



Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana Chocano Román

Sesión número 16, celebrada el viernes, 3 de noviembre de 2023

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-23/APC-003348. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre avances en los metros y tranvías de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 12-22/APC-000679. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Málaga, presentada por el G.P. Socialista.
- 12-22/APC-000680. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Sevilla, presentada por el G.P. Socialista.

- 12-22/APC-000683. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Granada, presentada por el G.P. Socialista.
 - 12-22/APC-001054. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la Consejería en la ampliación del Metro de Málaga, presentada por el G.P. Por Andalucía.
 - 12-22/APC-001055. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Sevilla, presentada por el G.P. Por Andalucía.
 - 12-22/APC-001057. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre previsiones y plazos que maneja la Consejería en la ampliación del Metro de Granada, presentada por el G.P. Por Andalucía.
 - 12-22/APC-001471. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la ampliación del metro de Granada, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
 - 12-23/APC-000777. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Málaga, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
 - 12-23/APC-000778. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones y plazos que maneja la consejería en la ampliación del metro de Sevilla, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
 - 12-23/APC-003334. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre el estado de las obras del tranvía de Alcalá de Guadaíra, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-23/APC-003368. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la planificación en la implantación de las zonas de bajas emisiones en distintos municipios de nuestra comunidad autónoma, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-001994. Pregunta oral relativa a la ampliación del parque de vivienda protegida en Andalucía, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

12-23/POC-002386. Pregunta oral relativa al proyecto de Conil de la Frontera «Arteria Verde, Regeneración Urbana del Eje Viario Rosa de los Vientos», formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Por Andalucía.

12-23/POC-002398. Pregunta oral relativa al encarecimiento del precio de la vivienda en Andalucía, formulada por D. Ricardo López Olea y D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

12-23/POC-002407. Pregunta oral relativa al Plan Metropolitano de Transporte de Málaga, formulada por Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Antonio Saldaña Moreno, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-002408. Pregunta oral relativa a la nueva temporada en Sierra Nevada, formulada por Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Antonio Saldaña Moreno, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-002409. Pregunta oral relativa a las medidas para mejorar la movilidad, formulada por Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Antonio Saldaña Moreno, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-002410. Pregunta oral relativa a la infraestructura verde en el estuario del Odiel, formulada por Dña. Ana Chocano Román, D. Manuel Guzmán de la Roza, D. Antonio Saldaña Moreno, D. Pablo José Venzal Contreras, D. Erik Domínguez Guerola, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, D. Francisco Javier Vacas Pérez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Berta Sofía Centeno García y D. Jorge Saavedra Requena, del G.P. Popular de Andalucía.

12-23/POC-002481. Pregunta oral relativa a la carretera A-494 de Almonte a El Rocío (Huelva), formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Juan Antonio Lorenzo Cazorla y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-23/POC-002482. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Juan Antonio Lorenzo Cazorla y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

12-23/POC-002483. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén, formulada por Dña. María Isabel Ambrosio Palos, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Manuel Enrique Gaviño Pazó, D. Juan Antonio Lorenzo Cazorla y D. Víctor Manuel Torres Caballero, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 12-23/PNLC-000218. Proposición no de ley relativa a la mejora de la movilidad ferroviaria de la provincia de Málaga, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.
- 12-23/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa al impulso de la red ferroviaria de la Costa del Sol: línea C1 Fuengirola-Málaga y la línea de alta velocidad que une Málaga con el resto de provincias, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

12-23/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los criterios de adjudicación y precios de alquiler de garajes y trasteros titularidad de AVRA ubicados en C/Vírgenes 9 y 19 y C/ Conde de Ibarra 5, presentada por el G.P. Por Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, dos minutos del día tres de noviembre de dos mil veintitrés.

COMPARECENCIAS

12-23/APC-003348, 12-22/APC-000679, 12-22/APC-000680, 12-22/APC-000683, 12-22/APC-001054, 12-22/APC-001055, 12-22/APC-001057, 12-22/APC-001471, 12-23/APC-000777, 12-23/APC-000778, 12-23/APC-003334. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los avances en los metros y tranvías de Andalucía (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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

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

12-23/APC-003368. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la planificación en la implantación de las zonas de bajas emisiones en distintos municipios de nuestra comunidad autónoma (pág. 21).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

12-23/POC-001994. Pregunta oral relativa a la ampliación del parque de vivienda protegida en Andalucía (pág. 28).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002386. Pregunta oral relativa al proyecto de Conil de la Frontera «Arteria Verde, Regeneración Urbana del Eje Viario Rosa de los Vientos» (pág. 31).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002398. Pregunta oral relativa al encarecimiento del precio de la vivienda en Andalucía (pág. 34).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002407. Pregunta oral relativa al Plan Metropolitano de Transporte de Málaga (pág. 37).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002408. Pregunta oral relativa a la nueva temporada en Sierra Nevada (pág. 40).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002409. Pregunta oral relativa a las medidas para mejorar la movilidad (pág. 43).

Intervienen:

D. Erik Domínguez Guerola, del G.P. Popular de Andalucía.

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

12-23/POC-002410. Pregunta oral relativa a la infraestructura verde en el estuario del Odiel (pág. 46).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002481. Pregunta oral relativa a la carretera A-494 de Almonte a El Rocío (Huelva) (pág. 49).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002482. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven (pág. 53).

Intervienen:

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

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

12-23/POC-002483. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén (pág. 57).

Intervienen:

Dña. María de las Mercedes Gámez García, del G.P. Socialista.

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

12-23/PNLC-000218 y 12-23/PNLC-000221. Proposiciones no de ley relativas a la mejora de la movilidad ferroviaria de la provincia de Málaga y la línea de alta velocidad que une Málaga con el resto de provincias (pág. 61).

