta de Andalucía con el tema del tranvía.

Y en esta historia reciente había un episodio, que creíamos que era el último ya, que fue cuando el delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en Cádiz, del PSOE, en el año 2016 dijo textualmente —y les leo—: «Estoy...» Diciembre de 2016, ¿eh? «Estoy en disposición de asegurar que, antes del 31 de marzo de 2017, el proyecto estará totalmente finalizado y comenzarán a venderse los billetes de este nuevo e importante medio de transporte en la bahía». Estas son declaraciones literales que hizo el delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía, del Partido Socialista, en diciembre de 2016.

Pero es que todavía, que creíamos que ese era el último episodio, había un episodio peor, que usted ha relatado, pero que es importante recordarles a los ciudadanos. Cuando Juanma Moreno toma posesión como presidente de la Junta de Andalucía el 18 de enero de 2019, se encuentra —y es importante que la gente lo sepa— con que en 72 días, el 31 de marzo de 2019, si no culminan todas las obras que había dicho la señora consejera: el nuevo apeadero del río Arillo, la conexión con las vías del tren, la subestación eléctrica... Es decir, todas esas obras, si no se culminaban en 72 días, la Junta de Andalucía y, por tanto, los andaluces, tenían que devolver casi cien millones de euros, 99 millones de euros, de los fondos europeos, y el tranvía no hubiese sido una realidad, porque seguramente no habría habido presupuesto.

Y, por tanto, hay algo importante que tenemos que decirle aquí y reconocerle a usted, señora consejera. Ha conseguido que todos los gaditanos tengamos claro que si el Partido Socialista hubiera seguido gobernando en Andalucía en diciembre de 2018, el tranvía hoy no estaría funcionando. Eso es importante que se sepa. La gente en Cádiz sabe que si el Partido Socialista hubiese seguido gobernando en diciembre de 2018, el tranvía hoy no estaría funcionando. Y entonces ahí es donde se recalca y toma importancia el trabajo que usted ha hecho, que prácticamente en 72 días fueron capaces de descertificar la obra, de cambiarla de programa de los fondos operativos de la Unión Europea, de licitar todos los contratos que usted ha puesto y poner en marcha una importante infraestructura que, al margen de los casi trescientos millones de euros —267 millones de euros— que ha supuesto entre fondos de la Junta de Andalucía y fondos europeos, es una infraestructura que, de no haber estado usted al frente de la consejería y de no haber estado al frente del Gobierno Juanma Moreno, hoy no estaría funcionando, y encima hubiese dejado una roncha a los andaluces de 100 millones de euros. Y esto es importante que lo sepan los andaluces.

Y, por tanto —y termino—, el final de esta historia, de esta historia interminable, de este tranvía llamado deseo, ha sido un final feliz, gracias a usted, gracias al trabajo de su equipo y gracias a la determinación del Gobierno de Juanma Moreno y del Partido Popular en Andalucía. El primer punto, y lo más

importante: su determinación, su trabajo, su esfuerzo, su audacia, su astucia y sus ganas de solucionar los problemas. Pero hay un segundo punto importante, que es clave para saber que el tranvía está funcionando hoy. Y es que en diciembre de 2018, el pueblo andaluz le dijo al PSOE lo mismo que el novio del tranvía llamado deseo, Mitch, le dijo a Blanche DuBois en esta película. Él le dijo, al final, a ella: «Creo que ya no quiero casarme contigo». Eso fue lo que le dijeron los andaluces al Partido Socialista en diciembre de 2018, y gracias a eso el tranvía de la bahía pasó de la magia a la realidad del Partido Popular.

Muchas gracias.

[Aplausos.]

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

—Muchas gracias, señor Saldaña.

A continuación es el turno de los grupos no proponentes.

En primer lugar, tiene la palabra el señor López Olea.

### El señor LÓPEZ OLEA

—Sí, con la venia, señora presidenta.

Yo amo el cine pero, bueno, en este caso, con la película de *Un tranvía llamado deseo*, yo creo que lleva a la situación de esquizofrenia que se está planteando hoy en esta comisión con cierta infraestructura.

Recordemos que el personaje de Blanche es una persona que tiene un abundante desequilibrio mental y no hablemos del personaje de Marlon Brando, que no sé dónde el señor Saldaña querrá ponerlo.

Las películas que me recuerdan su intervención, y en este caso la exposición que se hace con el tren-tranvía, son las de *Bienvenido, mister Marshall*, cuando el alcalde apareció en el balcón diciendo aquello de: «Yo, como alcalde vuestro que soy os debo una explicación», porque vienen aquí a explicarnos una situación que es demencial, en todos los sentidos. O aquella película de *Amanece, que no es poco*, donde el alcalde en la taberna hacía el reparto de las competencias de subconcejales, la Guardia Civil, incluso aquella señora que se dedicaba a ser prostituta del pueblo.

Ésas son las películas que más bien me recuerdan, en este caso, eso.

Por fin tenemos que decir, y nosotros nos alegramos de que, vamos, los gaditanos, por fin, hayan visto terminada esta infraestructura, que empieza, como dice la señora consejera, nada más y nada menos que en el año 2003, en el año 2003.

Yo creo que esto es el paradigma de las malas gestiones políticas del bipartidismo que ha venido gobernando en España. Y muchas de las situaciones que hemos vivido en esta comisión, esta mañana, yo creo que dejan esto absolutamente claro. Estamos hablando de que se inician las obras en el año 2006, entonces gobernaba el señor Zapatero, el señor Chaves estaba aquí de presidente de la Junta de Andalucía y ya vemos cómo ha acabado con las últimas sentencias. El Sevilla Club de Fútbol creo que ganó su primera UEFA, nosotros no sabíamos ni lo que era un Smartphone, aún no sabíamos lo que era esto. El señor Zapatero empezaba a hablar de brotes verdes, cuando ya venía una crisis económica acuciante. Y no lo

sé, no lo sé, hacer de todo este tipo de cosas un milagro y venderlas a bombo y platillo, como se está haciendo, no me parece realmente decoroso.

Estamos hablando, me parece que se ha dicho aquí, bueno, se ha hablado de la historia interminable, que yo creo que esa película que nos ha dado la señora consejera, pues es más propia de este tema, ¿no?

Se habla de 267 millones de euros, más 37, más 11; o sea, estamos hablando de una infraestructura que, finalmente, va a costar 300 millones de euros.

Se habla de tres millones de viajeros. Yo también le pregunto a la señora consejera, ¿realmente vamos a tener esos tres millones de viajeros?

Bueno, y ahora, paradójicamente, se viene a inaugurar a bombo y platillo con el señor Juanma Moreno a decir que ésta es la legislatura del cambio, del avance y de tal, un tema que viene ya lejano y que debería ser ejemplo de aquello que no debemos hacer.

Yo sé, o por lo menos yo ésta es una opinión cierta que yo tengo aquí, o sea, vendrán los andaluces... Si los romanos tardaban mucho menos en hacer la calzada Augusta que una línea de tren de 24 kilómetros, por favor. ¿Y eso es lo que queremos vender? Felizmente se ha acabado.

Esta mañana se ha traído aquí lo de Córdoba, lo de la derivación de Córdoba. ¿Pero cómo se puede decir...? Vamos a ver, si hemos gastado un dineral, hay que terminarlo, ¿cómo que hemos llegado y gracias a nosotros se ha terminado? ¿Qué pasa, tiramos todo ese dinero también con lo que se ha planteado esta mañana con la derivación de Córdoba? Esas cosas se tienen que hacer. ¿Qué hacemos, tiramos las inversiones que se han hecho anteriormente, las tiramos al cubo de la basura, tiramos el dinero de los andaluces?

Bueno, pues ésas son las preguntas que yo me hago. El Partido Popular se opuso a esta infraestructura, ésa es la realidad objetiva, en su día, se opusieron a que esto se realizara.

Luego, claro, veinte años después, ahora vengo a ponerme las medallas. Es que la oposición estuvo ahí.

Hoy ha habido también oposiciones, otro tipo de propuestas que hemos hecho nosotros con respecto al área metropolitana de Granada por el Partido Socialista. Yo entiendo que, cuando llegue un futuro y eso sea posible, pues habrá que echárselo en cara, ¿no? Pero éste es el paradigma de lo que pasa en este país, de las tensiones territoriales y de las tensiones políticas.

Porque yo me estoy dando cuenta aquí de que no se hacen las cosas por el bien del ciudadano, sino que aquí hay un juego político electoralista donde, si yo gobierno en el Gobierno central, estoy perjudicando a Andalucía y, quizás, atendiendo a los intereses de otras regiones y perjudicando siempre a Andalucía. O, según donde gobierne o deje de gobernar quién, se hacen las cosas. Y, claro, en España nos aparece un aeropuerto en Castellón, un aeropuerto en Ciudad Real o un alcalde que hace una plaza de toros gigantesca en un pueblo de 2.000 habitantes.

Luego, cuando no se tiene criterio y no se aplica el sentido común, pues tenemos sobre la mesa este tipo de películas, como de *Bienvenido, mister Marshall* o *Amanece, que no es poco*. Yo creo que son las películas que describen a la perfección este tema.

Y venir aquí a ponerse medallas con este tema, pues no, por lo menos a nosotros, a Vox, no nos resulta, en este caso pertinente. Pero bueno.

La señora consejera dijo hace poco, y quiero aprovechar para hacer un poco también, así se hizo cuando se pidió la comparecencia, dijo que «tenemos una legislatura por delante, donde vamos a hablar mucho de ferrocarril». Son las palabras exactas de la señora consejera. Y que se perfilaba esta legislatura de la Junta como protagonista del interés europeo de llevar el ferrocarril y tal.

Pues ya estamos hablando de sostenibilidad. En el año 2003 no existían los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 ni los españoles podíamos prever que nos iba a venir ese mal encima. Pero, bueno, al final hemos acabado con un tren ecosostenible.

Pero, entrando en el ferrocarril, Andalucía está completamente olvidada por los gobiernos centrales. Y yo soy granadino, Granada se va a quedar en un desierto ferroviario. El Partido Socialista ha destinado hoy, por ejemplo, de los muchísimos ejemplos que podemos poner con el ferrocarril, al tramo Granada-Almería, que tanto venden electoralmente, 1.400.000 euros para desarrollar un proyecto de 900 millones de euros.

Bueno, ahí tenemos el tramo Almería desde Murcia. ¿Cuándo se va a acabar ese tramo? ¿Va a ser en el 2026, como estaba previsto, o vamos a tener aquí como el Tren Bahía.

Entonces, vamos a tomar esto con un poco de seriedad y no se trata de echarse aquí la pelota unos a los otros, sino de hacer las cosas con sentido común, ¿no?

Pero, bueno, el tema del ferrocarril en Andalucía es sangrante, es sangrante.

Esta mañana, con la PNL, hemos tenido una discusión que es que quién va a realizar los estudios, si el Gobierno central del PSOE o la Junta de Andalucía. ¿De verdad eso es beneficioso para el ciudadano? ¿Eso es beneficioso para el ciudadano? ¿Así vamos a poner en manos del ciudadano, con este debate político, ahora estamos en periodo en electoral de elecciones municipales, toda esta venta, todo este autobombo, toda esta propaganda?

En fin, nada más, señora presidenta. No tengo nada más que decir.

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

—Muchas gracias, señor López.

A continuación, el turno de palabra es para el Grupo Socialista.

#### La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Buenas tardes. Muchas gracias, presidenta.

Yo creo que del mundo de la ficción de la película tenemos que pasar al mundo real, pero antes de eso quiero nombrar a un personaje de una película a la que me recuerda el papel del Partido Popular, hoy aquí y durante estos meses que llevamos de legislatura, y es Dory, de la película de *Nemo*. Tenía corta la memoria, ustedes tienen la memoria de hace cuatro años hacia acá, han perdido la memoria de cuatro años hacia atrás.

Saliendo del tema de las películas, creo que es el momento de llegar a la realidad de la vida, que nada tienen que ver con la película que se ha montado el señor Saldaña. Todos nos alegramos de que el tren-

tranvía sea ya una realidad. La semana pasada entró en servicio este nuevo medio de transporte que le da cobertura a una población de 234.000 personas, con 267 millones de euros.

El tren-tranvía de la bahía de Cádiz une Chiclana, Puerto Real, San Fernando y Cádiz capital. Se trata del primer tren-tranvía de España, no exento de polémicas, pero ya es una realidad.

Miren ustedes, en 2003 se elabora el estudio informativo; 2004 y 2005, licitación y adjudicación; las obras comienzan en 2006, tras la supervisión y aprobación de los proyectos constructivos. Estas primeras obras consistieron en el inicio, estructura de conexión entre el trazado del tren-tranvía Chiclana-San Fernando y la vía del ferrocarril Sevilla-Cádiz, en el nudo de La Ardila.

En 2007 se firmó el convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de San Fernando. Luego, en 2009, se llegó a la firma del convenio de construcción de la puesta en funcionamiento, entre otros ayuntamientos, el de Chiclana. Y así podríamos seguir paso a paso, desde el 2006 hasta nuestros días, porque a la señora consejera se le ha olvidado que la obra, cuando llegó a sus manos, estaba prácticamente finalizada; solamente le quedaban las pruebas dinámicas. Y usted lo ha dicho. ¿Por qué digo esto? A usted se le olvida todo lo anterior, porque usted ha dicho que en cuatro años han invertido 38,5 millones de euros. Mire usted, consejera, al año no llega a ni a 10 millones de euros. Sin embargo, el resto, o sea, 230 millones de euros entre trece años, prácticamente son veinte millones y medio al año. O sea, usted ha hecho un esfuerzo ímprobo, pero los anteriores, sus antecesores, no hicieron nada. Los gobiernos anteriores pusieron en marcha, tuvieron el compromiso, metieron en presupuesto, contra el Partido Popular, que nunca creyó y nunca confió en esta infraestructura, y hoy la escuchamos hablando de las bondades del tren tranvía.

Miren ustedes, señorías, bajen a la realidad. Y la realidad es que, durante todos esos años, también ha habido trabas, también hubo dificultades y aunque así se siguió hacia adelante, hasta el día de hoy, que ustedes han culminado la obra, o ustedes han inaugurado, mejor dicho, la obra, claro que sí, colgándose, medallas que no le corresponden. Si por el peso de la obra tuviéramos que darle una medalla, sería la de bronce, señora consejera, no la de oro.

Mire, quiero destacar una de las frases que el presidente, el otro día, en el viaje inaugural dijo: «Cuando hay cooperación y colaboración entre administraciones se avanza más rápido y se llega más lejos». Cuando el Partido Socialista gobernaba en la Junta de Andalucía, nunca encontró esa colaboración, esa cooperación institucional, nunca la encontró con Rajoy. Y el subconsciente le falló a Moreno Bonilla, porque cuando estaba Mariano Rajoy gobernando, aquí hubo muchas trabas. Cuando pasaban por ayuntamientos gobernados por el Partido Popular, hubo muchas trabas. La cooperación, ahora mismo, con el Gobierno central, claro que ha sido buena, porque se mira por el bien de los ciudadanos, cosa que ustedes no hicieron en su momento.

Pero, como le decía, la importante es que el tren tranvía esté operativo y la ciudadanía y el medioambiente lo agradecen.

Antes de finalizar, hay otra puntualización que quiero hacer. Claro que el Partido Popular tiene otra forma de gobernar, consejera, no sé si se refería al grado de ejecución de los presupuestos en inversiones, que no llega a un 20%. Claro que eso es obra del Partido Popular. Lo único que me gustaría destacar es que este proyecto, este servicio es fruto del trabajo y del compromiso de los últimos gobiernos

socialistas, con independencia de que en la foto haya salido el Gobierno actual. Nunca apostaron por esta infraestructura de transporte para la bahía de Cádiz, aunque ahora estén en la foto. Sencillamente, no merecen colgarse una medalla que no les corresponde a las señorías del Partido Popular.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señoría.

Yo lo repito: cuando tomamos posesión, lo hizo este nuevo Gobierno, se habían invertido más de 200 millones de euros de todos los andaluces en un proyecto que, por cierto, es autonómico, es de la Junta de Andalucía, luego no echemos la culpa al bipartidismo, no echemos la culpa a otro gobierno; el impulsor es el Gobierno de la Junta de Andalucía. Y encontramos un proyecto atascado, con las obras paradas, que había generado decepción en los gaditanos... Ha hablado de..., el portavoz, de paciencia, desesperación. Les dijeron que llegaba un proyecto rápido, que iba a cambiar su día a día, y ese proyecto no llegaba. Y tuvimos que luchar contra esa desesperanza, y contra el caos de los expedientes sin resolver y de los proyectos retrasados.

Miren, si quieren memoria media o larga —no sé a qué memoria se refiere—, le voy a dar la última fecha de inauguración oficial que dio el Gobierno andaluz: junio de 2012. ¿Eso es larga o corta memoria? Fíjese, diez años, la última fecha oficial para inaugurarse. Y no se podía hacer. Una vez más, mintieron a los andaluces, y hoy vuelven ustedes a hacerlo, hoy vuelven ustedes a hacerlo cuando me vuelve a referir que estaba una obra prácticamente acabada y que nos trasladaron, y que rescató este gobierno un proyecto que teníamos que haber inaugurado bien pronto. Se lo vuelvo a decir: faltaban 38 millones y medio de ejecutar en obra, construir una subestación eléctrica entera, construir todas las conexiones a la red general del Estado, construir también la estación de Río Arillo entera, eso faltaba. ¿Cómo se podía haber puesto en funcionamiento en el año 2012? Tampoco en 2018. Y este Gobierno, en 2019, lo que se encontró fue una obra descertificada por los fondos europeos, que tuvimos que aclarar, reprogramar, para no perder esa inversión de casi 100 millones de euros que quedaban pendientes. Hasta 25 contratos faltaban por hacer.

Y mire, me decían, la colaboración y la lealtad institucional ha existido desde el primero minuto; así lo ha reconocido el presidente de la Junta de Andalucía. Pero no puede responsabilizar a usted de otro gobierno de no haberlo hecho, porque ustedes ni lo intentaron, porque ha tenido que ser este Gobierno el que se haya sentado a trabajar en el contrato con Renfe, en el convenio que faltaba por firmar con Adif, su texto íntegro, señoría, íntegro, y también en el plan operativo, en ese servicio que se presta y que

ofrece el programa de Renfe. Se lo voy a detallar, mire, ustedes ni lo intentaron. Estaba una obra parada, abandonada, paralizada; ni siquiera esas tareas que son burocráticas, de despacho, dejaron ustedes listas. Ni siquiera esas tareas, las de despacho dejaron ustedes listas, que tuvimos que empezar de cero.

Mire, nos encontramos una situación sin compromiso de frecuencia de paso de los trenes del tranvía para su puesta en servicio. Todo eso no les preocupaba entonces. El actual equipo de la Consejería de Fomento, cuando accede a su responsabilidades, en enero de 2019, el borrador del Plan de Operaciones que se estaba negociando desde hace años con Renfe, determinaba —eso lo hicieron ustedes, el Gobierno anterior—, que solo uno de cada tres trenes efectuaría un trayecto completo y sin transbordo, en Río Arillo, entre Chiclana y Cádiz. Fruto de ese trabajo intenso, del actual equipo de la consejería, a través de la Agencia de Obra Pública y de la negociación permanente, conversación, trabajo, en colaboración con Renfe, modificamos ese plan desastroso de operaciones. De esta manera, uno de cada dos trenes efectuará el trayecto completo, entre Chiclana y Cádiz, en ambos sentidos, y sin transbordo en Río Arillo.

Este es el plan de operación recogido en el contrato para la prestación del servicio público de transportes del Trambahía adjudicado a Renfe Viajeros. Y además, también garantiza que la práctica totalidad de los cercanías hacen transbordo en el Río Arillo, para una combinación óptima. Fíjense, integrar las cercanías en el consorcio de transportes también ha sido fruto del trabajo intenso de este Gobierno, desde el primer día, porque sabíamos que era necesario para mejorar la puesta en servicio del tranvía de Cádiz.

Y he reconocido la colaboración y el trabajo, pero es que ustedes ni lo intentaron. Tuvo que sentarse este Gobierno a comunicar, a trasladar, a trabajar en esa firma del convenio, que yo misma firmé con el presidente de Renfe unos meses después.