Intervienen:

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

Dña. María José Escarcena López, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

Votación de la 12-23/PNLC-000218: aprobada por unanimidad.

Votación de la 12-23/PNLC-000221: aprobada por unanimidad.

12-23/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los criterios de adjudicación y precios de alquiler de garajes y trasteros titularidad de AVRA ubicados en C/Virgenes 9 y 19 y C/ Conde de Ibarra 5 (pág. 75).

Intervienen:

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

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

Dña. María del Pilar Navarro Rodríguez, del G.P. Socialista.

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

Votación: rechazada por 6 votos a favor, 12 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y nueve minutos del día tres de noviembre de dos mil veintitrés.

12-23/APC-003348, 12-22/APC-000679, 12-22/APC-000680, 12-22/APC-000683, 12-22/APC-001054, 12-22/APC-001055, 12-22/APC-001057, 12-22/APC-001471, 12-23/APC-000777, 12-23/APC-000778 y 12-23/APC-003334. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre los avances en los metros y tranvías de Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días a todos.

Bienvenidos a la sesión de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Bienvenida, consejera. Gracias por comparecer hoy aquí para informar acerca de las cuestiones que se pactaron en el orden del día.

Tenemos dos comparecencias, una agrupada y otra solamente del Partido Socialista, creo que son diez preguntas y, luego, ya cuando terminemos la primera parte, pues debatiremos dos proposiciones no de ley.

Empezamos ya, sin más dilación, por la primera comparecencia, que es a fin de informar sobre los avances en los metros y tranvías de Andalucía. Esta comparecencia, como ya he dicho antes, es agrupada, en la que intervendrán todos los grupos parlamentarios, como siempre, por orden de representación de menor a mayor. Les recuerdo los tiempos, que son quince minutos para la consejera, siete minutos para cada uno de los grupos y cinco minutos de cierre para la consejera.

Y, sin más, consejera, cuando usted quiera, puede comenzar.

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

—Pues, muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco ante esta comisión para informar con detalle de los avances que, desde el Gobierno de la Junta de Andalucía, estamos impulsando para mejorar la movilidad en los ámbitos metropolitanos de las principales aglomeraciones urbanas de Andalucía, y más concretamente me gustaría poner de relieve y ponderar en sus justos términos, durante esta comparecencia, el enorme esfuerzo inversor que el Gobierno de Juanma Moreno está desplegando para hacer realidad las ampliaciones de los metros de Sevilla, Málaga y Granada, y para reactivar proyectos y poner en servicio los tranvías de Alcalá de Guadaíra y Jaén, actuaciones que la sociedad andaluza demandaba desde hacía décadas. En nuestra apuesta por mejorar las infraestructuras de transporte público, dijimos que el año 2023 iba a ser un año decisivo para los metros andaluces, y así está siendo. Tras un intenso y callado trabajo en los despachos, tras una planificación concienzuda y tras sacar adelante la contratación de los mejores proyectos, es ahora cuando empezamos a ver los frutos.

El Gobierno de Juanma Moreno está afrontando algo realmente inédito en la historia de Andalucía, conjugar y simultanear en un mismo año el inicio de las ampliaciones de los tres metros andaluces, ac-

tuaciones que acumulaban ya años y años de retrasos, y que retomamos con la redacción y actualización de los proyectos en el primer año de mandato.

Los resultados del trabajo desarrollado por esta consejería ya son perfectamente visibles. Catorce años después de la inauguración de la línea 1 del metro de Sevilla, en abril de 2009, este Gobierno ha dado comienzo a la ansiada ampliación del suburbano de la capital sevillana. Las obras de la línea 3 se pudieron iniciar en febrero gracias a que nos adelantamos a esa firma del convenio entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España para financiar el tramo norte, que unirá en 18 minutos Pino Montano con el Prado de San Sebastián. En estos meses hemos licitado los subtramos 1 y 2, que adjudicaremos antes del final de año. Asimismo, tenemos también previsto licitar en el primer trimestre de 2024 las obras del tercer subtramo, el de mayor inversión, 208 millones de euros, previo consenso con el Ayuntamiento de Sevilla, por la afectación que puede suponer al tráfico la ejecución de estos tres tramos de manera simultánea. Solo en el último año, hemos impulsado contratos por valor de 276 millones de euros para hacer realidad la ampliación del metro de Sevilla y para lograr que la capital de Andalucía cuente con una potente red de metro. Las actuaciones ya licitadas por este Gobierno suponen el 51% del total del tramo norte, y si sumamos el subtramo 3, alcanzaremos el 63%, lo que refleja el firme objetivo de lograr la puesta en marcha de esta línea en el año 2030. Estamos cumpliendo el calendario marcado a rajatabla.

También están de enhorabuena en Málaga, en marzo pasado inauguramos la extensión del metro de Málaga al centro histórico, entre El Perchel y Atarazanas, un logro que este Gobierno ha logrado alcanzar nada menos que 17 años después de iniciarse su construcción. Las cifras confirman las ganas que tenían los malagueños de llegar hasta el corazón de su ciudad en metro. En los últimos seis meses se ha registrado el doble de viajeros. Aún estamos analizando este éxito, cuando ya nos hemos embarcado en el siguiente hito, la prolongación de la línea 2 hasta el nuevo hospital. Hace solo unos días, hemos adjudicado, por un importe de 45 millones de euros, las obras del primero de los tres tramos en que se divide la prolongación. Se trata de un tramo de 637 metros de longitud que discurrirá entre la estación de Guadalmedina y la calle Hilería. La extensión completa de la línea 2, de un trazado de 1,8 kilómetros, que será subterráneo en su totalidad, tal y como se comprometió el presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, con el alcalde Francisco de la Torre, con esta prolongación la red del suburbano dará cobertura a los cuatro distritos más poblados de la capital malagueña, con una estimación de demanda anual de 21 millones de usuarios al año.

La red del más joven de los metros andaluces, el de Granada, también comenzará a crecer antes de final de año. Pronto arrancarán las obras de la primera de sus ampliaciones entre Armilla y Churriana de la Vega. Se trata del primer tramo de esta ampliación, con una longitud de 2,7 kilómetros y cuatro paradas, y que hemos adjudicado por 27,7 millones de euros. Esta primera gran ampliación del metropolitano granadino se desarrollará de forma continuada y a buen ritmo. Por eso, tenemos otras dos actuaciones en licitación, la del tramo Churriana y Las Gabias, por casi 35 millones de euros y que ha recibido una docena de ofertas de 29 empresas, y el contrato de sistemas e instalaciones por otros 29,2 millones, que también esperamos adjudicar muy pronto. Además, les puedo anunciar que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía está a punto de licitar el último contrato pendiente para la ejecución de la

prolongación sur del metro granadino, en concreto la ejecución de la señalización ferroviaria del conjunto de la traza por 6,72 millones de euros, y un plazo de ejecución de 19 meses.

Como pueden apreciar, la ampliación de la red de los metros andaluces se ha convertido en una prioridad para este Gobierno, estamos embarcados en una ambiciosa estrategia de planificación que tiene como protagonista principal las áreas metropolitanas y que, además de los metros, centra su objetivo en la culminación de la puesta en servicio comercial de los tranvías gestionados por esta consejería. Ha sido este Gobierno el que, 19 años después de que se elaborase el estudio informativo de su construcción, ha conseguido poner en servicio el tranvía de Cádiz, hace solo unos días que hemos celebrado su primer aniversario, y va a ser este Gobierno el que va a lograr poner a punto las infraestructuras de los tranvías de Jaén y de Alcalá de Guadaíra para que comiencen a prestar servicio.

Esta consejería sigue dando pasos y desarrollando actuaciones con el fin de devolver la esperanza a los jiennenses y a los alcalareños, y que puedan contar cuanto antes con estas infraestructuras para sus desplazamientos.

En el caso del tranvía de Alcalá, desde el primer momento el Gobierno de Juanma Moreno apostó por rescatar un proyecto que se hallaba completamente y totalmente abandonado, paralizado y cuya ejecución, iniciada en el año 2007, ha estado marcada por continuos retrasos, contratiempos y paralizaciones. Más de 176 millones de euros se van a invertir en retomar y reactivar el proyecto del tranvía, que ahora se va a culminar con la ejecución de las instalaciones y sistemas, acabados de paradas, talleres y cocheras y el suministro del material móvil.

Tampoco hemos parado de trabajar para la puesta a punto y la puesta en marcha del tranvía de Jaén. Ya hemos iniciado los trabajos de revisión de toda la infraestructura ferroviaria, con la firme intención de tener todos los sistemas en perfecto estado y encarrilar de una vez por todas, tras más de una década, una década, de abandono, la puesta en servicio de este nuevo medio de transporte que tanto reclaman los jienenses. No les voy a negar que nos hemos topado con enormes dificultades a la hora de reactivar este proyecto. Dificultades que van desde la extinción del convenio y la firma de uno nuevo con el ayuntamiento, en el que se plasmó un compromiso de financiación de la Junta de Andalucía del 75% hasta la contratación para la puesta a punto, que se vio afectada por la subida de los precios de materiales y la inflación. Reitero, ha sido un trabajo duro el que hemos realizado para retomar una infraestructura que se dejó sin estrenar hace doce años y se abandonó a su suerte. Teníamos que velar por una inversión de más de 130 millones de euros. Ahora, con paso firme, avanzamos hacia el horizonte de su definitiva puesta en servicio.

Creo que es importante ponderar el enorme trabajo desarrollado en Andalucía para el fomento del transporte público y que se ha visto reflejado en el desarrollo de infraestructuras que, como les he ido desgranando, acumulaban años de retraso. El esfuerzo que estamos haciendo se ve reflejado en un extraordinario impulso inversor. Solo en el transcurso del último año hemos licitado más de quinientos millones de euros en contratos destinados a la reactivación de los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra y a ampliar la red de vías de los metros andaluces. Hemos trazado una estrategia y estamos avanzando con paso firme y decidido. Cierto es que no podemos recuperar el tiempo perdido con otros gobiernos, pero sí trabajar por que los metros andaluces cuenten con una red más amplia, que llegue a más

sectores de la población y, consecuentemente, que contribuya a mejorar las posibilidades del uso del transporte público.

Este volumen inversor sin precedentes en los últimos años y esta apuesta por la movilidad sostenible nos va a permitir duplicar el número de kilómetros de vías en servicio de los metropolitanos andaluces y dar un salto cuantitativo de similar escala en cuanto al número de usuarios. Les voy a ofrecer datos.

Cuando Juanma Moreno accedió al Gobierno de la Junta de Andalucía, los tres metros andaluces sumaban en su conjunto una red de 46 kilómetros. No llegábamos siquiera a medio centenar, 18 kilómetros el de Sevilla, 12 el de Málaga y 16 el de Granada. Con la puesta en servicio del tranvía de la bahía de Cádiz, hace ahora exactamente un año, y la extensión del metro de Málaga al centro histórico, en servicio desde el pasado mes de marzo, la red de los metropolitanos andaluces se incrementó hasta los 72 kilómetros. Pero, una vez que culminemos la ampliación de los metros proyectados, el tramo norte de la línea 3 del metro de Sevilla, la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga hasta el Hospital Civil y la prolongación sur del metro de Granada, sumado a la futura terminación y puesta en servicio de los sistemas tranviarios de Jaén y Alcalá de Guadaíra, el número de kilómetros de vías de servicio de la red de metropolitanos andaluces se elevará a 103. De 46 kilómetros, cuando llegó este Gobierno, a 103 kilómetros de recorrido, cuando se sumen las nuevas infraestructuras ferroviarias planificadas por la Junta de Andalucía.