En virtud del actual Plan de Operaciones, de las treinta y siete expediciones diarias por sentido en días laborables, un total de dieciocho serán trayectos completos, entre Chiclana y Cádiz, sin necesidad de transbordo. Pero además, gracias al empeño de esta consejería en esas negociaciones, en las conversaciones con Renfe, el Plan de Operaciones establece que la mayoría de los trayectos denominados cortos —es decir, entre Chiclana y el intercambiador de Río Arillo—, posibilitarán una combinación también rápida y ágil. De los diecinueve trayectos cortos por sentido, diecisiete permiten combinación ágil entre el tranvía y los servicios de cercanías de la bahía de Cádiz y de Jerez. Se han ajustado esos horarios para que estos servicios, el tiempo de espera, para tomar un cercanías sea entre tres y siete minutos. Y eso ha sido fruto del trabajo, de horas de análisis, para firmar ese contrato, el contrato de explotación con Renfe. De hecho, el cercanías entre Cádiz y Jerez tiene una frecuencia media de paso de 36 minutos, sentido Jerez, y 43 minutos, sentido Cádiz.

En conclusión, el Plan de Operaciones contenido en el contrato de Renfe establece un trayecto completo entre Chiclana y Cádiz, y viceversa, cada hora. Eso, sumado a los trayectos cortos que permiten combinaciones ágiles en Río Arillo con los cercanías.

Y todo gracias a una mayor ambición, la mayor ambición del actual gobierno de la consejería, ya que, se lo repito, los trabajos encontrados eran..., y heredados de los anteriores gobiernos, se limitaban a un trayecto completo por cada tres expediciones, en lugar de un trayecto completo cada dos. Se lo vuelvo

a repetir, luego, hasta esa tarea, hasta ese trabajo hemos tenido que desarrollar desde el primer minuto, siendo responsables, señoría, yo creo que ahí..., coincido con el portavoz de Vox, ser responsable es afrontar, asumir una infraestructura en cuyo diseño no participó, no forma parte de la participación del impulso de este nuevo Gobierno, lo hizo otro gobierno, pero no podíamos desaprovechar la inversión de 200 millones de euros, había que optimizar, terminar, culminar esa infraestructura y ponerla en servicio. Eso es ser responsable, y eso es lo que hicimos, afrontar con determinación, con valentía, desde el primero minuto, situándonos al frente, con un *project manager*, un director de proyecto, que todas las semanas ha dado cuentas, ha rendido cuentas de los avances, de la situación del proyecto, porque si no, era imposible.

Pero miren, es que de verdad que tengamos que estar hablando de esto y justificarlo, es que ustedes han hecho lo mismo con el tranvía de Alcalá de Guadaíra, exactamente igual, descertificados 99 millones de euros que ha tenido que declarar como gran proyecto, también, el fondo social europeo, y hoy en ejecución con programación, con definición, con estrategias en la construcción de esa infraestructura.

Ustedes dejaron colgada, tirada, abandonada, paralizada la llegada del metro al centro de la ciudad de Málaga, absolutamente paralizada. Hemos tenido que coger de cero una infraestructura y comenzar, terminarla, y hoy en servicio casi en pruebas en sus últimas fases. Luego, miren, podrían haber tenido unos malos años en la ejecución del tranvía de la Bahía de Cádiz. Podrían ustedes haber tenido problemas, pero es que ustedes no han sabido gestionar la ejecución de una gran infraestructura en nuestra comunidad autónoma. Todas han sufrido incumplimientos, contratos, reclamaciones que todavía este Gobierno está pagando por ellas.

Miren ustedes, en el presupuesto de 2023, cuatro años después de la puesta en servicio del metro de Granada, 30 millones de euros tenemos que pagar todos los andaluces como consecuencia de las reclamaciones de esas obras que se eternizaron también durante una década. Esa es su forma de gestionar, de gobernar. Y yo lo siento por ustedes si esta tarde se tienen molestos. Lo que tienen es que sentirse satisfechos, orgullosos de que un nuevo gobierno haya llegado y haya sido capaz de poner en servicio esta infraestructura.

Gracias.

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

—Gracias, consejera.

Señorías, les ruego que respeten el turno de palabra de la persona que esté participando.

A continuación, el turno de réplica es para la señora Nieto. Cuando usted quiera.

#### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, no voy a ocupar mucho tiempo, pero no se enfade, consejera, no se altere, no pierda el tono institucional. El relato de las cosas es el que es, y la hemeroteca está ahí. Y yo comprendo —y se lo he dicho en la primera intervención— que usted esté orgullosa de la parte del trabajo que ha hecho usted

con su equipo en estos últimos años. Me parece muy bien. Se lo he dicho, que quien inaugura la obra pues finalmente se siente responsable de la misma y tiene esa satisfacción del deber cumplido de la finalización de una encomienda que no resultaba fácil, pero es que a usted no le quita mérito no retorcer la realidad. Su partido ha sido uno de los frenos objetivos que ha tenido esa obra, desvincular la acción del Partido Popular de los retrasos del tren tranvía de Cádiz es creerse que nadie tiene Google y que nadie puede entrar en hemerotecas o que aquí venimos sin leernos los papeles.

Le voy a poner algunos ejemplos. Mire, el alcalde de San Fernando, Ernesto Marín, mandaba a la Policía Local para parar las obras. Cuando llegaban los operarios, llegaba la Policía Local para pararla. Es del Partido Popular. Junto con su compañero alcalde de Chiclana, José Loaiza, se fueron a Madrid los dos —también del Partido Popular— y vinieron Renfe... Ellos se hicieron los portavoces de Renfe. Vinieron a explicar que Renfe no quería hacer la operación del tren tranvía. En marzo de 2012, se adjudicó, por 3 millones de euros, el proyecto para la conexión entre la plataforma del tranvía y las vías del ferrocarril, y lo paró Adif. Y estaba en pantano por Adif. Tan empantanado estaba que el Gobierno de la Junta de entonces pidió una comisión bilateral —como esas que usted pide, y que no le hacen caso, pues entonces tampoco hacían caso—. Y esa comisión no se celebraba. Y como no estaba la firma de Adif, no se podía hacer.

Así que usted no se tiene que alterar ni nada. Tiene que ser consecuente con la trayectoria de su partido. Y la trayectoria de su partido ha sido de negación rotunda de que este proyecto fuese positivo para la Bahía de Cádiz. Y todo el poder institucional que tenían ustedes entonces, que era en el Gobierno de España y en algunos ayuntamientos de la Bahía, lo pusieron a disposición de retrasarlo. Y ahí está la hemeroteca y ahí están los expedientes. Y que usted recibió el proyecto al 95% de su ejecución, también están los expedientes.

Tal cual quedará en los anales de la historia que usted ha finalizado la obra y que la ha inaugurado, y que ahora está muy contenta y ahora nos habla de la movilidad sostenible. Tal cual quedará eso en los anales, ha quedado también la trayectoria anterior. Y no le hubiera quitado a usted nada —y creo que le hubiera dado un poquito de hechuras institucionales— que le hubiera reconocido a la ciudadanía y a los predecesores en el cargo lo que hicieron: cómo desbloquearon la inversión, cómo consiguieron la financiación y cómo lidiaron con gente de su partido que utilizó su peso institucional para bloquear la obra.

Entonces, no nos grite ni nos cuente cosas con ese tono que le queda fuera de lugar —si me permite que se lo diga con todo el respeto—. Y pase usted elegantemente por una situación que para su partido incomoda, porque uno de los frenos fundamentales a que esta obra llegase a buen puerto con muchos años de antelación y con menos perjuicios para los vecinos de la Bahía y con menos costes para el contribuyente, se llama, se llamaba entonces y probablemente si viene otra obra que no tengan ustedes la posibilidad de liderar, Partido Popular.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Pues mire usted, señora consejera, yo no creo que usted se haya enfadado, yo la he visto emocionada. Sí, sí, la he visto emocionada, de una persona que ha sufrido en primera persona los problemas de un proyecto muy complicado que podía hacer que se devolvieran 100 millones de euros de todos los andaluces. Y es evidente que usted, ahora una vez habiendo conseguido que se desbloquee y que esté funcionando, es lógico que usted se emocione y es lógico que usted manifieste esa emoción aquí en la comisión.

Y, por tanto, discrepo rotundamente del planteamiento que hace la compañera de Por Andalucía —que, por cierto, señora Nieto, quiero achacarlo, no a que usted no se lea los papeles, sino a que es del Campo de Gibraltar—, porque el alcalde de Chiclana no era José Loaiza, era Ernesto Marín, y el alcalde de San Fernando no era Ernesto Marín, era José Loaiza...

*[Intervención no registrada.]*

Y ello... Sí, sí, pero eso demuestra que usted, a lo mejor, no tiene conocimiento de por qué mis compañeros del Partido Popular en un momento determinado tuvieron que adoptar una determinada postura. Y le voy a poner un ejemplo. Usted imagínese que en su casa, en su piso, llega el fontanero de la comunidad y le dice que tiene que hacerle un agujero en el salón para meter una conducción de abastecimiento que va a solucionar los problemas que tiene el piso. Usted normalmente, por lógica, dirá: pues mire usted, si es bueno, vamos a hacerlo. Y resulta que el fontanero se lleva 10 años con el agujero abierto en el salón. Es normal que usted se manifieste, ¿no?, es normal que usted quiera que cierren el agujero. Pues eso es lo que ha pasado en Málaga y eso es lo que ha pasado en Chiclana y eso es lo que ha pasado en San Fernando.

Y le voy a dar otro dato más. En la primera gran paralización que tuvo el tranvía de la Bahía de Cádiz —y viene en Google y en las hemerotecas— fue porque el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía paralizó la obra, no por un Gobierno del Partido Popular, no porque hubiera una reclamación del alcalde de San Fernando o del alcalde de Chiclana, sino porque 14 fincas de la avenida de los Montañeses, en San Fernando, que habían sido expropiadas por un trazado que los vecinos no querían en su momento, pues resulta que el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía les dio la razón a los vecinos en aquel momento y estimó el recurso inicialmente y paralizó las obras en aquel momento.

Por tanto, no les eche usted la culpa a los alcaldes. Los alcaldes estuvieron con quienes estuvieron que estar, que era con sus vecinos ante un proyecto que era bueno, pero que si lo metes por mitad de la calle, y resulta que te tienen abierto el salón durante 10 años, imagínese usted cómo estaban los comerciantes de la calle Real, de San Fernando, cuando se han tirado los años que se han tirado con las obras. ¿Gracias, a quién? A un Gobierno del Partido Socialista. Que, por cierto, usted participó, porque usted era de Izquierda Unida cuando Izquierda Unida llevaba, bueno, ahora no sé de dónde es usted, si usted sigue siendo de Izquierda Unida o...

*[Intervención no registrada.]*

Bueno, pero me refiero como grupo político, pero es que usted participó, porque su partido de Izquierda Unida estuvo al frente de la Consejería de Fomento y Obras Públicas, precisamente en los años en los que el tranvía avanzó menos. Por lo tanto, si hay alguien participe de que estuviera paralizado, yo no le voy a echar las culpas a usted, porque sería injusto, pero no le eche usted tampoco las culpas a mis

compañeros del Partido Popular, que lo que hicieron fue estar al frente de las reivindicaciones de los vecinos para que el fontanero les cerrara el agujero que le habían hecho en el salón de su casa desde hacía muchos años. Ojo con eso, porque eso es lo que había ocurrido.

Después, le digo también una cosa. Hombre, si dice el Partido Socialista: no, si estaba para funcionar. Hombre, un tren sin luz es como un ibertren que no está conectado el enchufe. Es decir, sí, pero que si no está la subestación y no llega la corriente al tren, pues —como usted comprenderá— el niño le tendrá que dar con el dedito al tren, porque el tren no va a funcionar. Pues, eso es lo que ustedes dejaron, un ibertren que no habían terminado las vías, un ibertren que tenía que pasar por unas vías que eran de Adif, que tenían que llegar a un acuerdo con Adif, que a alguien se le ocurrió que, en un momento determinado, el tranvía tenía que pasar por unas vías que no eran del tranvía —que eso, seguramente, el señor López Gil no lo sabía—, y eso fue lo que ustedes dejaron.

Y simplemente decirles, también... Ah, por cierto, una cosa a la portavoz del Partido Socialista, que ha dicho una cosa que me ha gustado, ha dicho: «Esto es gracias a los últimos gobiernos socialistas». Dios la oiga, y que sean los últimos gobiernos socialistas que estén en esta tierra.

Y ya para terminar, a los compañeros de Vox, miren, no es justo hablar, en este caso, de bipartidismo. Yo entiendo que es lo fácil, lo fácil en un partido de fútbol es estar en la grada. Yo, en la grada, soy el que mejor juega al fútbol, como no estoy jugando: «Tú tienes que hacer esto, tú tienes que hacer lo otro. Hay que ver que, bueno...». En la grada todos somos unos fenómenos, todos somos Leo Messi, ¿vale?, pero hay que meterse en el terreno de juego.

Y en este caso concreto no le puedo aceptar el bipartidismo porque aquí ha ocurrido todo lo contrario, es decir, aquí lo que ha ocurrido es que había un desastre de gestión del Partido Socialista durante muchos años, y ha llegado un partido, que es el Partido Popular, con la consejera al frente y con Juanma Moreno como presidente, que ha solucionado el problema y que ha ganado el partido, no para el PP, ha ganado el partido para Andalucía y para los andaluces, y ha ganado para que no haya que devolver los 100 millones de euros que había.

Y, por tanto, no creo que sea justo hablar de bipartidismo como algo malo cuando, en este caso, lo que ha ocurrido es todo lo contrario.

Yo, simplemente, decirles que, afortunadamente, y gracias a Dios, gracias a todo el que haya trabajado —no le vamos a quitar el mérito—, pero gracias a que ha llegado un Gobierno, con Juanma Moreno, y que usted, como consejera al frente, que han sido capaces de sufrir —que esto es importante—..., han sufrido por los andaluces para sacar este proyecto; han tenido que dedicar muchas horas a solucionar un problema muy gordo que habían dejado encima...

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

—Señor Saldaña, vaya terminando.

#### El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando.

... que habían dejado encima de la mesa: han conseguido que los vecinos de Chiclana, los vecinos de Puerto Real, los vecinos de San Fernando, los vecinos de Cádiz..., pero todos los vecinos de la bahía de Cádiz y la comarca, pues tengan ahora un medio de transporte moderno, un medio de transporte ágil y un medio de transporte que, llegado el momento, lo que había que hacer es lo que ustedes han hecho: tirar para adelante, solucionar el problema y poner en marcha el tranvía a rodar.

Así que enhorabuena y nuestras felicitaciones.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Consejera, cierra usted.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, en efecto, ha trasladado la información de esa puesta en servicio, todo, de los problemas que hemos tenido que afrontar, desde el primer minuto, para ser consecuentes y para poner esa infraestructura, esa fuerte inversión, que, por cierto, hemos pagado todos, a la que nos ha llevado..., también nos ha ayudado Europa, en funcionamiento. Pues eso es lo que debe hacer un gobierno responsable.

Lo mismo estamos haciendo para poner en marcha el tranvía de Jaén, lo mismo estamos haciendo, también, quince años después, para poner en marcha el tranvía de Alcalá de Guadaíra —quince años después— y para que el metro de Málaga llegue al corazón de la ciudad, también quince años después. El mismo esfuerzo.

Y, créanme, es mucho más fácil partir de cero en una infraestructura: diseñarla, programarla, revisar el proyecto; uno mismo. Lo más difícil es desatascar, arreglar, proyectos enmarañados desde hace muchos años, décadas; revisar uno tras otro para ponerlos en funcionamiento.

Y lo digo con emoción, vengo de despedir a un trabajador de la Agencia Pública, a un ingeniero, que se ha jubilado. Era su día, y todos sus compañeros pues les rendían un homenaje.

Los trabajadores son los mismos, estos trabajadores han estado y han formado parte de todos estos proyectos durante todos estos años. Hoy se jubilaba, y lo que han contado pues es con un gobierno que ha puesto voluntad política, que se ha situado al frente de la dirección de la obra, semanalmente, revisando la misma, afrontando el cronograma y afrontando los problemas para resolverlos. Y eso es lo que se debe hacer, porque en estas grandes infraestructuras, evidentemente, surgen los problemas a diario, y hay que contar con un buen equipo, con trabajadores que tengan esa misma voluntad y que se sitúen para ayudar, y de ahí que yo tenga que reconocer toda esa ayuda.

Y sí, también el trabajo anterior. Repito, son los mismos trabajadores. Hoy, a uno de los ingenieros que ha participado en estas infraestructuras le despedíamos con motivo de su jubilación. Pero algo ha

cambiado: cambia la gestión, y en la gestión de la infraestructura pues hay que situarse al frente con enorme compromiso y requiere de mucho trabajo y de un responsable. Por eso, en cada una de estas infraestructuras, hay un primer responsable, y se revisa ese cronograma absolutamente todas las semanas, y se visita la obra todas las semanas, para no acometer retrasos que dificulten el día a día de los vecinos, suponen desesperanza, suponen problemas, esa casa abierta en canal; problemas para los comerciantes, problemas en el día a día, en los accesos a sus domicilios, lo mismo que han sufrido los malagueños, lo mismo que han sufrido los granadinos, lo mismo que sufrieron los sevillanos con la construcción de la línea 1, que se alargó, también, diez años más del plazo contractual.

Luego yo creo que de aquí tenemos que aprender todos, y yo misma y mi equipo. Creo que la lectura es que, cuando se afrontan infraestructuras de estas características, el proyecto tiene que estar muy bien definido desde el inicio y, desde luego, en la ejecución, situarse al frente del mismo para no causar los retrasos acumulados desde hace tanto tiempo, que derivan en fuertes reclamaciones, que también tenemos que afrontar entre todos.

Luego hoy es un día de celebración. Además, los datos que les he ofrecido aventuran que la infraestructura está contando con el respaldo social —eso es lo que deseamos—: vamos a trabajar para comunicar los beneficios de esas infraestructuras, para que nos sintamos orgullosos de la misma en la bahía de Cádiz y con el compromiso de abordar, en la explotación diaria, mejoras constantes y permanentes, de ahí que, en efecto, hay que seguir afrontando inversiones para mejorar el servicio que presta, para mejorar sus frecuencias; en definitiva, para optimizar al máximo esa inversión tan importante que hemos realizado todos, que hemos realizado los andaluces, pero también para favorecer una movilidad, que ha de ser sostenible, en la bahía de Cádiz.

Nada más. Estoy a vuestra disposición para irles ofreciendo esa información pormenorizada.

Creo que es importante trasladar esa demanda, trasladarles una información absolutamente transparente sobre cómo funciona la puesta en servicio, los primeros meses, y, con posterioridad, este importante sistema de transporte, y también les trasladaré el trabajo que nos queda por recorrer para seguir mejorando esa explotación, que también es competencia de la consejería que dirijo, no solo su [...].

Gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/APC-001185 y 12-22/APC-001251. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Ordenación del territorio de Andalucía (POTA)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la segunda comparecencia sobre la articulación del territorio..., o sea, sobre la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Éste también es un debate agrupado, solicitado por Vox Andalucía y por el PP, y tiene el turno de palabra el Grupo Vox.

No sé quién de los dos va a intervenir...

[Intervención no registrada.]

Ah, perdón, perdón, perdón.

[Risas.]

Consejera, es que, como la veo agotada después de esta comparecencia primera, le quería dar cinco minutitos de descanso. Pero, bueno, la consejera.

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

—Gracias, presidenta.

Se lo agradezco, pero bueno, estoy deseosa, también, de trasladarles los objetivos de esa revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, del POTA.

Durante el presente año, 2022, vamos a iniciar los trabajos de redacción de la revisión del POTA, que, como saben, se trata del principal instrumento de planificación territorial en Andalucía.

Este plan no había sido objeto de revisión desde su aprobación en 2006, después, por cierto, de una larga tramitación, que se dilató hasta once años, hasta su aprobación definitiva.

Con este trabajo técnico vamos a completar la revisión del marco legislativo y de la planificación territorial, que se inició con la aprobación, en diciembre de 2021, de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio en Andalucía, cuyo reglamento está previsto que se apruebe en semanas. Hoy se encuentra pendiente de dictamen del Consejo Consultivo.

Con este nuevo paso, nueva ley de urbanismo y suelo, que también ordena el territorio, con su reglamento, también aprobado en tiempo, damos un paso muy importante: hemos sentado las bases para acabar con la maraña normativa, con el atasco urbanístico, que ha lastrado, durante demasiados años, los municipios andaluces, su desarrollo, ha impedido la aprobación de planes generales.