De igual manera, las ampliaciones de los metros y los nuevos tranvías van a contribuir a duplicar el número de usuarios. Pasaremos de los 35,7 millones de pasajeros, que sumaban en 2019 los metropolitanos de Sevilla, Málaga y Granada, a disparar la demanda anual de viajeros hasta los 70 millones de usuarios, una vez que culminen todas las infraestructuras.

Estos son los resultados de las políticas de movilidad y la planificación del transporte que distinguen a este Gobierno, gestión e ideas claras.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación, los turnos de intervención de los grupos políticos.

El Grupo Mixto no está.

Por Andalucía no está.

Pues, entonces, el turno del señor López Olea, en nombre del Grupo Vox en Andalucía.

Cuando usted quiera, señor López Olea, tiene...

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, mire usted, buena labor, realmente buena labor la que se está realizando con el tema de los metros.

Efectivamente, diríamos que el de Sevilla, que se convierte en una obra prácticamente faraónica, que se ha puesto... Ya se está poniendo en servicio.

Y nos iríamos a Málaga y le instaría, fíjense, hoy traemos aquí una PNL con respecto al área metropolitana de Málaga y el tren..., lo que sería el tren de la costa, ese tren que se lleva esperando tanto tiempo. Pero sí hay muchas poblaciones a los alrededores de Málaga capital que generan multitud de problemas de movilidad, con atascos constantes que tiene que sufrir el ciudadano, etcétera.

Respecto a Granada, pues, por supuesto, yo que soy *granaíno*, el metro de Granada está siendo un éxito, un éxito de usuarios constante. Y, por lo tanto, pues, bueno, estamos con este tipo de políticas, ¿no? Infraestructuras que son muy caras, muy costosas en todos los sentidos, tanto económico como de esfuerzo personal, de tiempo, etcétera.

Pero, bueno, tengo que dar la enhorabuena a su consejería al respecto. Y quiero ser breve, pero fíjese, hoy va a venir... Usted va a comparecer posteriormente para hablar de las zonas de bajas emisiones. Y estas son las políticas para acabar con el supuesto problema del aire.

Entonces, sí me pregunto yo, porque el Partido Popular no tiene una política común al respecto. Vuelven ustedes a hacer unas cosas en un sitio y otras cosas en otro sitio, ¿no? En Gijón ustedes han eliminado la zona de bajas emisiones. También con acuerdo con nuestro partido Vox han eliminado la zona de bajas emisiones en Valladolid o creo que se van a eliminar en Valencia. Aquí en Andalucía, ¿no?, ustedes traen, en base a la Ley 34/2007, en este caso, pues, traen aquí un plan para la mejora de la calidad del aire en las aglomeraciones, etcétera.

Entonces, mire usted, eso significa atacar siempre a los de siempre, ¿no?, a aquellas personas que no tienen, pues, para comprarse un vehículo eléctrico. O aquel señor que tiene su furgoneta, que no va a poder entrar en el centro de la ciudad y le quieren ustedes obligar a comprar una furgoneta nueva, encima eléctrica, que le va a costar una millonada.

Estas son las políticas que tienen que hacer ustedes. Así es como tendremos buena calidad de aire y tendremos una buena movilidad, pero no coartando la libertad de los ciudadanos. El ciudadano exigirá este tipo de soluciones de movilidad y hará uso de ellas. Usted ha descrito, nos dice que se va a duplicar el número de usuarios a 70 millones. Pues, por supuesto que sí. Vamos a hacer otras políticas, que no sea la de prohibición, de que no puedan pasar con sus coches al centro de las ciudades. Vamos a hacer aparcamientos disuasorios, vamos a darles buenas líneas de metro y de tranvía, y le instaba e instaría a su Gobierno a que acaben de una vez con esa perversión de la izquierda, que son las zonas de bajas emisiones. Eso no gusta al ciudadano. Y, aparte, que va a atentar contra su bolsillo.

Pues, nada más, no tengo mucho más que añadir. Estas son las políticas que realmente, si ustedes están preocupados por la calidad del aire, hay que llevar a cabo. Y también para la movilidad de las personas, para que sea sencilla. La gente no quiere entrar en el centro de la ciudad usando su vehículo particular. Cuando tiene problemas de aparcamiento, si le ponemos las cosas fáciles, el ciudadano utilizará aquello que es sencillamente utilizable y beneficioso para él.

Con respecto, y ya que después va a hablar de ese tema, a nosotros sí nos preocupa mucho ese plan que tienen ustedes para las ciudades de más de 50.000 habitantes.

Nada más, muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

A continuación, el turno de la señora Ambrosio, en nombre del Grupo Socialista.

Cuando usted quiera, señora Ambrosio.

La señora AMBROSIO PALOS

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señora consejera.

Déjeme que, antes de empezar y entrar en materia, no me puedo resistir a hacer algún comentario sobre la intervención del portavoz de Vox.

Yo siento mucho que ustedes no tengan creatividad a la hora de formular iniciativas y que les hubiera gustado hablar del asunto de zonas de baja emisión, que es un tema apasionante y del que ustedes, a falta de iniciativas, van a intentar provocar continuamente ese comentario para fijar su posición. Pero estábamos hablando de tranvías, de metros, que además aportan a ese concepto que defendemos los socialistas que tiene que ver con la movilidad sostenible, con buscar cómo mejorar nuestra calidad del aire, cómo seguir trabajando desde las Administraciones públicas para que esos efectos negativos del cambio climático pesen lo menos posible en cuestiones de salud, porque al final estamos hablando de salud.

Permítame, señora consejera, que le diga que tenía especial interés en saber cómo iba a llenar de contenido esta comparecencia, muy amplia, con muchos temas, difícil de aportar con detalle en cada uno de los asuntos, porque son muchos los elementos para una comparecencia tan corta, y tenía curiosidad en saber cómo se iba a vestir este traje en materia de tranvías y de metros. Porque es verdad que mirar hacia el escenario de lo que va a provocar las actuaciones que se están desarrollando en un presente, y eso cómo va a conseguir mejorar el futuro, no deja de ser una buena filosofía, pero hablar hoy de esos 103 kilómetros, eso a día de hoy, desgraciadamente, no es una realidad. Provocar que hagamos todo lo posible para que los usuarios lleguen a la cifra de los 70 millones, me parece que ese debe ser el empeño, pero la realidad a día de hoy es otra completamente distinta, y esa es la que queríamos analizar desde el Grupo Parlamentario Socialista.

Porque en el asunto de tranvía se lo podría resumir con una sensación. ¿Qué hubiera sido del Gobierno del señor Moreno Bonilla si no se hubiera encontrado los tres proyectos de tranvía que tenía sobre la mesa? Yo en el único en el que le puedo aplaudir, y le puedo agradecer el trabajo y el esfuerzo por agilizar su puesta en marcha, es por el tranvía. En el resto, en el tranvía de Jaén, creo que es un auténtico despropósito lo que está ocurriendo en esa ciudad, donde es difícil no pensar que tiene que ver con las condiciones de los grupos políticos que hasta ahora han tenido una mayoría en el Ayuntamiento de Jaén para seguir provocando un bloqueo continuo en algo que debería de estar resuelto desde hace mucho tiempo, hasta el punto de que sea el propio presidente de la Junta el que anuncie que la puesta en funcionamiento, o la reinauguración de alguna manera del tranvía de Jaén, puede estar en torno al 2021, y que luego tengan que venir a corregirle directamente y que ya vayamos por las cifras del segundo semestre de 2024.

Con respecto al tranvía de Alcalá, permítame también que le diga, más allá de poder asumir —sin que se me caigan los anillos— que hemos sido muy lentos en la puesta en marcha de ese proyecto, ese proyecto también tiene un sello, con lo cual, ¿qué hubiera sido del Gobierno del señor Moreno Bonilla, hablando de tranvía o hablando también de metro, si no hubieran hecho ni más ni menos que continuar con el trabajo que ya estaba proyectado? Y en algunos casos —ya le digo— no me cuesta ningún trabajo reconocerle el mérito en el tranvía.

En el caso de los metros, es difícil hacer un balance, sin hacer pormenorizadamente un detalle en el caso de Granada, yo creo que la mayor evidencia —y en estos días que está tan de moda el asunto presupuestario—, la mayor evidencia de que el metro de Granada ahora mismo no tiene ni un solo avance es que las mismas cifras del presupuesto 2023 se repiten en el presupuesto 2024, y ya tendremos oportunidad el próximo jueves de hablar detalladamente del presupuesto.

En el metro de Málaga no se ha avanzado ni un metro, no hay ni un solo servicio a día de hoy del que puedan estar haciendo uso los granadinos y las granadinas que no estuviera puesto en marcha hace cuatro años. Con lo cual, no ha habido ni un solo avance, todo es proyectar. Yo soy consciente también de que estas obras son a largo plazo, esto no es un huevo que se echa a freír, esto tiene su tiempo. Pero comprenderá que también tenemos que ser exigentes cuando tenemos que hacer un análisis riguroso de la realidad.

En el metro de Málaga nos preocupa especialmente, más allá de la llegada del metro al centro, afortunadamente, esas promesas incumplidas y esos cambios de itinerario, de trazado o de parte del proyecto que suponen un incremento importante en el presupuesto y que, más allá de respetar la opinión del ayuntamiento, creo que a lo mejor no se ha dado ese proceso de participación de una forma adecuada. Me refiero fundamentalmente a que el metro a día de hoy, a pesar de que fuera el señor Moreno Bonilla el que dijera que ese iba a ser un proyecto inmediato y, además, que era corto en el tiempo la llegada al PTA, que a día de hoy no ha llegado, que nos provocaría poder llegar al barrio de Campanilla o al barrio de Santa Rosalía y que, a día de hoy, insisto, se ha quedado totalmente en el aire.

Y con el tema del metro de Sevilla, yo creo que hay un hito histórico y una fecha que los sevillanos no van a olvidar, que es el 25 de enero de precisamente este año, el 2023, cuando se consigue por fin la firma del acuerdo entre el Gobierno de España y la Junta de Andalucía para la cofinanciación de la línea 3. Ha habido retrasos, porque tiene que ver también con cada una de las Administraciones, los compromisos que tenían para el año 2023 que no se han llegado a cumplir. Y en este asunto sí le voy a hacer una referencia, que la hice en mi intervención en el pleno sobre la proposición no de ley del Partido Popular con el tema del ferrocarril y de los metros, usted no estaba presente y quiero decírsela. Nos preocupa mucho cómo se está aparcando, cómo se está orillando al personal de la Agencia de Obra Pública en el papel que han venido haciendo hasta ahora en el desarrollo de todos los metros de Andalucía, y que, en el caso de la línea 3 del metro de Sevilla, no lo están haciendo, con ese exceso de contratación fuera, de contratación externa, en los proyectos de la línea 3 de metro. Lo dije en el pleno, insisto, y por honestidad creo que tenía que decírselo hoy, que me gustaría que en alguno de los momentos, si es posible, nos pudiera dar alguna explicación de por qué no están desarrollando con la experiencia y con la profesionalidad que tienen los trabajadores de la Agencia de la Obra Pública ese nivel y ese ritmo de tra-

bajo que han impuesto en el desarrollo de otros metros. Con lo cual, me quedo con un nivel de ejecución bajísimo en todo lo que tiene que ver con obras en el caso de la consejería. Y digo, ya tendremos oportunidad de debatirlo con mucho más detenimiento. Y me quedo también con la incógnita que, a día de hoy, sigo sin despejar de cuál es la aportación del Gobierno del señor Moreno Bonilla a este concepto de la movilidad sostenible, qué proyecto ha puesto en marcha que tenga la firma y el sello del Gobierno del Partido Popular.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

A continuación, es el turno del señor Saldaña.