En tiempo récord, este Gobierno también ha actualizado, ha modernizado, ha aclarado norma, ha simplificado los trámites, los procedimientos administrativos que regulan la ordenación del territorio y el urbanismo andaluz, con un objetivo muy claro: generar empleo, favorecer el desarrollo sostenible de

Andalucía, de nuestros pueblos, de nuestras ciudades, atraer inversiones, pero también favorecer la dotación de equipamientos en nuestros municipios vinculados a nuestra educación, infraestructuras educativas, sanitarias, industriales, agrícolas, turísticas, residenciales, de ocio, por poner algún ejemplo. En eso consiste el urbanismo y la ordenación del territorio: en dibujar, planificar una Andalucía en la que, de forma ordenada, y también sostenible medioambientalmente, se logren más servicios, se mejore la calidad de vida de los andaluces, se genere más actividad y, por tanto, más oportunidades para Andalucía. Por eso, con este impulso renovador estamos fijando un punto de inflexión, un cambio radical en nuestra comunidad para que pueda avanzar.

Miren, señorías, el POTA es un plan que, pese a sus dieciséis años de vigencia, ni ha completado su desarrollo, ni está adaptado a la realidad social de nuestro territorio, que ha cambiado dieciséis años después, pero tampoco a la legislación actual, tras aprobarse la nueva ley, la nueva LISTA. Por eso, la Consejería de Fomento ha licitado ya el contrato de apoyo técnico para ayudarnos a revisar el POTA, para ayudar al Servicio de Urbanismo y de Ordenación del Territorio a esa revisión, compleja, para dar continuidad a la agenda reformista del Gobierno andaluz en materia de urbanismo, ordenación del territorio y completar el círculo, la revisión de la norma que recoge esta materia tan importante.

El objetivo es seguir el mismo camino marcado con la aprobación de la LISTA y del propio reglamento: lograr la máxima participación de los sectores implicados —agentes sociales colegios, profesionales, ayuntamientos, ciudadanos...— a fin de alcanzar un texto; el texto que cuente con mayor participación y que sea consensuado. Será —les confieso— un camino largo y complejo; de ahí que nos hayamos marcado esta legislatura para recorrerlo.

El POTA —como saben— se aprobó definitivamente en noviembre de 2006 y marcó un hito para consolidar en Andalucía la ordenación del territorio como una función pública de competencia exclusiva de la comunidad autónoma y al servicio de interés general. Este plan constituye el instrumento de planificación territorial por el que se fijan los elementos básicos para la organización y la estructura del territorio de nuestra comunidad autónoma, siendo el marco de referencia para los demás planes regulados en la ley y para las actuaciones con incidencia en nuestro territorio. Pese a su importancia, el POTA se había quedado absolutamente desfasado. Desde su entrada en vigor se han producido cambios sustanciales en la dinámica socioeconómica y territorial de Andalucía. Además, se han producido cambios, también, en el marco jurídico e institucional en esos dieciséis años de vigencia. En este tiempo, se ha desarrollado una nueva legislación sobre la materia, nuevas estrategias o planes, también, a nivel internacional, nacional, autonómico, que inciden directamente en la operatividad del plan vigente. Una operatividad que ya se ha visto lastrada, fundamentalmente, por la falta de conexión entre los instrumentos de ordenación territorial y los urbanísticos.

Decirles solo un dato: 135 municipios andaluces, solo 135 municipios andaluces, el 17,1% de los 785 que forman parte de nuestra comunidad, han aprobado planes generales de ordenación urbanística con posterioridad a la entrada en vigor del POTA; veinte años después; solo un 17% —131 de los 785—, lo que ha dado lugar a que se mantengan vigentes instrumentos, también, de planeamiento como son los planes generales de los años ochenta y noventa, que no se ajustan a los principios que sustenta el modelo territorial de Andalucía que define el POTA.

Pero no solo el paso del tiempo le ha pasado factura; también el plan estaba lleno de parches, de adecuaciones a la normativa que los anteriores gobiernos habían aprobado. A ello se suma la coexistencia de figuras urbanísticas elaboradas hace décadas y que siguen siendo de aplicación en numerosos municipios que carecen de nuevos planeamientos adaptados a la legislación y a los planes vigentes; es el caso de las normas subsidiarias en el ámbito provincial. También es el caso de los planes especiales de protección del medio físico elaborados en las ocho provincias en la segunda mitad de los años ochenta —fíjense, de los años ochenta—, que hoy mantienen su vigencia y que siguen constituyendo referencias para el planeamiento municipal tantos años después, si bien modulados por los planes subregionales. Además, y a pesar de haber transcurrido dieciséis años desde su aprobación, aún no se ha completado —se lo decía— la planificación subregional prevista en el POTA; especialmente, en las zonas rurales del interior de Andalucía. Solo dos de los diecisiete planes subregionales aprobados que contempla el POTA se corresponden a estos espacios, de gran relevancia para la vertebración territorial de grandes zonas de Andalucía.

Ha existido un retraso claro también en la elaboración de esos planes y supone una debilidad para su desarrollo en el momento en el que estos territorios sufren descenso democrático, y se está viendo claramente afectado desde hace años. De hecho, la intención es que, una vez sea revisado el POTA —y con esto concluyo—, la consejería aborde el último eslabón, que es la revisión de toda la ordenación del territorio andaluz con la actualización de los planes subregionales aprobados.

Pero, además, hechos como la crisis económica iniciada en 2008, la reciente pandemia, con sus graves consecuencias sanitarias, sociales, económicas, también han tenido importantes consecuencias en el desarrollo territorial de Andalucía, en su cohesión social. Luego tenemos que seguir avanzando. Esta revisión va a dar una oportunidad al conjunto de Andalucía, a nuestro territorio, nuestros municipios y nuestras ciudades, utilizando un diagnóstico, que ha de ser actualizado para poder favorecer ese desarrollo sostenible, que es el principio rector fundamental de la política territorial de este Gobierno.

Nada más, y les seguiré informando en la siguiente comparecencia.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

Ahora sí, señor Hernández, cuando usted quiera.

#### El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, buenas tardes.

Bueno, efectivamente, la nueva redacción del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía parecía algo insoslayable.

Como usted ha venido a expresar, con la LISTA se unificó, en principio, aquí en España por primera vez. Se fundió en un solo texto legal la normativa relativa a la ordenación del territorio y el planeamiento con la gestión urbanística. Y esto fue un avance, porque permitió un enfoque omnicomprensivo y, ade-

más, que si integrasen dos funciones que son esenciales y que, al mismo tiempo, están íntimamente conectadas, aunque su naturaleza sea diferente y sus objetivos, al final, coinciden, como decimos.

Y, efectivamente, si la articulación del territorio tiene, como una de las patas del banco, esta LISTA a la que se ha referido usted —y a la que nos referimos nosotros también, por supuesto—, la segunda pata es el reglamento, que nos dice que va a ver la luz en breves fechas. Es esencial para que no nos ocurra lo que ocurría con la anterior ley, que, efectivamente, estaba..., se retrotraía a normas de desarrollo casi preconstitucionales alguna incluso. Bueno la tercera pata, efectivamente, sería ese Plan de Ordenación del Territorio.

En cualquier caso, lo que sí es evidente es que en esta materia el tiempo es un factor importantísimo. Usted ha hecho..., ha acudido a un ejemplo muy gráfico. Efectivamente, tenemos una Ley de Ordenación del Territorio que es del año 1994, pero se dan los primeros pasos, pero hasta once años después, hasta el año 2006 no se llega a formular..., efectivamente, no ve la luz ese Plan de Ordenación del Territorio. ¿Y qué ocurre? Pues que, evidentemente, en once años las cosas han cambiado.

Claro, y ese plan, ¿qué es? ¿El plan del siglo XX o es un plan que estaba mirando ya al siglo XXI? Y esto es algo que nos preocupa porque, evidentemente, ahora empiezan ustedes por licitar ese contrato técnico, de asesoramiento técnico; entendemos que, efectivamente, esencial para..., no es..., es razonable que en cuestión tan técnica y tan especializada, pues, exija el contar con especialistas para su desarrollo, porque, evidentemente, las funciones del personal de la consejería son otras.

Pero claro, esto, cuánto tiempo se va a dilatar, porque si nos va a ocurrir lo mismo... Si, además, necesitamos tener un plan de ordenación del territorio, pero también luego tenemos..., con base en ese plan tenemos que desarrollar los planes de ordenación territoriales de ámbito subregional. Y, a partir de ahí, se implementaría el resto del planeamiento. Esto es, digamos, una cadena en la que unas cosas y otras, pues, están íntimamente interrelacionadas, salvo que queramos pasar por esto como por una simple obligación, como si fuera un mero trámite a cumplir, que al final iremos parcheando de un modo u otro en ayuntamientos y subdelegaciones, ¿no?

Nosotros tenemos claro que es evidente que la visión actual, en 2022, evidentemente, es muy diferente de la que teníamos hace 10 años. Y, por eso, insisto, esta preocupación, este impulso que se tiene que hacer desde la consejería tiene que ser permanente y constante.

Pero, en fin, lo que tampoco tenemos que perder de vista es que, en cualquier caso, por mucho esfuerzo que se realice y por mucho control y por mucha determinación que queramos poner desde la consejería a la hora de su formulación, como digo, lo más importante será implementar criterios flexibles que permitan, en cualquier caso, su adecuación y su actualización en función de los avances técnicos que se puedan ir produciendo y, por supuesto, en una realidad social que cada vez es más cambiante. Porque, evidentemente, en muy pocos años hemos visto..., incluso la pandemia todavía no sabemos exactamente las consecuencias sociales o hasta medioambientales que pueda llegar a producir y que van a tener, evidentemente, una consecuencia importantísima a la hora de analizar cómo queremos ordenar el territorio y cómo queremos que vivan los andaluces.

Nosotros en su momento le pedíamos con la LISTA que se partiese de cero, que lo hicieran, de alguna manera, desde su Gobierno, con un espíritu de libertad, en el que las ataduras a modelos que ya

sabemos fallidos, pues, no supusieran ningún lastre. Esperamos que con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, pues eso, buceen en nuevas posibilidades porque, evidentemente, no sabemos nadie... Si se habla con cualquier especialista en urbanismo, nadie te dice cómo van a estar las cosas o cómo van a ser las cosas dentro de cinco o seis años.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, es el turno del señor Venzal.

Cuando usted quiera.

## El señor VENZAL CONTRERAS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, enhorabuena, enhorabuena. No he tenido oportunidad de dirigirme a usted desde la aprobación de la Ley de Impulso y Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, y creo que tampoco antes, porque no era miembro de esta comisión, pero en su día fui concejal de urbanismo de una de las grandes ciudades de Andalucía y sufrí parte de la problemática y de la normativa que teníamos en Andalucía.

Y le digo enhorabuena porque una de las partes que más me gustan de la LISTA es la disposición derogatoria única. Cuando usted deroga, o su consejería deroga la Ley 1/1994, pues, deroga una ley que tuvo 16 modificaciones; que no fue buena para el desarrollo y los principios por los que se inspiró; que, además, fue la que trajo causa del POTA —es verdad que fue también 16 años después cuando se trajo— y que fue, un poco, un completo despropósito.

Y le vuelvo a dar la enhorabuena, porque esa disposición derogatoria única también llega con un regalo del cielo para muchos ayuntamientos, que fue la derogación de la norma 45.4, otro despropósito del Parlamento de Andalucía. Y digo bien, del Parlamento de Andalucía, porque cuando entró el POTA aquí, para su debate y posterior aprobación con las resoluciones que aquí se aprobaron, pues, usted sabe que los parlamentarios muchas veces hablamos de casi todo, aunque no sabemos de mucho; el otro día, en una Comisión de RTVA, algunos se permitían dar explicaciones de cómo tenía que ser la parrilla del calendario de las emisiones de otoño para subir audiencia, y yo me quedaba perplejo, cuando van en la línea de la Forta. Pero bueno, aquí pasó algo parecido con el POTA.

Y digo esto porque muchos grupos políticos presentaron enmiendas, allá por el año 2006, que se tramitaron en un Pleno, el 24 y 25 de octubre... Por cierto, al Partido Popular no se le aprobó ninguna. Hicimos una enmienda a la totalidad, y se aprobaron enmiendas del Partido Andalucista, en aquellos entonces Izquierda Unida y del Partido Socialista. Y una de esas famosas enmiendas que se aprobaron fue la 45.4, que era la que limitaba los crecimientos en función del suelo computable y en función del padrón de habitantes. Eso era, primero, una ilegalidad, por mucho que lo aprobaran los parlamentarios, porque —por otra parte, así lo acordó también el Tribunal Superior de Justicia en una sentencia in-

terpuesta por un ayuntamiento malagueño—..., porque además constreñía todo lo que era el urbanismo. Tanto es así que eso dio a instrucciones y a órdenes de la propia dirección general de la consejería, interpretando esa norma, instrucciones que se han seguido aplicando sin ser derecho positivo, sin publicarse, pero que cercenaban toda la capacidad de planeamiento desde la competencia municipal, como digo, con esos criterios, que luego el Tribunal los consideró arbitrarios, y que no se aplicaban bien y que, afortunadamente, usted ha derogado.

Y ya aprovecho también para darle una sugerencia. Usted está haciendo una gran reforma en la legislación urbanística, pero no estaría de más que les diera una vuelta a algunas órdenes que quedan vivas, e instrucciones internas, porque también paralizan mucho. Y sorprende que en cuestiones que ya no son innovación, que son meras modificaciones, nos encontramos con que volvemos a ver informes de aguas, de no sé quién, que los ayuntamientos afectan... Sí que sería bueno darle una revisión también a eso, aunque no son *stricto sensu* derecho, como derecho *ius cogens*, ¿no?

Pero volviendo al asunto del que me ocupaba, como digo, esa disposición derogatoria es fantástica. Y es fantástica, además, porque la normativa ha cambiado muchísimo, ya no tiene sentido el POTA en los términos en que se planteó, porque después de esa formulación, pues, hemos tenido la regulación de la evaluación ambiental, la Ley 21/2013; hemos tenido la Ley 7/2007, de la gestión integral de la calidad medioambiental. Hemos tenido la Ley 8/2018, de medidas contra el cambio climático; la Ley 7/2021, de transición energética, y tantas y tantas normas, sin contar la Lista, por supuesto, que hacían devenir que ese documento debía ser revisado a todas luces.

¿Y cómo entendemos, desde el Grupo Popular, que se tiene que hacer esa revisión? Pues, un poco en la línea en que planteábamos nuestra enmienda a la totalidad, allá en su día. Entendemos que debe hacerse, como ha dicho también el portavoz de Vox, con criterios de flexibilidad, de colaboración público privada, de respeto en cierta medida también a la autonomía municipal; haciendo compatible la ordenación del territorio con el desarrollo urbanístico; haciendo posible que los planes especiales de medio ambiente sean una realidad, y los planes subregionales; que esa distribución geográfica sea armónica; que haya una conexión interna y externa en nuestro territorio urbano; que se respete nuestro patrimonio histórico, y se incentive; que se macice el urbanismo de ciudad; que haya cohesión y que afecte, fundamentalmente, a lo que tiene que afectar, que es a la ordenación supralocal, regional y subregional. Yo creo que es importante, porque haciéndolo de común acuerdo con los ayuntamientos, con la sociedad civil, pues, podemos tener un instrumento que sirva a lo que realmente tiene que ser el POTA.

Me vienen a la memoria leyes que van a venir en carga muy pronto: la de economía circular o el PNIEC, del propio Estado, que tiene actualizarlo al 30 de junio. Es que se hace necesario actualizar el POTA. O el propio plan de infraestructuras que usted aprobó, es que cuando el POTA habla de infraestructuras, pues muchas de esas han quedado como ejes vertebradores un poco desfasados, ¿no? Entonces, se hace necesario que ese documento se piense bien, como documento estratégico, como documento de previsión de futuro, y que sirva para que esos objetivos a que se hacía mención en el debate..., pues, no sé, cuando se hablaba de evitar la despoblación o cuando se hablaba de la conexión por vía férrea... —por cierto, el tranvía de la Bahía estaba ahí, se hacía mención a él ya—, pues, sean una realidad.

Yo creo que necesitamos que el POTA venga a mejorar todo lo que no ha sido la ordenación del territorio y su conexión con la ordenación urbanística en nuestra tierra; que los planes de las ciudades y sus aspiraciones de crecimiento ordenado y sostenible sean una realidad de futuro. Porque que nadie se llame a engaño que, cuando hablamos de ordenación del territorio y de urbanismo, no solo hablamos de zonas residenciales y de vivienda: hablamos de industrialización, hablamos de generación de riqueza, hablamos de creación de empleo y bienestar. Y tenemos que tener presente que, cuando ordenamos y planificamos, estamos dando también posibilidades. Porque, cuando se nos llena la boca de un nuevo modelo productivo, empieza por el urbanismo, empieza por la ordenación del territorio. No todo pueden ser actuaciones singulares, que también las prevé el plan. Tenemos que tener previsión de futuro. Y en esa línea estoy convencido de que, trabajando arquitectos e ingenieros, que es algo muy importante, con la sociedad civil, con economistas y con especialistas en la materia, pues estoy convencido de que haremos un buen documento, un buen plan, que luego intentaremos que si llega al Parlamento para su aprobación definitiva, aunque ahora mismo no sé si habiendo quedado derogada la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía se hace necesaria esa aprobación definitiva por aquí... Estoy seguro de que si llega, y lo tenemos que convalidar, intentaremos todos no cometer los errores que cometimos en sede parlamentaria. Que, al final, de lo que trajo el Partido Socialista como Consejo de Gobierno a lo que salió del Parlamento, pues lo único que se hizo fue empobrecerlo.

Nada más y muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

A continuación es el turno de los grupos no proponentes.

Señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejera, por la explicación.

Bueno, el Plan de Ordenación Territorial, efectivamente, es un documento muy importante, entendemos, en la lógica de actuación del Consejo de Gobierno y en la dinámica de modificaciones jurídicas con respecto al suelo, a su uso y a su planificación futura, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, que por otra parte, pues nunca contó tampoco con mucho entusiasmo por parte de su grupo, consideren ustedes que hay que cambiarlo. Y cierto es que tiene que haber una homogeneidad entre el marco estratégico territorial y todo el andamiaje jurídico que ustedes han modificado.

Bueno, también conoce usted nuestra opinión sobre esas modificaciones. Hablaba el señor Venzal de sus enmiendas a la totalidad al anterior POTA. Bueno, pues aquí estoy yo con dos enmiendas a la totalidad a la Ley de Impulso y Sostenibilidad Territorial que corrieron la misma suerte que aquellas. No pasa nada, normalidad democrática, tenemos maneras diferentes de verlo.

Pero sí, consejera, nos preocupa, y lo que queremos traer a su ánimo, porque estamos convencidas de que en algún momento ustedes también van a reparar en ello, que efectivamente la actualización de ese plan y de ese documento tiene que responder a retos que se veían extraordinariamente lejanos hace veinte años. Le diría más, hace mucho menos tiempo se veían tremendamente lejanos. Pero ya están aquí, o sea, ya estamos bregando —si me permite decirlo de esa forma— con una escasez de agua que no tiene solo que ver con la sequía. Y ya estamos afrontando situaciones que nos generan mucha incertidumbre de futuro en cuanto a cuál será el camino que efectivamente genere prosperidad económica en una tierra nuestra que se está viendo transformada muy profundamente, con un sector primario que ha sido siempre un pulmón y un riñón de nuestra economía y de la identidad de multitud de municipios andaluces que ahora realmente no saben a futuro por dónde vamos a pasar. Todos esos retos, consejera, por eso le decía traerlo a su ánimo, no solo deben plasmarse en este documento: todos esos retos debieran haberse contemplado en la LISTA. Yo no voy a perder ocasión de decírselo cada vez que hablemos, porque no pierdo la esperanza de que ustedes le echen un pensamiento a esto.

De hecho, ha hablado usted de los reglamentos de la LISTA, que estarán en pocas semanas. Pero, bueno, está pendiente también la iniciativa legislativa que tendrá que traer el Consejo de Gobierno para adecuar al acuerdo al que se llegó en la subcomisión de la comisión bilateral aquellos puntos de la ley que no fueron ajustados a la Constitución, a criterio, no ya del Gobierno central sino del Gobierno central y de la Junta, que se pusieron de acuerdo, y que están relatados ahí y que requieren de esa correspondiente iniciativa legislativa para incluir una disposición adicional que tenga el tenor literal que recoge el acuerdo. Bueno, eso aún no ha venido, entendemos que tendrá que venir.