Cuando usted quiera, señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, señorías, miren, desde el Partido Popular tenemos claro algo que se le debe exigir a un responsable político que está al frente de una gestión, son fundamentalmente tres cosas: lo primero de ello es que cumpla con sus compromisos, al final, los compromisos electorales son el claro contrato electoral con los ciudadanos de Andalucía: un segundo punto es que sea eficaz, que realmente sea un gobierno que solucione problemas, que sea capaz de coger los recursos públicos para solucionar problemas; y un tercer punto, que es importante pedirles a los responsables políticos, es eficiencia, porque uno puede resolver problemas, pero si después eso no sirve para que eso redunde en el bienestar de la gente, pues eso no sirve para nada. Y, por lo tanto, compromiso electoral, cumplimiento de los compromisos electorales, eficacia y eficiencia.

Pues, mire usted, señora consejera, con los datos que usted ha dado, este grupo puede decir abiertamente, a diferencia de lo que ha comentado la portavoz del Partido Socialista, que el nuevo Gobierno de Andalucía de Juanma Moreno y, en este caso, la nueva Consejería de Fomento, encabezada por usted, es el doble de eficaz que el viejo Gobierno del Partido Socialista. Y este grupo, con los datos que usted ha aportado, puede decir claramente que este nuevo Gobierno y esta nueva consejería dirigida por usted son el doble de eficientes son que el antiguo Gobierno del Partido Socialista, doblemente eficaz y doblemente eficiente. Y vamos a ver los datos.

Si resulta que... —vamos a ponerle que a pesar de que el Partido Socialista ha estado 37 años gobernando, pero esa fiebre por los tranvías y los metros empezó en el año aproximadamente 2007—, si resulta que entre el año 2007 y 2019 el Partido Socialista hizo en Andalucía 46 kilómetros de metro y tranvía, y ustedes, el nuevo Gobierno de Andalucía, en apenas cuatro años ha hecho 26, quiere decir que es el doble de eficiente. La ratio que tenía el Partido Socialista eran 3,8 kilómetros por año y el Partido Popular tiene 6,5 kilómetros por año. Con lo cual, señora Ambrosio, no sé dónde está el bajo nivel de

ejecución. Porque si el Partido Popular, teniendo en cuenta que es el doble de eficaz a la hora de hacer kilómetros de metro y de tranvía, resulta que, según usted, ha tenido un bajo nivel de ejecución, el Partido Socialista estaría *under* cero, o sea, por debajo de cero, porque realmente es el doble de eficaz en la ejecución de esos presupuestos.

Pero es que, además, podemos decir que es el doble de eficiente, y no me voy a meter a valorar la repercusión por incremento de número de viajeros por millón de euros invertidos, porque eso sería sacar el cajón sin fondo del dinero que ustedes gastaron, el antiguo gobierno, en proyectos que anunciaron y que después no hicieron, pero básicamente sí le digo que si prácticamente en doce años estamos hablando de que el Partido Socialista dejó 35 millones de viajeros, y ahora, en apenas cuatro años, no digo ya los setenta, que es cuando se culminen las infraestructuras, pero ya hay más de 50 millones de viajeros en Andalucía, evidentemente también es el doble de eficiente el nuevo Gobierno de Andalucía en la ejecución de las obras de los metros y las tranvías, y en que eso sirva para mejorar la movilidad de los ciudadanos.

Por lo tanto, señora consejera, con estos datos concretos, objetivos y que hacen referencia a los números que ahora mismo se están ejecutando en Andalucía, podemos decir claramente que hay que felicitarles porque son el doble de eficaz que el antiguo Gobierno y el doble de eficientes que el viejo Gobierno de Andalucía, aparte de los 500 millones de euros que usted ha avanzado de la obra licitada.

Decía la señora Ambrosio qué hubiera sido de Juanma Moreno, y en definitiva se lo traslada usted, si no se hubiesen dejado los proyectos tal como se habían dejado. Pues yo, sinceramente, lo tengo claro, de Juanma Moreno lo que le hubiese ocurrido es que hubiese podido destinar el dinero que está destinando a esos proyectos inconclusos a otros proyectos que realmente también necesita Andalucía y, por tanto, avanzaríamos doblemente más rápido si hubiésemos tenido un Gobierno anterior que hubiese ejecutado esos proyectos y no los hubiese dejado en el cajón.

Y usted ha hecho una breve referencia, decía que el metro de Granada no se ha hecho ni un metro más. Bueno, habrá que planificar los proyectos. Sí le digo que en el de Málaga al centro ya no se puede hacer un metro más, porque ya ha llegado después de doce años de retraso. Creo que la fecha tope era el 1 del 11 del 2011. Once uno, once, once. Es decir, doce años después ha llegado al centro de Málaga. Y podemos hablar del Trambahía, ¿no?, hablaba del desbloqueo, que en este caso la señora Ambrosio sí hacía una referencia positiva. Hombre, entiendo que tiene que ser positiva porque si en dos o tres meses se encontró el nuevo Gobierno de Andalucía con que tenía que devolver 99 millones de euros si no ponía en funcionamiento el Trambahía, y faltaban todavía 25 actuaciones y contratos por ejecutar y se resolvió, pues, evidentemente, es que ya ahí hay que poner hasta nota, no es que se valore positivamente, ¿no? Pero pasó también con el de Granada, que se hablaba desde hace muchos años de que se iban a hacer acciones para compensar las obras en los barrios periféricos, que es lo que se está haciendo ahora. El tranvía de Alcalá, que se había hasta sacado de la programación de los fondos europeos, precisamente por los retrasos que tenía, y gracias a la gestión que se hizo desde el nuevo Gobierno, pues se pudo volver otra vez a meter como un proyecto estratégico en los fondos europeos y hacer que se pudieran invertir esos 111 millones de euros que quedaban, de no haberlos gestionado correctamente el antiguo Gobierno. Y, claro, el tranvía de Jaén,

cuando escuchamos hablar de que había proyectos abandonados, teniendo en cuenta que los compañeros de Jaén, cuando entró a gobernar en el 2011 el Partido Popular, resulta que la Junta Andalucía automáticamente le pegó el cerrojazo al tranvía de Jaén, pues hay que explicarles que eso es consecuencia de eso, ¿no?

Pero, bueno, dicho esto, sí me gustaría, señora consejera, introducir un elemento... Porque, claro, yo entiendo que al Partido Socialista le resulte muy complicado este tipo de comparecencias y algo tiene que sacar. Hemos hablado de los proyectos que estaban ya iniciados y demás. Pero yo recuerdo en el año 2011, que fue cuando entré como responsable político en el Ayuntamiento de Jerez, un poquito antes, digo: oye, ¿qué habrá sido del tranvía de Jerez? Porque es que ya no son los proyectos que dejó empantanados el Partido Socialista; es que, volviendo al inicio de los compromisos electorales, resulta que yo me acuerdo que fui a una presentación donde se veía hasta un tranvía en el Museo de la Atalaya, circulando, que iba a ser el tranvía de Jerez.

Y entonces ustedes han desbloqueado los proyectos que había dejado paralizados el viejo Gobierno, pero permítame que brevemente les hable de lo que eran los proyectos, que llamaríamos nonatos, que prometieron y que nunca ni siquiera vieron el inicio de algo, ¿no? Y haciendo un recorrido por la prensa andaluza, leo, por ejemplo: «La Junta propone en firme un tranvía para unir el Poniente con el Andarax». Esto era en Almería. Esto lo decía el Partido Socialista en el año 2008. Después, evidentemente, salió una noticia que decía: «La Junta de Chaves tiró 600.000 euros en el tranvía de Almería». Pero es que vamos a más, es que veo una noticia del 16 de abril del 2008 y dice: «Chaves promete un espaldarazo definitivo al tranvía urbano de Córdoba». Esto era en el año 2008. Pero es que ya, para nota, sigo avanzando y veo: «Chaves garantiza que el tranvía que unirá Huelva con Punta Umbría también pasará por Aljaraque». Esto es 25 de mayo del 2007. Y, claro, ya me voy a mi tierra: «Chaves anuncia otra inversión para Jerez. El presidente de la Junta anunció ayer que la Administración andaluza financiará todas las obras de infraestructuras que necesite la construcción del tranvía de Jerez». Año 2007: «Chaves promete financiación de la Junta para el tranvía de Jerez». Pero no eran promesas, es que aquí está la foto de la presentación. Es que estaba en aquel momento la alcaldesa de Jerez, Pilar Sánchez, y el que era, yo creo que era consejero en aquel momento, presentando el tranvía de Jerez. No era una promesa, es que lo estaban presentando. Hablaban incluso de una segunda línea de tranvía, del Trambahía, que iba a pasar por el nuevo puente, el puente de la Constitución, que iba a enlazar con Jerez. Eso lo prometió la Junta de Andalucía. En definitiva, una serie...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo.

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando, voy terminando.

Una serie de cosas que, claro, cuando ahora hablamos de esto es significativo.

Pero yo voy a terminar brevemente con una cosa. Mire, si el Partido Socialista quiere de verdad que se impulsen más las infraestructuras en Andalucía, lo tiene muy fácil. Tiene que votar en contra de cualquier acuerdo que suponga aportar 15.000 millones de euros a una comunidad autónoma, que vaya en contra de los intereses de los andaluces. Con 15.000 millones de euros se hacen cuatro metros de Sevilla. El PITMA tiene previstos 8.000 millones de euros en los próximos diez años. Es decir, los 15.000 millones de euros que Pedro Sánchez le va a dar a otra comunidad autónoma en contra de Andalucía, son veinte años de inversiones en ferrocarriles, en tranvías y carreteras en Andalucía. Tienen ustedes muy fácil que Andalucía vaya incluso más rápido, que es votando que no a esa discriminación que se va a producir con Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Ambrosio, su grupo yo creo que es bastante catastrofista en este sentido y yo entiendo que su posición tiene que ser la de no estar de acuerdo con todo lo que yo digo aquí, o yo expongo aquí, o como yo comparezco, pero le voy a decir lo que está aportando este Gobierno. Este Gobierno está aportando avance, está desbloqueando situaciones, está planificando estratégicamente y está aportando también rigor.