Pero —y para terminar— nos preocupa el cruce de todo este andamiaje jurídico nuevo con las necesidades hidrológicas de nuestra tierra y la convivencia de los usos. Cuando hablamos con el consejero responsable de la política industrial y la energía de los megaproyectos, por ejemplo, fotovoltaicos, él nos dice: «no es mía la competencia de la ordenación del territorio». Desde el ángulo de visión de su consejería, no son ustedes los competentes sobre la Agencia de la Energía y demás. Pero hay algunos ayuntamientos, consejera, que están muy preocupados por el monocultivo al que se pueden ver abocados con esas megaplantas, que suponen arrancar viñedos, que suponen arrancar olivos y que suponen alterar gravemente el equilibrio entre usos productivos, que en la LISTA se podrían resolver. Ya que tiene que venir una iniciativa legislativa, pues les podarían dar ustedes un tiento a esos cuatro o cinco artículos y garantizar que ningún municipio se convierta en una pila de Andalucía, a costa de otras actividades productivas que le exijan población.

Y me ha perturbado mucho, pero, bueno, tengo ocasión de hablarlo luego con él, lo de que el plan respete en cierta medida la autonomía municipal. Yo creo que la autonomía municipal hay que respetarla en todos sus términos. Y precisamente es con los ayuntamientos que se están viendo afectados por este problema, o que se están viendo afectados por la sequía, que se están viendo afectados por estos nuevos retos, a los que habría que escuchar en primera instancia para no perseverar en errores que están en la LISTA, consejera, que se pueden corregir, que no tienen nada que ver con el marco constitucional sino con los retos a los que nos vamos a enfrentar en la próxima década, y que si no se corrigen ahí mucho nos tememos que se trasladen a un plan de ordenación territorial que, por tanto, fallará en la

estrategia a futuro para la creación de empleo y riqueza en nuestra tierra, en la que tenemos que aspirar, por encima de todo, a seguir viviendo en ella, en un ambiente que sea habitable y seguro para las generaciones futuras.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, el señor Torres tiene la palabra.

## El señor TORRES CABALLERO

—Muy bien. Gracias, presidenta.

Buenas tardes, consejera. Señorías.

Bueno, efectivamente se informa hoy por parte del Consejo de Gobierno de su intención de revisar el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, el conocido como el POTA.

Haciendo un poco de historia o de balance de la situación, y antes de que se produzca aquí la asunción, o la ascensión entre loas y alabanzas de nadie a los cielos, bueno, yo creo que es importante recalcar, bueno, la importancia que tuvo el POTA, o por lo menos valorar, valorar lo que pretendía. En ese sentido, el POTA ha pretendido ser un marco estratégico, territorial, que ha ido orientando a largo plazo la planificación territorial y las políticas públicas que la Junta de Andalucía ha ido implementando. Y, por lo tanto, el POTA ha establecido el modelo territorial de Andalucía y las diferentes estrategias que se han desarrollado en la materia. En definitiva, como bien ha dicho la consejera, el POTA ha pretendido establecer las bases para el desarrollo en Andalucía —para algo creo que habrá servido—, en coherencia con los principios de competitividad, de cohesión y de sostenibilidad, constituyéndose en una herramienta clave para la convergencia, especialmente, y de Andalucía con otras regiones de España y también europeas más avanzadas desde que se aprobó.

El POTA era un instrumento, junto con otros planes, los planes subregionales, el Plan del Corredor Litoral..., bueno, que establecía la LOTA, y como aquí ya se ha dicho, bueno, derogada a través de la LISTA, y que se aprobó en el Decreto 129/2006, entrando en vigor el 28 de noviembre de ese año.

Su elaboración se derogó conforme a la normativa —como digo— a través de la LOTA. Y bueno, hoy..., en su momento fue —como hoy se dice también que será esta nueva revisión del POTA— fruto de una amplia participación pública e institucional y que representó en su momento un consenso democrático. EL señor Venzal ha manifestado incluso que el proyecto inicial que presentó el Partido Socialista en su momento fue mejor, incluso, que el que salió del Parlamento, pero eso son también..., la búsqueda de esos consensos y de esos acuerdos. Le agradezco también que valore ese trabajo que se hizo en su momento.

Por lo tanto, una vez que la LOTA se ha derogado, una vez que ha pasado el tiempo —como ha dicho la consejera—, a juicio del Grupo Parlamentario Socialista, creemos que es una buena decisión que

pueda revisarse, que pueda actualizarse, que pueda modificarse y adecuarse a los nuevos instrumentos legislativos, y también urbanísticos, no solo por el mero paso del tiempo y las circunstancias y necesidades en el..., sino también —como apuntaba la portavoz de Por Andalucía—, por las nuevas situaciones y circunstancias en las que vivimos. La situación hidrológica y de sequía, las propias necesidades de infraestructuras hidráulicas, las fuentes y sistemas de energía, el cambio climático, los sistemas y las infraestructuras de transportes o las propias comunicaciones, las telecomunicaciones o también, por supuesto, claro que sí, los objetivos de desarrollo sostenible y la Agenda 2030 como elemento estructurante del mismo, que yo creo que, lógicamente, hacen necesaria esa revisión.

Lo que no me ha quedado claro de la comparecencia, de la intervención de la señora consejera, es cuáles son los objetivos específicos; es decir, hacia qué modelo aspira el Consejo de Gobierno y la consejería que resuelva el nuevo POTA que se apruebe.

En ese sentido, además, también, sin perjuicio de que el actual... —y así lo establecía la anterior ley—, tenía una vigencia indefinida, sin perjuicio de las alteraciones en los objetivos del plan, creo que es importante tener esos principios inspiradores —que creo que no se ha referido la consejera en la primera intervención—, que pretende, por parte de esta de esta revisión.

Y, además, también le haré algunas preguntas, que espero que me conteste en su segundo turno... Perdone, bajo mi punto de vista, preguntar no es ofender, y estoy convencido que, con la humildad y la tranquilidad que a usted le caracteriza, contestará sin ningún problema a las mismas.

Pero con la LOTA correspondía la formulación del mismo..., su elaboración correspondía al Consejo de Gobierno, a propuesta de la consejera o del consejero; en cada momento, acordar la formulación de las modificaciones del mismo, previa información pública y luego la aprobación en decreto —a esto también se ha referido el señor Venzal—. Y luego, también, la participación del Parlamento.

Desconozco, en este momento, si la LISTA establece el mismo sistema o no, pero no sé si se ha hecho. ¿Se ha hecho esta formulación por parte del Consejo de Gobierno, señoría...? —señora consejera, perdón—. Porque no sé cuándo; si se ha hecho, tampoco sé es el momento en el que se ha realizado. Lo digo porque se supone que en esa formulación deberían establecerse esos objetivos generales que orienten la redacción, la composición y las funciones de la comisión de redacción, y el procedimiento y plazo para su elaboración. Al menos, así lo era con la anterior legislación. Por lo tanto, ¿qué hay de todo esto, señora consejera?

Y se lo pregunto porque, después de buscar y bucear..., perdonen si es un error, y he sido..., torpe de mí, en no encontrarlo, pero he mirado en Transparencia, en el propio boletín y no hemos encontrado el documento, la publicación en el *BOJA* que da inicio a la revisión del mismo. Y hace ya..., la única referencia que he encontrado, una referencia, noticia, posterior al Consejo de Gobierno, del 18 de octubre pasado, que se titulaba: «La Junta inicia la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía». Ahí decía que el Consejo de Gobierno había instado a la consejera a iniciar la revisión del plan.

Pero, a día de hoy, mientras que se han publicado todos los acuerdos correspondientes de ese consejo de gobierno y de los posteriores, o distintas tomas de conocimiento, no he visto ni rastro del acuerdo de formulación de revisión del POTA. Espero que, si es un error, por favor, le ruego que así me lo traslade, para poderlo buscar con más ahínco.

Por lo tanto, díganos algo sobre esta situación para sacar al Grupo Socialista —y, fundamentalmente, a este torpe portavoz— de su error.

En ese sentido, también hacía referencia, en esa noticia del Consejo de Gobierno, que salía a concurso la actualización del mismo y que, bueno, que completaba todo lo que tenía que ver con la revisión de la ordenación del territorio a través de la LISTA y el reglamento.

Hemos seguido buceando, y aquí sí he encontrado algo, que usted no ha mencionado y yo creo que es importante también que se conozca por parte de sus señorías. Lo he encontrado en la plataforma de contratación —creo que el portavoz del Grupo Vox ha hecho mención— y es la licitación del apoyo técnico, de la asistencia técnica al plan, donde ustedes pretenden hacer un gasto, una inversión de casi tres millones y medio de euros —IVA incluido—, en una licitación que fue publicada el 25 de octubre de 2022, y donde las empresas consultoras interesadas han podido presentar sus ofertas creo que hasta el mismo día de ayer, 2 de noviembre. Por lo tanto, si puede decirnos, si tiene información, cuántas empresas han concurrido en la licitación, pues también sería de agradecer, señora consejera.

Por cierto, curioso que en la web de la plataforma de contratación ya se podía ver que estaba preparada la licitación para activarla el 5 de octubre, pero bueno, dentro de su estrategia de venta de esta actualización y demás del Consejo de Gobierno, no les vendría bien, y se retrasó hasta el día 25.

En esa línea, también, señora consejera, hemos visto que esa duración del contrato se prevé con una duración de 32 meses. Bueno, pues, parece difícil que pueda aprobarse a lo largo de esta legislatura, con ese plazo y los retrasos que normalmente tienen estos contratos, o por lo menos..., bueno, pues, si..., lo veo complicado.

Teniendo en cuenta que, en ese sentido, además, hasta el 20 de diciembre se estarán celebrando mesas de contratación mientras que se produce la adjudicación, firma del contrato... Como digo, difícil; difícil en ese sentido.

Pero bueno, puede pasar también como el PITMA, que se aprobó ayer por parte del Consejo de Gobierno. En cualquier caso, el PITMA tampoco..., en el estudio inicial que he podido realizar del documento definitivo, nada más que en lo que llevamos años hablando, nada o poco nuevo, y menos concreciones, pero que también ha tenido un retraso considerable hasta el 2030...

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Torres, vaya terminando, que le quedan treinta segundos.

## El señor TORRES CABALLERO

—Sí, creo que son diez minutos, creo que no los llevo. ¿Los llevo ya? Pues bueno, pues termino; un segundo nada más.

En cualquier caso, bueno, todos estos son las dudas que tenemos. En ese sentido tienen que entender, señora consejera, que con la LISTA en la situación que está, con..., pendiente de aprobar los de-

cretos de aceptar o de incorporar —mejor dicho—, esos acuerdos de la Comisión Bilateral; resolver el recurso de inconstitucionalidad...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Torres, ha terminado su tiempo.

El señor TORRES CABALLERO

—Sí, termino en un segundo.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Insisto, insisto en que fue su grupo el que dijo que nos limitásemos los tiempos que establece el reglamento estrictamente. Y, entonces, lo siento mucho, pero tengo que...

El señor TORRES CABALLERO

—Gracias, por su estrictez.  
Gracias, señora presidenta, muy amable.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, en efecto, les he trasladado los objetivos generales de esa revisión del POTA, que busca seguir avanzando; lo hace este Gobierno, en esa senda de favorecer el desarrollo de Andalucía, pero actualizando la norma que regula el urbanismo, el suelo, la ordenación de territorio; avanzando en dar cumplimiento a los acuerdos de la Comisión Bilateral; avanzando en la aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno, también, del nuevo reglamento.

Unos meses después de esa aprobación, tomo nota de esa revisión de órdenes e instrucciones; ya se ha hecho respecto a las que afectaban a la aplicación de la LOUGA, como debe entender el portavoz de portavoz del Partido Popular, el señor Venzal. Y hasta doce órdenes, aprobadas también por este Gobierno, para clarificar. Entendemos que ese es el mayor objetivo que tenemos: la aplicación de la norma.

Decirles que, con esta revisión, concluiremos ese ejercicio, ese objetivo crucial. Y que lo queremos hacer, lo pretendemos hacer con el máximo consenso, con la mayor participación de los agentes implicados. Va a ser la máxima que va a presidir el proceso de esta revisión. Y espero contar con ustedes, con sus grupos, para avanzar en ese camino, que es largo, he dicho proyecto de legislación, es largo. Les recuerdo que la ley se aprobó en tiempo récord, por el trámite de urgencia, que también aprobó el Consejo de Gobierno.

Creo que es un camino difícil, puesto que hay que acertar en el diagnóstico, que ese es el primer paso. En ese camino vamos a trabajar, en ese diagnóstico, para después plantear objetivos que han de ser criterios flexibles —estoy de acuerdo con el portavoz de Vox—, así también ha intentado también asumir ese criterio la ley, pero de acuerdo con la filosofía de la norma, de la ley, impulsa el desarrollo del suelo, de la ordenación del territorio, del conjunto de Andalucía, que es la nueva LISTA.

Me decían agilidad, el compromiso es darle la máxima agilidad. Tenemos también a los funcionarios de la dirección general de Urbanismo trabajando, ya lo llevan hace tiempo, desarrollando tanto que el pliego para licitar ese contrato de asesoría estaba preparado. Y de ahí que se haya podido licitar al tiempo de instarnos, fue por acuerdo del Consejo de Gobierno, a dar comienzo a la revisión de este importante documento de planificación que ordena el territorio.

Y estoy de acuerdo en que hace falta ahondar, y es la oportunidad, en algunos asuntos que son importantes. Desde luego, respetando la autonomía municipal, hemos intentado desde luego, bajo todos los conceptos, hacerlos con la ley, porque afecta de una forma lógica, inmediata a los ayuntamientos, pero, desde luego también, abordando criterios y medidas que también contribuyan a necesidades que son futuras. Algunas se han hecho referencia, y creo que son importantes, porque son objetivos principales, y ya estamos trabajando en esa dirección, en ese diagnóstico y en la decisión de criterios.

La primera, y fundamental, el reto de la recuperación económica, nos parece que nos encontramos en una situación social y económica donde hay que trabajar para abordar esa recuperación, asentando el desarrollo en la implementación de actividades en el territorio, un desarrollo que ha de ser sostenible, de acuerdo con los principios generales de la ordenación territorial y urbanística que defiende la Lista en su artículo 4, que es la viabilidad social, la viabilidad ambiental y paisajística, la ocupación sostenible del suelo, la utilización racional de los recursos naturales, la resiliencia, la viabilidad económica y la gobernanza en la toma de decisiones. Nos parece fundamental.

Decirles que debemos asumir, se lo indicaba en el primer turno, el reto del desafío demográfico. También ha puesto especial énfasis la ley Lista en este aspecto, en ese crecimiento en el desarrollo del medio rural andaluz y los pequeños municipios que tienen que contar también con oportunidades para desarrollarse y para asentar población. Especialmente muy atentos a esas tendencias de despoblación y del envejecimiento de la población, que nos parece fundamental. El reto de modelo de ciudad, haciendo frente a la dispersión de los desarrollos urbanos mediante el fomento del modelo de ciudad compacta, como ha existido hasta ahora, o la priorización de actuaciones de rehabilitación en la edificación, la regeneración, la renovación urbana frente a nuevos desarrollos. Es un criterio que recoge la ley, un objetivo también de la Lista, y que nos parece que es un reto importante para dar continuidad a esa filosofía y al impulso de la nueva ley, al reto urbano rural, mediante la consolidación de un sistema de ciudades que

ha de ser funcional y territorialmente equilibrado, como base para que Andalucía crezca en su conjunto de forma equilibrada, dar respuesta a los retos del suelo rústico, también avanza la nueva ley en ese aspecto, en ese sentido, configurando un marco de referencia para la creciente multifuncionalidad de los usos agrarios, residenciales, mineros, energéticos. El reto energético se ha hecho referencia, avanzando en la sostenibilidad ambiental, territorial, especialmente con las fuentes de energías renovables. Ese reto energético debe abordarse, y también desde una perspectiva territorial.

El reto hídrico, lo han mencionado ustedes, fíjense todos los planes territoriales anteriores y la ordenación de nuestro territorio, el planeamiento de nuestras ciudades y municipios abordaban lo contrario, abordaban que nuestras ciudades estuvieran preparadas para inclemencias meteorológicas, para posibles situaciones, bueno, pues de lluvias torrenciales. Incluso todo el urbanismo iba dirigido en esa dirección, en medidas compensatorias, en estar preparados para esas situaciones, que debemos seguir estando. Pero, evidentemente, el reto hídrico, la sequía es hoy una preocupación que nos afecta y que necesita de soluciones y también de esquemas de ordenación territorial. Adelantarnos a esa escasez con coherencia, establecido en los planes hidrológicos, que nos parece también fundamental. Comparo el reto de la movilidad sostenible en el territorio. Y hemos hablado de movilidad, infraestructuras de movilidad y transporte. Favorecer esa vertebración del territorio andaluz, vertebración, conexión, pero también el fomento del transporte público y continuar ampliando y comprometiendo infraestructuras que mejoren la movilidad, sobre todo metropolitana, de nuestras ciudades, y el conjunto de municipios que les rodean, sobre todo, aquellos casos donde existan problemas de accesibilidad.

Y eso va en sintonía del nuevo plan aprobado por este gobierno, el nuevo Pitma, que recoge la planificación estratégica, los objetivos en materia de movilidad, transporte y también de infraestructuras.

Debemos hablar de adaptarnos al cambio climático, a proteger también y a gestionar el patrimonio natural, cultural y paisajístico de Andalucía. Yo creo que esos son objetivos claros, que ya la Lista recoge en su articulado, en su filosofía también normativa, y que tenemos que recoger en este primer diagnóstico y avanzar en la aprobación definitiva de este importante documento de planificación territorial.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

A continuación, el turno de réplica, señor Hernández.

## El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, voy a ser muy breve.

En cualquier caso, empiezo donde lo dejó el compañero del Partido Socialista, que algunas de las cuestiones que han planteado, pues, no le voy a quitar la razón, pero sí me llama la atención que acabara, precisamente, pues hablando de ese recurso del Constitucional, frente a algunos artículos de la Ley de Impulso a la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía. Llama la atención que diga que, efectivamente, existe un

recurso vivo que ha planteado, pero es que son los miembros de un partido que está en el gobierno, que firma ese acuerdo. Es que esto me parece una tomadura de pelo, me parece de chiste. Y, en fin, que esperemos que el Tribunal Constitucional sea prudente, pero como se pronuncie, ¿cómo quedamos? ¿Cómo quedan ustedes? ¿Cómo queda el gobierno de la Junta? Y al final, ¿qué les estamos diciendo a los ciudadanos, que nos dedicamos a perder el tiempo en la política? En fin, es bastante triste, pero, bueno.

Como decía, muy brevemente, en fin, por supuesto, en este segundo turno de exposición han hablado compañeros avezados en la materia y con experiencia, tanto en el Parlamento como en ayuntamientos, pero yo llego a la conclusión, y creo que esta es una de las cuestiones que tenemos que tener claras, que uno de los problemas ahora mismo del urbanismo, se diga lo que se diga, es la sobrerregulación. Y ahora ese dato no lo tenía yo, pero efectivamente, si hablamos de 32 meses, ¿32 meses desde cuándo? Quiero decir que, en fin, por mucho que las perspectivas de su gobierno sean las de agotar la legislatura, pues igual lo presentan en campaña, y no como una artimaña electoralista, sino porque no les haya dado tiempo.

Pues fíjese, de aquí a cuatro años, yo le hablaba en la primera de las intervenciones del papel del tiempo. Si la flexibilidad y la capacidad de actualizar esos criterios de, en fin..., hablábamos de los criterios territoriales y los criterios de zonificación, como sean estrictos, como sean los que, además, a los que se ha referido el señor Venzal, con la famosa norma 45.4, bueno, pues si hay rigidez, pues, ¿qué va a ocurrir? Pues, tendremos un plan que no servirá para nada, que será un lastre y que será una atadura para cualquier actividad de desarrollo y de planeamiento. Y eso es una realidad. O, como ha venido sucediendo, incluso hasta la actualidad, bueno, pues que muchas de las controversias que se susciten entre las propias administraciones, entre las administraciones y los ciudadanos, pues acaben en pleitos interminables ante los tribunales.

Evidentemente, yo sé positivamente que ese no es el objetivo del Gobierno porque, además, entre otras cosas, sería de tirar piedras contra su propio tejado. Pero este es un riesgo con el que, vamos, es un riesgo que se tiene que afrontar y, evidentemente, es una cuestión sobre la que se tiene que ser cuidadoso.

Y también esa flexibilidad, evidentemente, pues se tiene que imbuir a los propios órganos de la Junta de Andalucía y debe ser uno de los criterios o una de las virtudes con las que debe adornarse la inspección urbanística.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señor Venzal.

**El señor VENZAL CONTRERAS**

—Por contestar a algunas de las cuestiones que ha habido aquí.

Cuando el Gobierno central plantea el recurso por invasión de competencias, ninguna tiene que ver con lo que hoy estamos hablando, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, vaya por delante, ni su procedimiento ni su elaboración ni su contenido. Son 42 artículos, una disposición adicional y una final, pero no tienen que ver con lo que estamos hablando.

Decirle también al portavoz del Partido Socialista que la LISTA es una buena ley y, si ustedes van a la ley, la ley, para evitar arbitrariedades, ya dice cuáles tienen que ser los fines del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, uno por uno. Luego, ya nos gustará más o menos cómo se cumplen, pero la ley no deja a provisiones arbitrarias cuáles tienen que ser los fines del Plan de Ordenación del Territorio, artículo 39.

Por tanto, yo me congratulo de que haya seguridad jurídica, es que es lo mínimo que se puede pedir a un Parlamento. Y yo lo que le pido a la consejera es que el 39.2, que es el artículo al que yo hacía mención, de hacer posible la lealtad institucional, la cooperación y el trabajo con otras administraciones, especialmente también con las municipales, sea una realidad, como dice el artículo 39.2, cosa que no ha ocurrido estos años atrás, como usted bien ha dicho, con la cerrazón de no aprobarles los planes generales a los ayuntamientos, que se haga desde la coordinación.

Y también dice, aparte de cuáles son los principios del 39, cuáles son los contenidos que tiene que tener. Por tanto, me alegro de que haya seguridad jurídica.

Y efectivamente, en el 41, por concluir con la parte de procedimiento, tendrá que venir al Parlamento.

Afortunadamente, como tenemos seguridad jurídica sobre los principios y sobre los contenidos, seguramente, nuestro trabajo será mejor.

Porque, miren, les voy a decir, por hacer una breve reseña, lo que aquí se decía en este Parlamento en el debate y conclusión del anterior POTA, hoy en revisión. «En definitiva, estamos ante un plan que, fundamentalmente, es una mera declaración de intenciones el que no se lleguen a formular y a establecer suficientes líneas de actuación concretas para conseguir los objetivos que se plantean». Esto lo dice la portavoz de Izquierda Unida en el debate a la totalidad, portavoz que luego presentó la enmienda que trajo causa al despropósito de la norma 45. Enmienda que, si no recuerdo mal —por aquí la debo de tener—, creo que era la 23 de las que..., efectivamente, era su 13, pues fue la 23 que se aprobó.

Y hacía mención en su intervención a esos criterios cuantificables que ya les digo de antemano que, cuanto menos numéricos seamos, mejor será el plan y más vigencia tendrá, pues que había que tener unas limitaciones de prohibición en función de los censos. Claro, y que la población de referencia tenía que ser la del padrón municipal.

Teníamos municipios, por ejemplo, con 6.000, 8.000 o 10.000 habitantes que en verano tenían 200.000 habitantes. Imagínense el disparate de que el desarrollo urbanístico se tuviera que cuantificar en torno a los habitantes del padrón. Eso pasaba un poco.

O, por ejemplo, con el cómputo del suelo. Pues, resulta que, así como se sacó el suelo industrial por ley, pues qué pasaba con el suelo turístico, qué pasaba con muchos suelos, con suelo comercial, a efectos de ese cómputo poblacional. Luego, se fue matizando con la Instrucción 1 del 2013, con la... Afortunadamente, la norma, como usted bien ha dicho, la ha derogado.

Entonces, claro, nos encontramos con que el Partido Socialista en su intervención hacía mención a las aspiraciones que tenía el POTA. Y yo, sinceramente, después de ver esa intervención, veo que casi nada de lo que se decía se cumple.

Por eso yo me quiero quedar, fundamentalmente, con lo que dice la LISTA que tiene que ser la futura revisión del POTA. Y que, cuando entre en el Parlamento esa actualización, esperemos que de calado, en función del tiempo en el que se va a trabajar la cartografía de los estudios y todo lo que se va a hacer, pues en el Parlamento seamos capaces de quedarnos con lo que supone esa actualización del plan, ¿no?

Y yo quiero concluir mi intervención haciendo mención a algo que todos estaremos de acuerdo, y es que la LISTA ya dejaba sentado el camino para que el POTA sea un documento útil a las administraciones y que no cometa el error que cometió anteriormente. Y digo esto porque...

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Venzal, vaya concluyendo.

## El señor VENZAL CONTRERAS

—Voy concluyendo.

... remite el artículo 5, en orden a cómo han de plantearse las determinaciones y su prevalencia, las directrices y su vinculación, y las recomendaciones, que si uno se aparta de ellas, deberán justificarlas.

Hay flexibilidad, y yo creo que, en esa línea, es donde tenemos que estar todos, en los objetivos que marca el POTA y dentro de..., como la propiamente ley dice, que tiene que redactarse.

Nada más y muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Venzal.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comenzamos esa revisión, una revisión importante, y lo hacemos en el primer minuto del Gobierno y con trabajo adelantado. Teníamos previsto hacerlo, dar continuidad a esa revisión, de ahí que tuviéramos el pliego a punto, preparado para licitarse, pero también trabajos ya avanzados que han desarrollado los funcionarios de la Dirección General de Urbanismo, porque sabíamos que era el siguiente paso que debíamos dar para completar esa revisión profunda, tantos años después, porque la exigencia

legal así también lo requiere, para afrontar escenarios sociales, crecimiento del desarrollo del territorio en el conjunto de Andalucía.

Y lo importante es arrancar, comenzar, hacerlo en el primer minuto para ganar tiempo, así lo hemos hecho, y dándole la máxima agilidad, ese es el compromiso, darle la máxima agilidad y prioridad porque sabemos la importancia que tiene la definición de esos objetivos, el diseño de lo que va a ser ese nuevo plan.

Decirles, hombre, máxima agilidad. Evidentemente, no hablo de proyectos de legislatura, estamos iniciando, tendremos que ir cumpliendo también los tiempos que nos marca el desarrollo del documento de estas características, sobre todo cuando la pretensión es tener la máxima participación, como hemos buscado, a pesar de ese trámite de urgencia, con la aprobación de la ley por la materia tan importante que regula, especialmente, con los ayuntamientos, porque se ven afectados. Y nos parece fundamental hacerlo, como lo hemos hecho de la mano de los mismos para la ley, para el reglamento, de la mano de la FAMP. Los gobiernos locales que son esenciales pero, evidentemente, bajo la dirección y la competencia que tiene encomendadas la Junta de Andalucía.

Hombre, once años se tardó en formular, en aprobar el plan anterior, por eso hablo de legislatura, pero el compromiso es darle la máxima agilidad.

Segundo compromiso: favorecer el desarrollo completo, de arriba abajo. Dieciséis años después, el plan anterior sigue sin completarse, ha finalizado su desarrollo dieciséis años después. Fíjense cuántas oportunidades se han perdido por el camino.

Luego, agilidad máxima, pero también favorecer ese desarrollo completo y revisión de arriba abajo.

Yo creo que tenemos la oportunidad de revisar el documento máximo, el primero, pero de ahí revisaremos, ya se lo he dicho también, esos documentos que se verán afectados por el plan superior, que son los planes subterritoriales.

Con participación máxima, espero también su colaboración, la de sus grupos, los que representan, pero también la intención de tener el máximo acuerdo y consenso. Yo creo que tenemos que hacer un esfuerzo porque tenemos en mano el poder regular una materia sensible, de enorme importancia, como es la nueva ley y sus objetivos para el desarrollo de Andalucía, de nuestros pueblos, de nuestras ciudades. Y recoger, adelantarnos a situaciones sobre las que ya tenemos y mostramos preocupación y debemos adelantarnos también desde el punto de vista de esa ordenación territorial.

Por último, en sintonía con la nueva ley, evidentemente. Yo siento que a algún grupo no le guste esa nueva ley, su filosofía, y el articulado que recoge su pretensión, en definitiva. Claro, evidentemente, se ha dado la vuelta como a un calcetín al planteamiento anterior, a los objetivos que regulaba la LOUA, con esa flexibilidad, como criterio principal para podernos también adelantar y afrontar, sobre todo en la aprobación de planeamientos, a nuevas situaciones.

Me gustaría informarles de una cuestión que creo importante. Fíjense, hoy tenemos constituidas 101 —el dato de hoy— mesas de trabajo con ayuntamientos de Andalucía, diversos en población, de interior, litoral, que ya trabajan de la mano de la Junta de Andalucía, mesa técnica constituida en las delegaciones provinciales para favorecer la aprobación del nuevo planteamiento en sus municipios. Luego pone de manifiesto la ilusión, el interés y el camino que han emprendido municipios de todo tamaño y ca-

suística para contar con un nuevo plan general tras aprobarse la nueva ley, con ese camino que marca la LISTA y que también, como saben ustedes, no solo regula el urbanismo, sino también la ordenación del territorio, que es la materia en la que esta tarde he querido comparecer para trasladar esos objetivos, pero, sobre todo, para pedirles colaboración y ayuda, acierto, en ese documento que va a condicionar el futuro, el crecimiento, el desarrollo del conjunto de Andalucía.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000585. Pregunta oral relativa a los PGE 2023, en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y ahora empezamos el tercer punto de esta comisión, que es sobre las preguntas orales.

Como ya acordamos, la primera la va a formular el señor Bueno, en relación con los presupuestos generales del Estado en Andalucía para 2023.

Señor Bueno, cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenas tardes, señora presidenta.

Y muchas gracias, señora consejera.

Y les agradezco a sus señorías que me hayan permitido adelantar este punto al primero del orden del día de las preguntas orales en comisión.

Bueno, señora consejera, tenemos muy claro, nosotros tenemos muy claro que los presupuestos generales del Estado que se están tramitando por el Gobierno de España son unos presupuestos dañinos para todos. Parece ser que los únicos que no se han dado cuenta han sido el propio Partido Socialista y el señor Sánchez. Son unos presupuestos dañinos porque consolidan la subida de impuestos, porque no ajustan el IRPF a la inflación y que, por tanto, conllevan una pérdida de poder adquisitivo del 20% para todos los ciudadanos, de nada más y nada menos que el 20%, con lo cual no es una buena noticia para los ciudadanos.

Pero eso sí, los mensajes electoralistas, que no falten. Y, en ese sentido, el Gobierno de España está permanentemente en ello, en esos mensajes electoralistas. Y dicen que son los presupuestos que nos llevarán a la salida de la crisis social que estamos viviendo en España. Y no, los presupuestos generales del Estado no son sociales, lo que son es socialistas; es decir, más impuestos, más pobreza, más déficit y más deuda; eso es lo que caracteriza a los presupuestos socialistas, cada vez que los hacen.

Pero vayamos al tema de las infraestructuras. Viene el Gobierno de España a Andalucía prometiéndolo todo, año tras año; todos los años promete todas las obras habidas y por haber. Dicen que lo van a hacer todo, pero la realidad es bien distinta, porque si analizamos, aunque sea, los datos de este año —y ahora intentaré también hablar de los del año que viene—, los del año 2022, donde también iban a hacer todas las obras habidas y por haber, resulta que a 31 de agosto, la ejecución del presupuesto en infraestructuras, en inversiones en infraestructuras, está en el 38%, y además unos cuantos puntos por debajo más todavía en Andalucía, con lo cual nos tememos lo peor: que no hacen todo lo que dicen y todo lo que prometen. Así, desde luego, es absolutamente imposible que creamos lo que dicen que van a hacer.

En Andalucía, además, sabe usted, señora consejera —porque lo conoce de primera mano—, que se han olvidado de casi todo: el corredor mediterráneo, desde Bobadilla hasta Murcia, pasando por Antequera, Granada y Almería; la alta velocidad, el tren litoral de Málaga; nuestras autovías competencia

del Estado están todas absolutamente abandonadas... Como les decía, es absolutamente todo. Pero, para colmo, cuando el Gobierno andaluz quiere ayudar, como ha ocurrido en varias ocasiones que usted lo ha propuesto, lo que se hace, en esa tendida de mano que usted le hace al Gobierno de España, lo que hacen es despacharla con portazos. Y, en ese sentido, yo también manifiesto aquí nuestro malestar, porque ese Gobierno de Andalucía, preocupado por los andaluces, que ha dicho ya que viene una congestión, por ejemplo, en el tema ferroviario de las cercanías y en las medias distancias con las ciudades andaluzas y no hay respuesta. O ese estudio, ese proyecto que hizo la Junta de Andalucía, el Gobierno de Andalucía —usted, su consejería—, para unir Santa Justa con el aeropuerto y ahora resulta que, en un berrinche de niños pequeños, el Gobierno de España lo va a repetir; será que no le gusta el proyecto que hizo el Gobierno de Andalucía, lo va a repetir, y lo que está haciendo, al fin y al cabo, es dilatar ese procedimiento permanentemente.

Pero es que, además, hay una cosa última que nos preocupa, que está..., que ha aparecido, en los medios de comunicación ayer y anteayer, que es el recorte del que habla ya Bruselas también para las inversiones en España, porque resulta que no cumple con los requisitos que le dice la Unión Europea. La señora Montero, la ministra de Hacienda, no ha sido capaz ni siquiera de poner en marcha la herramienta CoFFEE, que es la herramienta informática necesaria para que se dé el visto bueno a los proyectos, y lo que le ha pedido a las comunidades autónomas es una hoja de Excel, que veremos a ver dónde acaba esa hoja de Excel, señora consejera.

En cualquier caso, nos gustaría que nos valorara los presupuestos generales del Estado en nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Bueno.

Señora consejera, cuando usted quiera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

En efecto, los presupuestos para Andalucía, los presupuestos generales del Estado son claramente insuficientes para Andalucía. No es proporcional lo que recibe esta comunidad autónoma respecto a su población, como tampoco lo ha sido en el reparto de los Next Generation, y eso resta proyectos e inversiones para el conjunto de Andalucía.

Mire, usted ha detallado esa ausencia de proyectos, algunos reclamados, esperados históricamente, que tampoco llegan con estos presupuestos, que tampoco se define su empuje definitivo y el compromiso.

Pero quiero detenerme en el ferrocarril, y decía, creo que hay que hablar de ferrocarril... A todos nos preocupa esa movilidad, que ha de ser sostenible, la vertebración, la comunicación de Andalucía. Y, desde

luego, nos preocupa la situación del ferrocarril en nuestra comunidad autónoma, infraestructuras..., la línea convencional, que necesita mejorar de forma determinante y que requiere de inversión. Nos preocupa la situación del avance, de dar a culminar los corredores ferroviarios a su paso por Andalucía; acumulan retrasos muy importantes. Vislumbramos, con los presupuestos generales del Estado, que van a continuar a ese ritmo de ejecución de obras. Fíjense: la inversión en el tramo común a ambos corredores, el proyecto que decimos de Estado, como es la renovación de la línea férrea Algeciras-Bobadilla, se reduce en un 57% respecto al presupuesto anterior del año pasado: 85 millones de euros. Es muy improbable, por tanto, que la ejecución que se plantea, que la actuación que se plantea se pueda ejecutar en 2023 respecto a la financiación, a la partida presupuestaria que recoge el presupuesto.

Tampoco el corredor mediterráneo avanza. El retraso en el tramo Murcia-Almería es importante; se suma a la conexión entre Granada y Almería, que sigue sin despejarse, sin proyecto constructivo; y sin proyecto constructivo el tramo de Granada con Bobadilla, para conectar también con el ramal central.

No se destina, por tanto, presupuesto para la ejecución de esos dos proyectos, ante la indefinición técnica de los mismos.

Nos preocupa también la escasa inversión que proponen los presupuestos —usted también ha hecho referencia— respecto a la ampliación de las cercanías en nuestra comunidad autónoma, donde ya tiene ese servicio, prestándose, el Gobierno de España, pero también donde podría ampliar e iniciar ese servicio, que es de movilidad metropolitana y que afecta también a nuestras ciudades. Se afrontan también con escasez proyectos para beneficiar a nuestros puertos, los de interés del Estado, ramales, que nos parece que, en un momento de competitividad clave en el que nos encontramos, son fundamentales.

Luego, señoría, evidentemente insuficientes. Y preocupada, preocupada por la situación del ferrocarril en nuestra comunidad autónoma, por su día a día, por la calidad en los servicios que ofrece, por las deficiencias en esos servicios en la red comercial, por la ausencia de proyectos y por la indefinición de los mismos respecto a los corredores a su paso por Andalucía, que cuentan con financiación europea, que deben culminarse para Andalucía, para que nuestros puertos..., para la definición de esa área logística, que debe convertirse Andalucía en la más importante del sur de Europa, coincidiendo con la estrategia de este Gobierno, pueda avanzar y Andalucía..., y nuestros puertos..., que esa actividad sea también competitiva en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

**12-22/POC-000686. Pregunta oral relativa a la construcción de la nueva autovía Málaga-Ronda-Campillos»**

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, vamos a hacer otro nuevo cambio, a petición de otro grupo, que entiendo que no va a tener ningún problema, dado que la señora Ambrosio tiene que...

[Intervención no registrada.]

Ah, perdón, pues adelante, señoría, cuando usted quiera.

La señora AGUILERA GAMERO

—Muy bien. Muchas gracias, presidenta.

Consejera, la autovía a Ronda fue una promesa electoral del Partido Popular en las pasadas elecciones. Pasó toda la legislatura, y tenemos que decirle que, como usted bien sabe, ni un solo metro de esta autovía hasta Ronda, ni un solo metro que salga desde Ronda.

Hoy queremos hacerle unas preguntas muy concretas a la señora consejera. ¿En qué fase, en concreto, se encuentra ese proyecto de construcción de la nueva autovía a Ronda que ustedes prometieron? ¿Cuál es la fecha prevista de ejecución del tramo hasta Ronda? No nos hable usted más de Casapalma ni de Zalea, porque eso todos sabemos que es un proyecto de mejora antiguo, que lo que pretende es aliviar los problemas de tráfico del Guadalhorce. Le pedimos concreción, señora consejera. Por favor, no se contradigan más. Queremos claridad, queremos transparencia, queremos que usted nos dé datos, que sea concreta, como le he dicho antes. ¿Tenemos ya las conclusiones del estudio de viabilidad de la autovía? ¿Cuál va a ser el trazado? Porque en septiembre ustedes dijeron que ese estudio estaba concluido, y que el proyecto más lógico sería mantener el actual trazado. Algunas veces hablan de autovía, otras veces hablan de vía de altas capacidades.

Hace poco, hace unos días, con ocasión de la presentación del nuevo presupuesto de la Junta, acababan de decir ustedes que estaban otra vez valorando el trazado. ¿En qué quedamos, tenemos trazado o no tenemos trazado? El proyecto de obras, ¿está el proyecto de obras? ¿En qué fase, en licitación, en redacción, en contratación? Porque cada vez nos cuentan una cosa. ¿Se sabe cuánto va a costar esa autovía? ¿Se sabe cuándo van a empezar las obras? ¿Se saben los plazos de ejecución? ¿Tienen ustedes dotada alguna partida presupuestaria para la ejecución de la autovía de Ronda en este presupuesto? ¿Aparece en el anexo de Inversiones la autovía de Ronda, señora consejera? ¿Podría contestarnos usted, si aparece, cuál es la dotación que tiene?

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, le voy a dar la información con máxima transparencia.

Nos encontramos en este momento en la fase de redacción del estudio informativo de mejora mediante vía de alta capacidad de la conexión Málaga-Ronda-Campillos. Es un eje completo, que determina ese itinerario social y medioambiental, el que sea más interesante para el desarrollo de esta infraestructura.

Una vez se encuentre finalizado este trabajo, nos va a permitir establecer qué alternativas contamos para la realización de este proyecto de vía de alta capacidad.

Y el coste —me preguntaba usted por el coste y los plazos— se definirá cuando se complete el estudio, como usted sabe, y cuando elijamos la opción que sea más factible.

Hemos tratado de ganar tiempo para identificar esta vía de alta capacidad, atendiendo a los objetivos de la Dirección General de Infraestructuras. Y realizamos un nuevo planteamiento con respecto a la metodología que aplicamos desde el primer momento, mucho más ambicioso, al optar por realizar un estudio informativo en lugar de un estudio de viabilidad. Esto supuso un importante paso cualitativo en el proyecto, porque, además de esas posibles alternativas para dicho eje, también se van a considerar otras cuestiones para reducir también los plazos.

El estudio informativo cuenta con un presupuesto de 200.000 euros y se encuentra en una fase avanzada, que incluye, en el Plan de Infraestructuras de Movilidad y de Transporte, en el Pitma, aprobado este miércoles en el Consejo de Gobierno. Del estudio informativo se ha terminado la fase A, encaminada a la realización de un diagnóstico de la situación actual del área de estudio, con fin de obtener los posibles corredores para acoger esta nueva infraestructura. Como parte de la tramitación ambiental, indicarle que ya ha sido enviado el documento inicial del estudio informativo para esa consulta previa al órgano ambiental. El consultor deberá redactar el documento inicial que sirva para realizar ese trámite de consultas previas al órgano ambiental.

Seguimos trabajando, lo hace el consultor, en la fase B, al mismo tiempo, de forma simultánea, que se centrará en analizar las alternativas seleccionadas tras la fase A del estudio, y se definen con mayor precisión esas alternativas seleccionadas para establecer definitivamente su impacto ambiental. Esta fase va a permitir iniciar el proceso de información pública e iniciar el procedimiento de autorización ambiental unificada.

Por último, quedaría la fase C del estudio informativo, en la que se estudiarán e informarán las alegaciones a la información pública y se incorporarán las prescripciones impuestas de autorización ambiental unificada y de aprobación provisional del estudio. Cuando se termine dicho estudio se tendrán que contratar los respectivos proyectos constructivos, usted también lo conoce. Y ese será el momento para poder ofrecerle esa información respecto a la alternativa elegida, el coste también y la ejecución de la misma.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, ya vamos a volver al orden del día que venía recogido en la...

[Intervención no registrada.]

Ah, perdón, perdón. Cierto, cierto.

## La señora AGUILERA GAMERO

—Gracias, señora presidenta.

Lo voy a hacer cortito, pero no voy a renunciar a mis dos turnos.

Bueno, señora consejera, muchísimas gracias por su información. Nos quedan claras muchísimas cosas.

En primer lugar, no hablan ustedes ya de una autovía, hablan de vía de alta capacidad. No han valorado aún las alternativas, no hay estudio de viabilidad, del que nos vienen hablando desde hace tres años. Ahora se llama estudio informativo. No hay informe del órgano ambiental aún ni se ha iniciado el trámite. No hay proceso de información pública abierto. No hay aprobación, ni siquiera provisional, del proyecto. Los proyectos constructivos no están contratados, ni licitados, ni hechos, ni nada de nada. Entonces, nos queda muy claro.

¿Me puede contestar en el segundo turno, señora consejera, por favor, si se compromete usted, reitera ese compromiso que han hecho tantas veces a los ciudadanos de la Serranía de Ronda, de que cuando termine esta legislatura tendremos una autovía —que ya vemos que no—, una vía de altas capacidades? ¿Sí o no? La respuesta es concreta, por favor.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señorita.

Señora consejera.

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

—Me preguntaba que le diera información de la situación de ese estudio informativo que ha licitado este gobierno, ante la ausencia, cero papel, cero proyectos, no trabajó el Gobierno anterior en este importante eje, que abandonó, llegando a licitar algún tramo del mismo, sin llegar a iniciarse las obras.

Y hemos tenido que empezar actualizando esos proyectos. Y esto requiere un tiempo, sobre todo cuando estamos hablando de una gran inversión, donde el estudio, la decisión del proyecto, es fundamental para garantizar la viabilidad del mismo. Y lo he hecho, detallándole cada una de las fases y en qué situación se encuentran, y cómo avanza esa ingeniería con un contrato de 200.000 euros, que está en fecha, ejecutándose, pues esto es tiempo de avanzar, y así se lo he explicado. Ese estudio de viabi-

lidad, su impacto ambiental, el del proyecto avanzan, avanzan a buen ritmo. Y esperemos poder contar con ese documento, que es el documento inicial para licitar la redacción de los proyectos, ante la ausencia de los mismos, lo antes posible.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Ahora sí, de vez en cuando me equivoco.

## 12-22/POC-000037. Pregunta oral relativa a la ejecución de los fondos europeos para programas de rehabilitación, accesibilidad y eficiencia energética en el parque público de vivienda en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora ya seguimos con el orden establecido en la convocatoria..., en el orden del día de la convocatoria. Así que ahora es el turno del señor Gaviño, que planteará una pregunta sobre la ejecución de los fondos europeos en programas de rehabilitación, accesibilidad y eficiencia energética en el parque público de vivienda en Andalucía.

Adelante, señoría.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, pues eso, ¿cuál es el nivel de ejecución de los fondos europeos para la rehabilitación, la accesibilidad y la mejora de la eficiencia energética del parque público de vivienda de Andalucía? Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora consejera.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, desde 2019 hasta la fecha se ha afrontado la inversión de 27,5 millones de euros, a través de la puesta en marcha de tres programas que han sido financiados con el Fondo Europeo de Desarrollo Regional 2014-2020, y más recientemente con los fondos REACT-EU, que ha destinado Europa para la recuperación de la pandemia.

Un primer programa, el de rehabilitación energética del parque público de viviendas. Ha contado con un presupuesto global de casi quince millones de euros, en concreto 14.973, de los que en el periodo 2019-2022 se han ejecutado casi 12,8 millones de euros.

El impulso inversor aplicado por este gobierno durante la pasada y la presente legislatura nos ha permitido alcanzar un grado de ejecución de este programa del 98%. En su conjunto se han finalizado 24 actuaciones, que han permitido mejorar la eficiencia de 1.285 viviendas pertenecientes al parque social de titularidad da AVRA.

El segundo programa, enfocado a las áreas de regeneración y renovación urbana, las ARRU, ha contado con un presupuesto global de casi veintiocho millones de euros, de los que desde 2019 se han ejecutado más de 8,6 millones de euros. El grado de ejecución del conjunto de este programa se eleva en todas las actuaciones que están en marcha al 91%. En este caso, se han realizado obras sobre 4.491 viviendas, y se encuentran en ejecución actuaciones tan importantes como la reorganización de vacío central en la barriada del Polígono Sur de Sevilla, o la finalización de 26 viviendas en Jerez de la Frontera.

Por último, estamos impulsando un programa de obras para mejorar la eficiencia energética, también en el parque público de viviendas de AVRA, con cargo a los fondos REACT. Se trata de un programa incorporado al presupuesto de AVRA en las anualidades 2021-2022, y se han licitado las 35 actuaciones ya previstas para mejorar la eficiencia energética de 1.040 nuevas viviendas. Los plazos previstos para la finalización —nos encontramos desarrollando su ejecución— no van más allá, en ningún caso, del primer semestre de 2023, conforme marca el programa operativo. En este caso, disponemos de un presupuesto de 22 millones y medio de euros, de los que en este momento, a la fecha, hemos ejecutado, se ha ejecutado un 27%.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.  
Señor Gaviño.

## El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

No seré yo, señora consejera, quien le contradiga en los datos que usted aporta desde la consejería, entiendo que son los datos oficiales de los que se consta, pero se contradice usted misma con los que aportó en la comparecencia que tuvo ante esta comisión en las líneas generales que planteó al inicio de este mandato, en las que usted nos hablaba de que para conservación de vivienda pues AVRA, o la consejería, había puesto cuatro millones y recibía 662 millones de fondos europeos; en accesibilidad, ponía la consejería cinco millones y recibía otros muchos más de Europa, y para eficiencia energética, usted nos hablaba de que tenía 33 millones, por un lado, más los fondos REACT, otros 22,4 millones. Son sus palabras en esas comparecencias de líneas generales. Y ya le digo que por favor contraste los datos que aporta hoy y aportaba entonces, porque eso nos hace evaluar que ustedes, cuando se dirigen a la sociedad o a nosotros, entre lo que prometen, lo que presupuestan y lo que ejecutan pues hay mucha distancia.

Y no es que yo quiera ponerle en duda su labor, señorita, pero los ejemplos son constantes. Es dolorosa, por ejemplo, la gestión del bono de alquiler joven, en el que ustedes, después de diez meses, lo sacan con complicaciones, con dolor, con pena y con tirón de orejas del defensor del pueblo de Andalucía, y a pesar de que reciben para ello suficiente dinero del Estado, y también lo reciben para el Plan Estatal de Vivienda, o lo reciben para la rehabilitación de edificios y viviendas sociales más eficientes.

Cantidades ingentes de dinero, como le digo, en este último caso 328 millones de euros, a lo que ustedes respondieron que era insuficiente porque había que contar con la crisis inflacionista y que habían subido los precios de todo y que les dieran más dinero. Si fuera diligente el Gobierno, pues entiendo que estaría en posición de poder pedir más dinero.

Pero es verdad que, respecto de sus promesas, lo que ustedes presupuestan..., y el ejemplo es el proyecto de presupuestos que ustedes han presentado. Pero hablemos de la realidad, de lo que ustedes tenían en el presupuesto anterior, si no llega a ser por los fondos europeos es verdad que a ustedes el presupuesto no se lo salva nadie, negro sobre blanco todo dependía de lo que viniera de Europa o del Gobierno de España. Y sin esos fondos no se podría hablar ni de Plan VIVE, ni de Plan EcoVivienda, ni de rehabilitación, ni accesibilidad, ni eficiencia energética del parque público andaluz, no porque no tengamos buenos funcionarios, los trabajadores y trabajadoras de AVRA son excelentes profesionales; es más una cuestión de incapacidad de la dirección política de esta materia, que se dedica o a pedir más o a poner excusas del tipo de que son difíciles de tramitar las subvenciones, que las convocatorias son complicadas, que las ayudas las están sacando —ese continuo recurso de la procrastinación, el «estamos trabajando en ello»— o el que no conocían los fondos a ciencia cierta, cuando ha sido la comunidad, es la comunidad autónoma que más fondos recibe.

Mire, señora consejera, hay un dato que es muy cierto, y es global de su consejería, y es que en este año han contado en el presupuesto de inversiones con 5.200 millones, de los que han ejecutado 931; 931 de 5.200. Señora consejera, eso supone un 16% a finales de septiembre. Creo que entre lo que..., como le decía, lo que ustedes prometen, lo que presupuestan y lo que ejecutan hay un mundo, y que tanto que les gusta hablar de ese milagro económico, al final va a ser verdad que ese milagro económico del que presumen ustedes se llama Pedro Sánchez y se llama Unión Europea, y que su realidad económica se llama ineficacia.

Muchas gracias.

## El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gaviño.

Tiene la palabra, señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, se lo he dicho, en los cuatro últimos años, de 2019 en adelante, esta consejería ha afrontado con cargo a los mencionados programas —se lo he detallado uno a uno— una inversión de 27 millones y medio de euros, a la fecha, a día de hoy. Estrictamente sobre lo que usted me ha preguntado, que son los programas que afectan a la rehabilitación y a la mejora de la accesibilidad y eficiencia energética del parque público que gestiona AVRA.

Si analizamos el grado de ejecución que le he detallado del conjunto de todos los programas, alcanzamos un porcentaje global del 70% en estos momentos, y ello teniendo en cuenta que los programas REACT-EU están ejecutándose en este momento. Le he trasladado los que se encuentran en licitación, en ejecución, y que aún nos queda un camino por recorrer, pero también le he indicado cuál es nuestro objetivo y cuándo van a estar finalizadas todas esas actuaciones.

Por todo ello, por mucho que se empeñe, solo quiero expresar mi satisfacción por el grado de ejecución alcanzado, por el trabajo desarrollado en momentos que han sido muy complejos y, desde luego, gracias al esfuerzo, a la profesionalidad y al trabajo de los profesionales de AVRA, que han visto cómo su trabajo se reforzaba, teníamos que sacar adelante, gestionar esta importante cantidad de fondos en beneficio de Andalucía y de su reactivación económica.

Gracias.

---

## 12-22/POC-000261. Pregunta oral relativa al desdoble de la A-431

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Socialista, Isabel Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Sí.

Para preguntarle, señora consejera, el grupo parlamentario quiere utilizar esta iniciativa para saber cuál es la previsión que tiene su consejería para acometer el desdoble de la A-431 a su paso por la provincia de Córdoba.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, usted me pregunta por la A-431, que constituye un corredor viario entre Córdoba y Lora del Río, que pertenece a la competencia de la Junta de Andalucía. En la actualidad se encuentra desdoblado el tramo anterior, hasta el kilómetro 10, desde la capital hasta la pedanía de Villarrubia de Córdoba.

La actuación se planteó por la necesidad de ampliar la capacidad de esta vía, y adelantándose a un futuro.

Decirle, señoría, que a lo largo de este tiempo y, de hecho, desde 2019, la dotación económica que hemos invertido en la conservación de esta carretera en los municipios por los que circula, en su trayecto, en la provincia de Córdoba, casi tres millones de euros. Nos parece una fuerte inversión para mejorar esta vía, y adelantándonos a proyectos que llegarán, estoy convencida, como el que usted me plantea.

Pero, mire usted, hemos priorizado en otros proyectos y avanzando en la mejora en la conservación de la misma, repito, una importante inversión, la más importante realizada en los últimos años, de casi tres millones de euros.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, yo creo que estos datos los tiene que tener la consejería, porque igual que he tenido acceso lo debe tener su equipo.

La A-431 es la vía autonómica que en estos momentos soporta mayor nivel de tráfico, no solo de la provincia de Córdoba sino que me atrevería que incluso de Andalucía, ¿no? Y son datos que los he recopilado directamente del mapa de tráfico de la Junta de Andalucía, al que no he podido acceder de una manera más actualizada, y los que tengo son los del año 2019, pero supera con creces los 25.000 vehículos a diario, ¿no? Entre las localidades de Palma del Río y de Posadas son 6.500, entre Posadas y Almodóvar del Río 6.022, entre Almodóvar del Río y Villarrubia 6.666 y ya se dispara entre Villarrubia y Córdoba, superando los 27.774 vehículos a diario. Vehículos de todo tipo, hay un tráfico intenso en esa vía, desde camiones de gran tonelaje, porque además se accede a través de polígonos industriales, autobuses de pasajeros y de transporte escolar y muchísimo vehículo particular.

En las previsiones de la consejería se ha planteado en todo momento, fruto también de estas cifras de densidad de tráfico, el desdoble de esta carretera, acometiéndolo en distintas fases, ¿no? Se hicieron en su momento, como bien ha planteado usted, esos diez primeros kilómetros —los que están más cerca de la ciudad y los que tienen acceso a las barriadas de la ciudad de Córdoba —Villarrubia, El Higuérón, Majaneque y la Entidad Local Autónoma de Encinarejo—, y están pendientes, sobre todo y con mayor urgencia, la variante norte de Villarrubia y el desdoble de Villarrubia a Almodóvar. Estamos hablando de una comarca importante de la provincia de Córdoba, la del Bajo Guadalquivir, que, con otras barriadas de la ciudad de Córdoba, está en torno a ciento treinta mil vecinos..., los que a diario —para, insisto, polígonos industriales, centros comerciales, incluso a institutos de Enseñanza Secundaria— se desplazan a diario, ¿no?

La consejería, a lo largo de estos últimos cuatro años que usted ha estado al frente, no ha ejecutado ninguna de las obras que quedaban pendientes en la provincia de Córdoba: ni la autovía del Olivar, ni el desdoble de la A-306, ni la ronda norte de Córdoba, ni la ronda del Marrubial, pero tampoco la A-431. La única que han puesto en marcha es la variante de la Angostura, con un nivel de ejecución bajísimo. Y no han planteado tampoco proyectos de impacto, ni de transformación para la provincia de Córdoba; ni un puente ni una nueva carretera.

Y la gestión durante estos cuatro años... —usted me habla de los tres millones de euros— ha sido para actuaciones del firme, del trazado, en trazados, además, muy cortitos, con lo cual... Esta mañana, en esta comisión hemos hablado de la necesidad y de la urgencia de acometer la segunda fase de la variante oeste de Córdoba. El no desdoblamiento de la A-431, a quien afecta fundamentalmente es, precisamente, a esta vía, con lo cual, el nivel de exigencia y de inmediatez que hoy se ha pedido ahí... —y hablo de exigencia, porque ha sido imposible poder pactar el que cambiáramos el verbo «exigir» por «solicitar» o por «impulsar»—, no concuerda para nada con la laxitud por parte de la consejería a la hora de acometer este desdoble.

Si en la provincia de Córdoba se [...] norte, sur, este y oeste, la única vía de comunicación con la provincia que queda de titularidad autonómica es precisamente esta 431. Y yo quisiera, de verdad, poder conocer, en esta segunda intervención, si está previsto, por lo menos, porque de la respuesta suya me quedo con un único resultado: se han quedado en las promesas electorales —no en la campaña del 2022, sino

también en la del 2018—. Y este sería uno de los graves incumplimientos con la provincia de Córdoba al que el Partido Popular, desgraciadamente, nos vienen acostumbrando en los últimos momentos.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, avanzamos para poder afrontar mejoras en la red viaria de la provincia de Córdoba, dotar de nuevas infraestructuras en sus proyectos, que eran y que son necesarios.

Le decía que hemos hecho una exhaustiva inspección de nuestras vías y hemos priorizado en actuaciones que son necesarias, pero especialmente en materia de conservación. Y le indicaba el esfuerzo inversor que hemos realizado, que era necesario para mejorar la seguridad vial de esta vía, en primer lugar.

En segundo lugar, nos hemos comprometido con esta infraestructura. No ha sido abandonada, puesto que se recoge en el Plan de Infraestructuras, en el PITMA, que ha sido aprobado por el consejo de gobierno celebrado en el día de ayer.

Pero le recuerdo que en el año 2011 se elaboraron dos proyectos para duplicar esta vía: el proyecto de la variante de Villarrubia y el proyecto para duplicar la calzada de la A-431 entre Villarrubia y Almodóvar del Río. Ambos proyectos han sido introducidos en el PITMA, en el documento de planificación, para poder contar también con fondos europeos en su ejecución. Pero decirle que estos dos proyectos, que se elaboraron en 2011, los gobiernos anteriores los dejaron caducar, como todos los proyectos de la provincia de Córdoba. Se necesita, previamente, tener que actualizar esos proyectos a la normativa vigente y pasar su trámite ambiental.

Yo entiendo su preocupación, pero hay que avanzar en cada uno de esos proyectos partiendo de cero, desde el inicio, como lo hemos hecho en las obras que usted detallaba que afectan a la provincia de Córdoba en materia viaria.

Por tanto, vamos dando pasos firmes, actualizando los proyectos, licitando los mismos para pueblos construir.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000559. Pregunta oral relativa a la mejora de la movilidad sostenible del municipio de Carmona

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, es..., la siguiente pregunta es sobre la mejora de la movilidad sostenible del municipio de Carmona, por la señora Nieto.

Adelante señoría.

La señora NIETO CASTRO

—Mucha gracias, presidenta.

Buenas tardes.

Bueno, consejera, ya ha visto en la exposición de motivos la referencia de nuestra pregunta. En Carmona, la estación se encuentra alejada aproximadamente 14 kilómetros del casco urbano, está en una pedanía. Allí hay una estación de Renfe, que permite a la ciudadanía que se traslada hasta Guadajoz —que es el nombre de la pedanía donde se encuentra la estación—, pues —como le digo—, pueden enganchar con el C1 de Renfe y, por tanto, de cercanía y, por tanto, hacer uso de esta línea, beneficiarse del bono de transporte, que está vigente, como mínimo, hasta finales del año próximo. Y cuenta con una frecuencia de horarios y demás que se acompasa bien con..., tanto con las necesidades que tengan de desplazarse estudiantes, trabajadores, trabajadoras..., bueno para disfrutar del ocio y también en sentido inverso, para visitar Carmona, que bien bonita que es.

Pero no hay una conexión de transporte público entre Carmona y Guadajoz. Y hay mucho consenso en la ciudad —y usted lo conoce, porque su formación también lo comparte— en torno a una futura construcción de una estación de cercanías en el propio casco urbano, pero bueno, esto, largo lo fiamos.

Y en la gestión del mientras tanto, consejera, le preguntamos si valoran hacer, a través del Consorcio Metropolitano de Transportes de Sevilla o con alguna otra figura que usted nos quiera trasladar, algún convenio para que haya una posibilidad para la ciudadanía de llegar a Guadajoz y poder enganchar con el cercanías de Renfe, para poder ir a Sevilla y al resto de localidades por las que pasa la línea C1.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Desde el Ayuntamiento de Carmona, como entidad consorciada, se han mantenido contactos con la gerencia del consorcio en los que se nos ha planteado diferentes propuestas para la mejora de la movilidad del transporte público para su municipio. Entre ellas, aquella sobre la que versa su pregunta, habiendo sido también objeto de estudio por los servicios técnicos de la entidad metropolitana.

Hablaba usted de esa conexión del núcleo urbano de Carmona con su pedanía, que se separa unos 14 kilómetros, pero constituye un tráfico urbano sobre el que no tiene atribuidas competencias el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. El grueso de los desplazamientos metropolitanos de la población de Carmona en transporte público se atiende mediante el tráfico Carmona-Sevilla, una concesión — en concreto, Carmona-Sevilla-Puerto Serrano—, que sí forma parte del ámbito del consorcio; lo conoce el ayuntamiento, pero que no incluye esa conexión por la que usted hace referencia, la de Carmona-Guadajoz. Por tanto, el consorcio, hoy, carece de cobertura jurídica. Sí se ha expresado para actuar sobre el mismo.

¿Qué estamos haciendo? Hemos ofrecido colaboración al ayuntamiento, porque estoy de acuerdo con usted que, aunque sea en otra fase, la aspiración del municipio es contar con esa red de cercanías que le una con la ciudad de Sevilla y también con los municipios de la comarca de Los Alcores. Luego, estamos asesorando, preparando con el ayuntamiento, nuestros técnicos, esa solicitud, la propuesta para conectar con cercanías Carmona y también por lo que usted me hacía referencia.

Gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Nieto.

#### La señora NIETO CASTRO

—Gracia, presidenta.

Vaya por Dios, qué difícil es acertar con algo que tenga ustedes competencia. Consejera, si no puede ser a través del consorcio, pues igual puede ser a través de otra fórmula de colaboración con el ayuntamiento. Porque si estamos de acuerdo en que es una lástima que no pueda conectarse casco urbano con Guadajoz —quien no tenga un vehículo no puede hacer uso de Renfe y de sus ventajas que hay ahora, con la que está cayendo; total, si alguien coge el coche para ir de Carmona a Guadajoz, se planta en Sevilla con el coche, con lo cual, ya lo de la movilidad sostenible, pues para otro día—, entonces, si no puede ser a través del consorcio, podrá ser con otra figura. Que lo de la estación de cercanías, consejera..., bueno, otro día podemos hablar de si es idóneo tener dos estaciones a 14 kilómetros, pero bueno, como hay consenso en la ciudad, vamos con todo para adelante, pero eso es para dentro de mucho tiempo. Mientras tanto, hay que garantizar una cobertura sostenible de los desplazamientos. Si no puede ser a través del consorcio... —que igual por la intermodalidad podría colar, pero bueno—, a lo mejor, alguna figura de colaboración con el Ayuntamiento de Carmona, con el que, además, sabemos que la consejería tiene una excelente relación.

Échele usted un pensamiento. Y si no es con la fórmula que le hemos sugerido desde nuestro grupo, pues con otra que seguro que la población de Carmona lo va agradecer muchísimo. Y otro día pues sí, podemos hablar del transporte público de la ciudad, que el otro día me enteré de que hay llamar por teléfono para que venga el autobús a buscarte. No había oído nunca eso, pero bueno, Andalucía es sorprendente en todo su término.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, ya le he indicado que este es un asunto jurídico; así se lo he expresado. Lo conoce el ayuntamiento; se ha trabajado técnicamente y seguimos haciéndolo, ofreciendo colaboración y ofreciendo propuestas y soluciones, en un ámbito que es urbano y que se encuentra fuera del ámbito del consorcio de transportes; fuera, por tanto, de la concesión de transporte que ofrece ese servicio que da acceso al municipio de Carmona. Es por tanto que vamos a seguir avanzando, ofreciendo propuestas, soluciones, de la mano del ayuntamiento. Pero decirle, bueno, que esa llamada, evidentemente, se produce en determinados momentos; se resuelve con la máxima agilidad. Pero debemos acostumbrarnos también, porque es una línea de impulso del transporte que gestiona también la Junta de Andalucía del transporte a la demanda, muy útil, por cierto, para situaciones como esta y para el medio rural.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000336. Pregunta oral relativa a comunicación a la Consejería de Fomento y Vivienda, por parte de la empresa adjudicataria, de 91 viviendas en la calle Estatuto de Autonomía de Écija (Sevilla)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, la siguiente pregunta es la que plantea el señor Hernández sobre la accesibilidad...

[Intervención no registrada.]

Ah, ¿me he saltado una? Perdón.

Señora Nieto, pues entonces, usted...

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, consejera, esta segunda pregunta que le traslado... Usted conoce bien la problemática. Hay 91 familias afectadas, muy preocupadas porque viven una situación compleja para ellas y difícil. Sabe que sus viviendas, que eran de titularidad pública, de una empresa municipal del Ayuntamiento de Écija, finalmente acabaron subastadas y en manos de un fondo.

Y la pregunta concreta que le hacemos en esta iniciativa es si la empresa adjudicataria hizo la correspondiente comunicación recogida en los artículos 29, 32 y 33 del Decreto 149/2006, de 25 de julio, si completó de manera fehaciente la comunicación a que le obligaba la normativa.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

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

—Sí, señora presidenta.

La Delegación territorial de Fomento de Sevilla, desde que recibe las primeras comunicaciones de la administración concursal sobre esta compraventa, siempre se ha pronunciado y ha procedido conforme a la ley y garantizando esa legalidad de la transmisión.

Creo que no hace falta recordarle que esas 91 viviendas de protección oficial de régimen especial en alquiler fueron promovidas en el año 2000 por Sedesa, la sociedad ecijana. Por tanto, el accionista mayoritario era el Ayuntamiento de Écija, y fue por esa mala gestión del ayuntamiento socialista de entonces,

del año 2010, y también por la decisión del Gobierno anterior socialista de la Junta de Andalucía, que revocó, como usted conoce, las ayudas concedidas a esta sociedad municipal, las que le provocaron esa quiebra instrumental y la consiguiente administración concursal.

Decirle además que ni la Consejería de Fomento ni el Gobierno de la Junta de Andalucía han vendido ninguna vivienda.

Usted pregunta sobre un asunto concreto, que le voy a responder. Resulta que todos los artículos a los que usted hace referencia forman parte del articulado del capítulo IV del citado decreto, al que hace alusión, que, tras su modificación por el Decreto 161/2018, de 28 de agosto, pasó a denominarse segunda o posteriores transmisiones y arrendamiento de viviendas protegidas. Es por eso que los servicios jurídicos de la delegación provincial de Sevilla creen —y entendemos que con buen criterio, así han informado— que el régimen de comunicaciones a la Administración que regulan estos artículos no es de aplicación en este caso, ya he informado en numerosas ocasiones, puesto que, como ya hemos sostenido en las mismas, y también en esta comisión y en el Pleno de la Cámara, no estamos ante una segunda o posterior transmisión de vivienda, sino que nos hallamos legalmente ante un caso de primera transmisión y a resultados, además, de una subasta judicial.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, consejera, estamos en la misma situación que unas viviendas de Santiponce sobre las que sí la Junta de Andalucía, en el año 2018, ejerció su derecho, en aquel caso al..., no, fue retracto también, y adquirió unas viviendas para garantizar su titularidad pública. Si no tenía acomodo legal para aquella operación, no lo hubiera tenido para este. O, dicho al contrario, si entonces lo tuvo también podría haberlo tenido para este.

De todas maneras, me decía usted que la delegación territorial ha actuado siempre de manera escrupulosa con la legalidad, solo faltaría. No le preguntaba yo eso, le preguntaba por la actuación de la empresa, si comunicó de manera fehaciente lo que hizo, en un procedimiento que convendrá usted conmigo que ha sido, cuanto menos, un poco turbio. Que aquellos bienes de la empresa que entró en concurso debieron pasar primero al ayuntamiento. Que los 60 días en los que podía la Junta haber reclamado la titularidad de la vivienda, ejerciendo el derecho de retracto, se dejaron pasar por esa interpretación de la ley que, sin embargo, no es la que se hizo en Santiponce. Y, al final de todo esto, no estamos hablando de cajas de libros, estamos hablando de familias que se ven en una situación muy preocupante, con una titularidad privada ahora de sus viviendas, que les puede suponer un encarecimiento del pago de sus alquileres, que no se encuentran en una situación social y económica de poder afrontar.

Por tanto, discúlpeme si igual yo no la he entendido en la primera respuesta, dígame, por favor, si la empresa —no la delegación, la empresa— cumplió de manera fehaciente con los requisitos que le establece la normativa.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, le vuelvo a reiterar que, conforme a la regulación vigente, la empresa adjudicataria no tenía obligación expresa de trasladar comunicación a la delegación provincial de la consejería. Y se lo he dicho, porque no estamos ante una segunda o posterior transmisión de vivienda protegida. Es así de sencillo, lo he expresado en numerosas ocasiones.

Pese a ello, les diré que en esta consejería se recibió con fecha de 13 de abril de 2021 una notificación, por un notario de Huelva, de copia simple de la escritura de compraventa citada, en cumplimiento de la Ley 13 del 11 de noviembre de 2005.

Esta consejería va a seguir ejerciendo sus competencias en el marco de la ley y va a seguir vigilante, ejerciendo todas sus obligaciones frente a la empresa y apoyando a estos vecinos, también lo he dicho en numerosas ocasiones —entiendo su preocupación y, por supuesto, la de los vecinos—, y lo vamos a hacer hasta el último día. Ese es nuestro compromiso y obligación, hasta que expire el periodo de protección oficial como vivienda protegida que, en este caso, perdurará hasta el final de los 30 años recogidos en la calificación definitiva, es decir, hasta el 3 de octubre de 2030.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000569. Pregunta oral relativa a la accesibilidad al núcleo de Obejo (Córdoba)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, ya sí es el turno del señor Hernández.  
Cuando usted quiera, señoría.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, la localidad de Obejo, en Córdoba, tiene una altitud de 700 metros sobre el nivel del mar y se ubica en un terreno de serranía, con un paisaje accidentado e inclinado, que es resultado de un relieve que intercala los llanos de los pronunciados valles fluviales y numerosos cerros de poca altura que la rodean. La accesibilidad, por tanto, a esta localidad, a través de las carreteras de la zona, no está exenta de las consecuencias de dicho relieve, pues casi todas las carreteras se ciñen a las curvas de nivel del terreno, mostrándose en su totalidad sinuosas y de pendientes acusadas en algunos tramos.

El núcleo de Obejo se sitúa a unos cuarenta y cinco kilómetros de la ciudad de Córdoba y, por su trayecto más corto y, a todas luces, el más seguro. Hay, en fin, otras distancias desde otros puntos de partida, pero bueno, en cualquier caso, este trayecto se realiza a través de la carretera autonómica A-1176, de Villaharta al Puerto del Caballón, por Obejo, y tiene un recorrido de 13,7 kilómetros entre Obejo y la N-432, de Badajoz a Granada, pasando por Villaharta.

Otros accesos al núcleo de Obejo, al que me refería antes, son desde Villanueva de Córdoba, y tiene una longitud de 23,3 kilómetros. Este itinerario es inviable, no solo por la distancia a recorrer, sino también porque el enclave serrano por el que discurren las carreteras, pues, es de una sinuosidad muy acusada y con unas pendientes muy elevadas y, además, la geometría que presenta es una sección transversal de calzada estrecha y hay muchos tramos a media ladera.

A todo cabe añadir que la baja intensidad del tráfico que presentan estas vías, de menos de 500 vehículos al día, pues, en fin, existiendo otras alternativas mejores reduce las actuaciones de conservación en estos tramos de carretera.

Brevemente, hay otro itinerario a través de la carretera provincial Córdoba 3406, entre la N-432 en El Vacar y Obejo. Esta carretera, también de unos 13,23 kilómetros, pues tiene su final en la intersección con la autonómica A-3176 y en el punto kilométrico 11,300 aproximadamente. Esto llevaría a que hubiera un recorrido adicional de 2,3 kilómetros hasta Obejo. Esta carretera fue ensanchada por la diputación hace unos años. Y, aunque tiene un firme, me dicen, aceptable para la intensidad del tráfico que soporta, que no es mucha, también se ciñe a las curvas del nivel del terreno, y por lo que presenta..., en fin, es una carretera difícil para discurrir por ella.

El itinerario más corto, como decía, y más usado por los habitantes de Obejo es el que va desde la carretera autonómica A-3176, entre el kilómetro 13,800 y la carretera N-432, pasando por Villaharta.

ta y desde ahí hasta Obejo. Esta carretera fue reparada por la Junta de Andalucía hace unos años. Y ahora mismo presenta un buen firme, también se ciñe a las curvas del nivel del terreno, pero el relieve es algo menos accidentado. Sin embargo, hay algunas curvas denominadas de herradura que sí suponen un riesgo para la seguridad vial. Además, hay otras curvas no tan pronunciadas, pero no exentas de riesgos. Nos trasladan que se debería intervenir mediante una actuación de mejora en la seguridad vial de esta carretera, entre los puntos kilométricos cero y el punto kilométrico 13.760, en Obejo, suavizando el trazado en planta de la vía y eliminando las curvas de herradura localizadas en los puntos kilométricos 4.200, 5.725, 10.288 y 13.225. Y suavizando las curvas situadas en los puntos kilométricos 0.660 a 1.100, y cuatro curvas antes de la entrada de Villa Alta. Con esta actuación se conseguiría una mejora sustancial de la carretera en beneficio de sus usuarios y, sobre todo, de la población de Obejo.

No obstante, bueno, pues le preguntamos si tiene previsto su Gobierno realizar alguna actuación en relación con la seguridad vial de esta carretera autonómica.

Gracias.

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

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Me pregunta por esta vía, la A-3.176, de Villa Alta al Puerto del Caballón; en concreto, una longitud de 29 kilómetros, una intensidad media de tráfico inferior a 500 vehículos día que, como el resto de las carreteras de nuestra red autonómica —en este caso, complementaria—, cuenta con ese contrato de conservación, de mantenimiento, renovado y actualizado, donde se planifican diferentes actividades; entre ellas, reparaciones del firme, y en esta vía también se ha actuado desde 2019.

Pero, además, en estos últimos años, desde 2019, de esas obras, de esas operaciones de conservación que se han ejecutado, también hemos desarrollado tres actuaciones que les voy a señalar a continuación: la protección de taludes, con barreras de contención desde el punto kilométrico 4,6 al 16, que contó con una inversión de 39.000 euros; la actuación de emergencia para la reparación de daños en la estructura sobre el río Cuzna, en concreto en el kilómetros 22,15 de esta misma carretera, entre los términos municipales de Obejo y Villanueva de Córdoba, que contó con una inversión de 168.000 euros; la reparación de obras de fábrica y su gestión de talud, con muros de escolleras en el punto 6,7 en la margen derecha de esta vía, que contó con casi 34.000 euros de inversión, en el término municipal de Obejo, y, por último, el despeje, poda de vegetación y arbolado de mejora de diferentes tramos en esta carretera de visibilidad, que contó con un importante de 30.000 euros.

Por tanto, en esta vía hemos invertido ya al margen del contrato de conservación y las actuaciones planificadas, 271.000 euros, y le puedo asegurar a su señoría que he tomado nota de la descripción de la situación de esta vía que usted me ha trasladado e indicarle que no será la única inversión y que vamos a planificar también otras mejoras.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejera.

Señor Hernández, ¿quiere hacer uso de los minutillos que le quedan?

*[Intervención no registrada.]*

De acuerdo.

## 12-22/POC-000579. Pregunta oral relativa a las intervenciones en grandes estaciones de autobuses

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, entonces, la siguiente pregunta es para la señora Berta Centeno. Cuando usted quiera, señoría.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Los grandes modos intermodales en nuestra comunidad se encuentran en las estaciones de transportes de las capitales de provincias. Algunas provincias tienen la suerte de tener pues distintos modos de transportes, eficaces, eficientes, fiables, sostenibles; no es el caso, lamentablemente, de la provincia de Huelva, que el único modo de transporte que tenemos, que tienen estas características, pues es el transporte de viajeros por carretera, en autobús —en este caso, que gestionan muy bien la Junta de Andalucía y los consorcios de transportes metropolitanos—. Porque, lamentablemente, en la provincia de Huelva, el transporte por ferrocarril no tiene estas características que tiene el transporte de viajeros por carreteras porque, gracias al Gobierno de Sánchez y al abandono a que tiene sometida a la provincia de Huelva en el transporte y en materia ferroviaria, pues nos hace que solamente dispongamos de un tren fantasma que va siempre vacío porque tiene una oferta limitadísima de horarios, porque tarda más de una hora y media en hacerse un trayecto que debería tardar menos de media hora si se hicieran las infraestructuras que se le solicitan desde Huelva al Gobierno de Sánchez. Llega tarde, tiene retrasos, continuamente deja tirados a los usuarios y a los viajeros, por lo tanto, y que además, para más agravante, en los Presupuestos Generales del Estado solamente aparecen 6.000 euros para la línea de alta velocidad. Por lo tanto, pues mire, si para otras provincias es importante que las estaciones de transportes de viajeros por carretera den un servicio adecuado a las necesidades de los usuarios, pues evidentemente para Huelva, y por esto que estoy comentando, pues es fundamental para nuestra movilidad.

Las estaciones de autobuses de Huelva, con un volumen de viajeros de 4 millones, y de Sevilla, con 5,5, han estado sometidas a un abandono total por parte de las anteriores administraciones socialistas de la Junta de Andalucía. En el caso de Huelva, por ejemplo, la estación no se había tocado durante treinta años desde que se construyó. Estamos hablando de no haber hecho absolutamente ni a las estaciones..., estamos hablando además de edificios con gran valor arquitectónico, estamos hablando de no haber hecho ni una sola obra para adaptarse a la normativa vigente en accesibilidad, ninguna mejora en zona de esperas... Por supuesto, para nada en iluminación. En fin, básicamente nada.

Su consejería, por el contrario, pues, en una apuesta importante por la mejora de las grandes infraestructuras de transporte en Andalucía y atendiendo además a las demandas de las necesidades de los usuarios tanto de Huelva como de Sevilla, pues ha estado trabajando para modernizar, para hacer más funcional y mejorar las condiciones de accesibilidad y de eficiencia energética, y además otras mejoras

que se van a llevar a cabo en las estaciones de Sevilla —Plaza de Armas— y de Huelva, —Puerta Atlántico—. Además, me alegro mucho de poder nombrar la estación Puerta Atlántico porque ni eso tenía. Ni nombre tenía la estación de Huelva con las anteriores administraciones socialistas, y gracias al Gobierno de Juanma Moreno y, bueno, a través de un proceso de elección de nombres, que además despertó gran interés en los ciudadanos de Huelva, pues ya por lo menos podemos tener nombre en nuestra estación.

Por lo tanto, yo, por todo esto, le pregunto, señora consejera, ¿de qué manera se están plasmando las políticas de transporte de la consejería, de su consejería, en importantes nodos de intercambiadores de transportes en Andalucía, como son las mejoras y renovación de las dos grandes estaciones de autobuses, como son la estación Puerta Atlántico, en Huelva, y Plaza de Armas, en Sevilla?

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Centeno.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

En efecto, en el marco de nuestras competencias, se encuentra la construcción, pero también la conservación y la explotación de las infraestructuras ligadas al transporte de viajeros por carretera.

Y hablaba usted de esas estaciones de autobuses que son de referencia, especialmente las de nuestras ciudades, las grandes estaciones de autobuses. En estas grandes estaciones andaluzas vamos a iniciar intervenciones muy importantes, intervenciones dirigidas a la mejora de eficiencias energéticas y de accesibilidad, como la que planteamos en la estación de autobuses Plaza de Armas, de Sevilla, y en esa estación Puerta del Atlántico, que a mí también me gusta nombrarla de Huelva, de la ciudad de Huelva. Ambas tienen previsto el inicio de sus obras en este mes de noviembre, luego ya es una realidad tras todo el trabajo desarrollado con anterioridad.

Les anuncio que estamos iniciando en la actualidad los trabajos de viabilidad para abordar un proyecto similar en la estación de autobuses de Córdoba, otra de las grandes de Andalucía, donde por cierto en los dos últimos años ya hemos invertido 750.000 euros en su modernización y adecuación de pavimentos, acceso e iluminación. Pero además es necesario señalar que, en los casos de Plaza de Armas de Sevilla y Huelva, son hitos también de la arquitectura contemporánea, y con las intervenciones planteadas vamos a contribuir también a la conservación de un patrimonio que es importante para ambas ciudades.

Decirles que la reforma integral de la estación de autobuses de Plaza de Armas va a contar con un presupuesto de 3,6 millones de euros, un plazo de ejecución de ocho meses para mejorar la accesibili-

dad y diez meses para reparar las graves patologías que sufre el edificio como consecuencia del abandono. Tengan en cuenta que se inauguró la estación de Plaza de Armas —el mayor intercambiador que gestiona la Junta de Andalucía— con motivo de la Expo hace treinta años ya y no ha tenido, no ha contado con intervenciones importantes.

Respecto a las obras en la estación de autobuses de Huelva, Puerta del Atlántico, nos va a facilitar la adecuación de la estación de autobuses de la normativa vigente. Cuenta con un presupuesto de casi 700.000 euros de inversión, un plazo de ejecución de seis meses, y la financiación procede de los fondos europeos Feder. Esta terminal fue inaugurada en julio del 1993; se había quedado obsoleta, necesitaba de una profunda renovación, actualización, para adaptarse no solo a los cambios normativos, sino también a las nuevas demandas de los más de cuatro millones de viajeros que hacen uso de estas instalaciones al año. Luego, en Huelva, la reforma integral de su estación de autobuses se divide en tres objetivos: mejorar la accesibilidad, incorporar actuaciones que promuevan el ahorro energético, eficiencia energética, y puesta en marcha de medidas para el fomento también de la intermodalidad.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000580. Pregunta oral relativa a la carretera en Istán

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la plantea la señora Caracuel.  
Señoría, cuando usted quiera.

La señora CARACUEL GARCÍA

—Gracias, presidenta.

Consejera, la historia de la Junta de Andalucía, hasta 2019, que hay un cambio de Gobierno, de sucesivos gobiernos socialistas por el Gobierno de Juanma Moreno, pues esa historia de la Junta de Andalucía con Marbella ha sido una historia de compromisos sin atender, de obligaciones sin cumplir año tras año; un déficit en inversiones, a pesar de lo que Marbella, de lo que este municipio aporta al producto interior bruto de Andalucía. Falta de infraestructuras educativas, sanitarias, sociales..., como decía, hasta que hay un punto de inflexión, en 2019, y cambia, cambia el signo de comportamiento y de relaciones de la Junta con este municipio.

Como muestra bien vale un botón, dice el refrán. Nosotros, afortunadamente, tenemos muchos botones.

Aquí, esta tarde se ha hablado de esa herida, de esa cicatriz abierta que ha habido durante tantos años en Málaga, con el metro en el centro de la ciudad. Nosotros, durante doce años, tuvimos y hemos tenido una cicatriz abierta, como ha sido la paralización durante esos años —doce años— de las obras de ampliación del hospital comarcal Costa del Sol, hasta que llega el Gobierno de Juanma Moreno y ahora mismo se están ejecutando, con un presupuesto de más de 70 millones de euros.

Le decía esto, bueno, como referencia de lo que ha cambiado toda esa gestión de la Junta y ese cumplir compromisos y cumplir obligaciones de la Junta con mi municipio.

Ahora mismo, desde esta consejería, faltaría el tiempo que tenemos para hacer esta pregunta, para hablar de las obras que hay comprometidas y que se están ejecutando: el intercambiador de San Pedro de Alcántara, de transportes, las viviendas para jóvenes en alquiler.

Y hay un proyecto, que tuvimos durante muchos años demandado, muy importante para la ciudad, para la seguridad de muchos tanto viandantes como vehículos, como conductores, que es la pregunta que yo vengo a hacerle.

Se firmó un compromiso, un convenio entre el ayuntamiento y Junta de Andalucía para la remodelación y urbanización de la carretera 7176, la A-7176, que nosotros conocemos como la carretera de Marbella a Istán.

Se trata de un tramo de cerca de dos kilómetros, que ahora mismo carece de arcenes, de iluminación, escasa anchura; los peatones, porque están en un área muy urbanizada, van por la vía; los ciclis-

tas se juntan con los vehículos... Y bueno, pues llevamos años reclamando un proyecto para remodelar y hacer una nueva obra, un vial mucho más seguro.

Se ha firmado ese convenio; nos consta que las obras han sido adjudicadas, financiadas entre Junta y municipios.

¿Cuándo empiezan esas obras? Porque es verdad que hay más de dos mil vehículos, que circulan al día por esa carretera, esperando estas obras, y muchos ciudadanos, porque va a aumentar considerablemente la seguridad en lo que es toda esa zona.

Muchas gracias, consejera.

## El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Caracuel.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora Caracuel.

En efecto, la respuesta a su pregunta: cuanto antes; es cuestión de semanas.

Informarle que el pasado lunes, el 31 de octubre, firmamos con el adjudicatario el contrato para acometer las obras de reforma integral de la carretera A-7176, de Marbella a Istán, adjudicadas por 4,2 millones de euros y tantos años después.

Estos trabajos van a resolver esos problemas de seguridad vial que sufría la carretera —usted los ha descrito—, principalmente por su estrechez. Y ya cuenta con un ancho de calzada inferior a los seis metros sin arcenes, lo que dificultaba la convivencia entre los coches, los ciclistas, sobre todo, en un tramo que es urbano, que está plenamente integrado en la ciudad.

Luego, la transformación de este tramo, de cerca de dos kilómetros, se pondrá en marcha gracias a ese convenio de colaboración suscrito entre la consejería y la ciudad de Marbella, su alcaldesa.

Sellamos también un compromiso de financiación en el que la Junta asume el 60% y el ayuntamiento de Marbella el 40%. Fruto del diálogo y de la colaboración entre administraciones, hemos sido capaces de aunar esfuerzos, de llegar a este convenio y beneficiar a la ciudad de Marbella.

Decirles que el proyecto, que es de mejora de seguridad vial en sus dos primeros kilómetros, va a tener un plazo de ejecución de doce meses y suponen ese paso definitivo para una actuación en la que ya se han ido dando algunos pasos en la última legislatura.

Por ella circulan más de dos mil vehículos a diario, de los que más de un 11% son tráfico pesado, y serán los beneficiarios directos de esta intervención.

Luego, resolvemos los problemas de peligrosidad de varias urbanizaciones colindantes, que carecen —usted también lo decía— de iluminación y acerado, con la consiguiente peligrosidad para los vecinos.

Por tanto, adecuaremos sus márgenes a la cercanía con las viviendas que generan muchos desplazamientos a diario —somos conscientes— a pie y en bicicleta, saldando una deuda histórica de la Junta de Andalucía con la ciudad de Málaga.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

---

## 12-22/POC-000581. Pregunta oral relativa al recurso del Gobierno central al Decreto de revisión de precios de obra pública

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Popular de Andalucía, pregunta relativa al recurso del Gobierno central al Decreto de revisión de precios de obra pública.

Tiene la palabra la señora Chocano.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señora consejera, el asunto sobre el que quiero preguntarle hoy es vital para muchas empresas y trabajadores del sector de la construcción, aunque también tiene repercusión en otros sectores, sobre todo..., o sea, no solo en Andalucía, sino también a nivel nacional.

Como sabe, los precios de los materiales que sirven para la ejecución de las obras, tanto de infraestructuras como de edificación, llevan dos años de constantes subidas. Además, veníamos de un periodo previo de gran estabilidad en los precios.

El índice del Ministerio de Transportes ha aumentado en los últimos meses lo mismo que en los últimos diez años.

Y en esta situación llegó el covid, que parece un tópico, pero que en este asunto, en concreto, dio un vuelco a la situación de estabilidad de los precios. Los precios de todos los materiales empezaron a subir. Y el sector de la construcción, que había permanecido trabajando cuando la mayoría de ciudadanos estábamos confinados, continuó trabajando y comenzó, a la vez, a advertir a todas las administraciones públicas que los precios de los materiales subían, que algunos materiales faltaban, que los combustibles también subían los precios y que su cobro, el cobro de estas empresas que seguían trabajando, estaba sujeto a un contrato firmado y había que revisarlo, porque las empresas no podían asumir este incremento de los precios.

La Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda recibió, en varias ocasiones, al sector aquí, en Andalucía. Tenía conciencia de lo que estaba ocurriendo, pero necesitaban saber cuál era la postura del Gobierno de España, ya que el problema era grave y era de índole..., y es de índole nacional.

La situación se agravó todavía más con el estallido de la guerra de Ucrania, en febrero de este año. Pero no fue hasta marzo cuando el Gobierno de Pedro Sánchez dio la respuesta a la demanda de esta situación que había denunciado el sector. Lo hizo a través del Real Decreto Ley número 3, del 2022, que en menos de un mes tuvo que modificar, mediante el Real Decreto 6, de 2022, pues eran muchos los aspectos que no concretaba el primero.

No era suficiente; varias comunidades autónomas habían legislado al respecto. La Junta de Andalucía lo hizo cuando percibió que la situación propuesta por el Gobierno de Pedro Sánchez no daba respuesta

al 90% de los contratos de obras en Andalucía, y también para poder acoger a las administraciones locales, a los ayuntamientos, a las diputaciones y también a las universidades, que no podían ni pueden, a día de hoy, acogerse, adherirse a este real decreto ley del Gobierno de España.

El Decreto Ley 4/2022, de 12 de abril, convalidado por el Parlamento de Andalucía el 10 de mayo, no es la solución definitiva, pero da mucho mejor respuesta al incremento de los precios de los materiales que se utilizan en la ejecución de las obras y que todos, señorías, tenemos claro que no pueden asumir las empresas que ejecutan los contratos.

El Gobierno de Pedro Sánchez ya está anunciando una nueva modificación de ese real decreto ley, que no ha dado respuesta, tras comprobar cómo cientos de obras quedan desiertas, sin oferta, a lo largo y ancho del país, y cómo muchas de las que se encuentran en ejecución ralentizan sus paros de ejecución o se paran, por no continuar las empresas perdiendo dinero.

Esa modificación va en la línea, por lo que se ha anunciado, de recoger aspectos que ya contempla la normativa andaluza y que contribuyen a que continúe la ejecución de los contratos, la actividad y el empleo en el sector.

Y en paralelo a esa modificación, que está en redacción y que no sabemos cuándo verá la luz, el Gobierno de Pedro Sánchez atenta, una vez más, contra las administraciones y las empresas y, en definitiva, contra los andaluces, agotando los plazos para llegar a un entendimiento en la comisión bilateral sobre el asunto, y manteniéndose inflexible en la negociación. De forma que mucho me temo que presentarán un recurso sobre el Decreto Ley 4/2022, ante el Tribunal Constitucional, dejándolo, de entrada, sin efecto.

Por esta razón, señora consejera, ¿cómo se considera, desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, este nuevo recurso del gobierno de Pedro Sánchez a otra de las iniciativas propuestas por la Junta de Andalucía?

Muchas gracias.

**El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Chocano.

Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Señora Chocano, el sector de la construcción lleva meses enfrentándose a una situación muy delicada por la subida de los precios de los materiales. Para paliar esta situación, desde el Gobierno andaluz aprobamos el Decreto 4/2022, de 12 de abril, que completa el estatal, para revisar los precios, pero que además recoge las demandas del sector, con el que trabajamos para elaborar su articulado, el texto. El decreto del Estado llegó tarde y corto, no recogía el 95% de la obra pública licitada en Andalucía. ¿Qué hizo

el gobierno de Sánchez? Pues, volvió a presentar un recurso de inconstitucionalidad al decreto aprobado por este Parlamento, como ya lo hiciera con el decreto para regularizar las viviendas en nuestra comunidad autónoma. Como ya lo hiciera con la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, o con el Decreto de Simplificación Autonómica. Toda norma que emana de este Parlamento es recurrida por el Estado.

Fue el 23 de junio cuando recibíamos la invitación del ministerio para esa convocatoria de la comisión bilateral, para buscar una solución, sobre todo, ante tres artículos del decreto andaluz. Pedimos celeridad desde el momento que recibimos el comunicado, porque sabemos que es urgente para las empresas, también para las administraciones, resolver esta situación y dar seguridad jurídica, para dar continuidad a esa obra pública.

Decirles que las discrepancias se basan en tres artículos de la norma andaluza. El artículo 4, el artículo 5 y el artículo 9, que marcan diferencias con el decreto del Estado. Pero hemos pedido también —y hoy aprovecho para volverlo a hacer— máxima celeridad. Hemos remitido ya al Gobierno de España nuestra propuesta de acuerdo final. La remitimos en concreto el pasado 21 de octubre, justificando la legalidad de las propuestas, de las medidas que recoge el decreto andaluz. Y es, por tanto, que el Gobierno de España debe ser lo más ágil posible —de nuevo, lo vuelvo a solicitar— para dar respuesta a esta situación, generar confianza en el sector y dar continuidad a la obra pública licitada en Andalucía, por la Administración autonómica, pero también por los ayuntamientos y diputaciones, que cuentan..., como herramientas, se encuentran habilitados tras aprobarse el decreto.

Y al mismo tiempo, señoría, me sumo a esa petición de la patronal: que apruebe un tercer decreto el Estado que verdaderamente le sirva al sector para afrontar la situación que vive. A la vez de resolver el texto aprobado en Andalucía, el Estado debe avanzar para resolver determinados proyectos, cuestiones que le pide el sector, también las comunidades autónomas, para avanzar, dar respuesta a esta situación tan preocupante y garantizar el empleo y la continuidad de la obra pública en Andalucía y en el conjunto del Estado.

**El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora consejera.

## 12-22/POC-000584. Pregunta oral relativa a la variante de Mojácar (Almería)

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la pregunta relativa a la variante de Mojácar, del Grupo Popular.  
El señor Guzmán de la Roza.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, tengo que reconocer que siento mucho que los miembros del Partido Socialista hayan abandonado la comisión, dejando, por cierto, todo por medio. Nosotros..., yo le aseguro que nosotros sí recogeremos todo lo nuestro.

Pero una vez más el Partido Socialista demuestra, y una vez más con bastante descaro, que cuando se va a hablar de Almería a ellos les importa muy poco. Y no me extraña. No me extraña porque Almería ha sido la gran olvidada y la gran discriminada por los gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía.

Con la llegada del gobierno del cambio a Andalucía, Almería pasó de estar en el ostracismo a ser una auténtica prioridad para el Gobierno de Andalucía. Miren ustedes, la construcción y puesta en funcionamiento del nuevo hospital materno-infantil en Almería, la construcción del nuevo hospital de Roquetas, la construcción del nuevo conservatorio de danza, las inversiones millonarias en materia hídrica, las inversiones en restauración —que nunca se había hecho— en la alcazaba, son pequeños ejemplos del compromiso real de un presidente como Juanma Moreno, que sí se implica por Almería.

Miren ustedes, teníamos en Almería infraestructuras que llevaban décadas en el cajón del olvido, décadas totalmente olvidadas, proyectos que eran indispensables para la vertebración de la provincia de Almería. El desdoblamiento de la carretera de Vera a Garrucha, la variante de Berja y la autovía del Almanzora eran claros ejemplos de ello. Unas infraestructuras que se han convertido en una realidad, señora consejera, desde que usted ha ocupado el puesto de consejera. Y yo quiero agradecerle, en nombre de todos los almerienses, su agilidad, su eficacia, su eficiencia y su apuesta también decidida por la provincia de Almería.

Miren ustedes, la nueva variante de Mojácar es otro de esos proyectos indispensables, otro de esos proyectos que estaban en el cajón de la Junta de Andalucía. Una obra que va a ser una realidad. Y va a ser una realidad gracias al esfuerzo del Ayuntamiento de Mojácar, gracias a la constancia incansable de su alcaldesa Rosa María Cano y gracias a la firme decisión de la consejería que usted dirige. Mojácar es, señorías, uno de los municipios más señeros y más representativos de Almería, un municipio turístico, emprendedor, costero y acogedor. Es sencillamente un lugar con encanto. Pero tiene un problema, tiene un problema de movilidad. Y es que el Paseo del Mediterráneo, que va por toda la costa, condensa todo el tráfico que vertebra el municipio de Mojácar, y también es la única vía que une el municipio de Mojácar con Garrucha y con el municipio de Carboneras.

La nueva variante de Mojácar es clave, no solo para descongestionar el tráfico en esta vía, sino lo es también para el desarrollo económico del municipio de Mojácar y de toda una comarca.

La nueva variante de Mojácar se concibió, señorías, hace ya más de 30 años. Fue una obra que se inició en 1994, que ha sido paralizada, que ha tenido que ser modificada en varias ocasiones. Tuvo que ser dividida, a pesar de la poca longitud que tenía la variante, en dos fases: una, que terminó en el 2005, y otra, que todavía se estaba esperando. Es una carretera que va a captar el volumen de tráfico de más de seis mil vehículos al día, algo que no es nada desdeñable.

Señora consejera, usted dijo que era un proyecto enquistado y que usted lo iba a resolver, haciendo que además esta variable, con su nuevo fracaso fuese más segura y más respetuosa con el entorno. Señora consejera, una vez más, usted ha vuelto a cumplir con su palabra. La firma del convenio entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía, el anuncio del inicio de las obras ha supuesto un gran respiro y, sin duda alguna, una auténtica ilusión colectiva entre todos los mojaqueros.

Así que, señora consejera, mi pregunta es: ¿en qué situación se encuentra la nueva variante de Mojácar y cuáles son las previsiones de las mismas?

Muchas gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Guzmán, en efecto, el pasado 17 de mayo la Consejería de Fomento y el Ayuntamiento de Mojácar suscribieron un convenio para colaborar y acometer la variante costera de Mojácar. Con esta firma se retomó la construcción de un tramo comprendido entre la carretera autonómica, la A-1203, y el paraje de Las Marinas. Usted lo ha dicho, una variante que empezó a trabajarse, se planteó por los gobiernos anteriores desde hace 30 años. El acuerdo que suscribimos nos ha permitido licitar y adjudicar los trabajos de esta variante de Mojácar que va a alcanzar una inversión de 5,3 millones de euros, cuyo contrato formalizaremos en las primeras semanas de noviembre. Es, por tanto, a partir de ese momento, en el siguiente mes, cuando daremos comienzo..., cuando se iniciarán las obras.

Usted lo decía, las obras se iniciaron, de esta variante, en 1994. Un año después se paralizaron. Ocho años más tarde, en 2002, se redactó un nuevo estudio, que tampoco prosperó. ¿Qué ha hecho este nuevo gobierno? Tomar ese proyecto como propio, hacerlo de la mano de su ayuntamiento, de su alcaldesa. Comenzamos a trabajar desde el primer minuto para encauzar esta actuación, con un nuevo trazado, que va a completar esa variante, y que incluye ese tramo de dos kilómetros al que he hecho referencia y que va a permitir descongestionar el intenso tráfico que cada verano —sobre todo en época estival— colapsa

el Paseo Mediterráneo de Mojácar, pero además con un trazado seguro y respetuoso con este municipio. De hecho, la estimación que tenemos es la captación de un volumen de tráfico de 6.000 vehículos al día.

Decirle que la ejecución estimada de este proyecto, que comenzará antes de finalizar el año, es de 24 meses, una vez se formalice el contrato de obra. Y la Consejería de Fomento va a sufragar el 60% de esa intervención, mientras que el resto, el 40%, lo va a aportar el Ayuntamiento de Mojácar.

Decirle que esta no es la única actuación que tenemos en curso en la ciudad de Mojácar. Tenemos licitándose en este momento las obras de mejora de seguridad vial en la intersección de la A-370 con la A-1203, que van a mejorar también las condiciones de seguridad de esta zona. Está pendiente de adjudicarse este proyecto, con un presupuesto base de licitación de 2,7 millones de euros y un plazo de ejecución de 12 meses. También tenemos actuaciones previstas que consisten en la eliminación de la intersección de la carretera A-370, sustituyéndola por un enlace de distinto nivel. Y, asimismo, también se contempla la modificación del trazado en planta de la A-370, en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 7 y 8, al objeto de minimizar tanto las expropiaciones como el desmonte necesario y las posibles afecciones. Intervenciones, señoría, que nos van a permitir mejorar considerablemente el acceso a Mojácar y la calidad de vida de sus vecinos.

Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, muchas gracias, señora consejera.

Agradecerle en nombre de toda la comisión, o de los que quedamos, su amabilidad en las respuestas.

Y, bueno, levantamos la sesión.

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

—Gracias.

## La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

[*Se levanta la sesión.*]