Porque le voy a explicar, que creo que ya lo sabe, pero se lo voy a explicar, la herencia recibida en materia de movilidad. Hemos sido capaces, este Gobierno, de desbloquear el metro de Málaga e impulsar su llegada al centro y ampliar la línea 2 al Hospital Civil. Ya lo ha dicho el señor Saldaña, pero le recuerdo la fecha. La fecha histórica de la puesta en marcha del metro de Málaga era el 11 del 11 del 2011. El ritmo de ejecución era bajísimo y quedaban pendientes modificaciones contractuales, contratos de instalaciones y de arquitectura. Además, el corazón de Málaga estuvo abierto en canal durante una década por culpa de esta obra y le recuerdo que afectó enormemente a comerciantes y a vecinos. Como saben, el metro de Málaga finalmente se inauguró en 2014, con un trazado de 12 kilómetros y 17 paradas y estaciones, pero su puesta en servicio solo podía atender parcialmente la demanda de movilidad de la capital malagueña.

En cuanto a la ampliación del Hospital Civil, estaba paralizada por las discrepancias entre la Junta, que planteó el trazado en superficie, y el ayuntamiento y los vecinos. Y, por supuesto, señora Ambrosio, que sí, esa solución subterránea, 100% subterránea, tiene el consenso del ayuntamiento, tiene el consenso de los vecinos y tiene el consenso de este Gobierno.

Hemos desbloqueado y culminado las obras de las instalaciones del tranvía de la bahía de Cádiz, porque es que les recuerdo que no estaba acabado al llegar este Gobierno. Las actuaciones pendientes al inicio de la legislatura pasada hacían inviable su explotación comercial antes del 1 de abril de 2019, que era el condicionante para no perder la cofinanciación europea de 99 millones de euros.

Además, en el metro de Granada, la planificación e inicio de los trabajos para la ampliación de la red, les recuerdo también que los anteriores gobiernos socialistas acordaron con ayuntamientos, instituciones y otras administraciones la ejecución de esas obras compensatorias del metro 2007-2017. No las han ejecutado. Tampoco iniciaron la redacción de los proyectos para la prolongación del metropolitano. ¿Cómo quieren licitar una obra si no tienen ni siquiera el proyecto? ¿Si no está licitada esa redacción del proyecto? Ha sido este Gobierno el que ha dado un impulso decidido a estas actuaciones compensatorias, siempre bajo el consenso y la coordinación con ayuntamientos y otras instituciones, y el que ha hecho realidad el inicio de esa primera prolongación.

También tengo que recordarles que hemos tenido que asumir indemnizaciones en la red de ferrocarriles metropolitanos de Andalucía. El actual Gobierno encontró una situación dantesca en la gestión de las infraestructuras. El total de reclamaciones económicas en materia de metros y tranvías ascendió a 222,2 millones de euros que se desglosan: tranvía de Alcalá, 2,3 millones; tranvía de Jaén, 5,6; tren de la Bahía de Cádiz, 6,8; metro de Málaga, 14 millones; metro de Granada, 21,7; metro de Sevilla, 172 millones de euros.

Hemos puesto en marcha el tranvía de Jaén, por supuesto que hemos puesto en marcha el tranvía de Jaén. El Gobierno socialista fue incapaz y dejó pendiente de cerrar el convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Jaén tras ocho años de abandono y una inversión de 130 millones de euros. Nos vimos obligados a asumir 13,8 millones de euros, consecuencia de sentencias firmes y refinanciación de crédito.

El Gobierno, el nuevo Gobierno, el Gobierno de Juanma Moreno rescindió y firmó el nuevo contrato con el Ayuntamiento de Jaén, asumiendo ese 75% de la financiación y ha impulsado la puesta en marcha de todos los contratos.

Hemos reactivado también el tranvía de Alcalá. Europa había retirado los fondos europeos para acabar una obra que, bajo el mandato socialista, se había paralizado hasta en tres ocasiones, siendo víctima de vandalismo y de expolio. Se habían invertido 111 millones y quedaban 88 por invertir. Se encontraba vandalizada la obra absolutamente, sin financiación para ser culminada.

Este Gobierno, este, ha sido el que ha conseguido que este proyecto sea considerado gran proyecto del marco Feder 2014-2020, lo cual va a permitir financiación y destinar 160 millones de euros entre Feder y MRR para 2024. A partir de ahí, se han iniciado todas las actuaciones para poner en servicio el sistema tranviario.

Y, además, hemos impulsado esa ampliación del metro de Sevilla. Nos encontramos los proyectos constructivos para la ampliación del metro, que costaron 17 millones, sin actualizar y, en algunos casos, incompletos, lo que daba muestra de esa nula intención de los anteriores gobiernos para acometer esa ampliación del metro, que lleva solo una línea desde abril de 2009. Además, tuvimos que asumir el pago de una sentencia de 164,7 millones de euros por los sobrecostes de la línea 1. Con el proyecto paralizado de 2011, ha sido este Gobierno el que ha impulsado definitivamente esa primera ampliación.

El Gobierno de Juanma Moreno planifica y ahorra a los ciudadanos. Ahorra, señora Ambrosio, y, sobre todo, gestiona.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/APC-003368. Comparecencia de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a fin de informar sobre la planificación en la implantación de las zonas de bajas emisiones en distintos municipios de nuestra comunidad autónoma

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ya terminamos la primera comparecencia. Ahora vamos a debatir la segunda, que es una comparecencia solo del Grupo Socialista sobre la planificación de la implantación de zonas de bajas emisiones en distintos municipios de nuestra comunidad autónoma.

Comienza la señora consejera, cuando esté preparada.

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

—Muy bien. Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco ante esta comisión para informar, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la planificación de la implantación de las zonas de bajas emisiones en los distintos municipios de nuestra comunidad autónoma.

Las zonas de bajas emisiones son un instrumento de gestión de la movilidad que van a ayudar a promover un trasvase modal en las ciudades, hacia modos de transporte mucho más sostenibles. Así como la promoción de vehículos alternativos de bajas emisiones, facilitando con ello el cumplimiento por parte de España de sus objetivos en materia de reducción de emisiones y de la normativa europea en materia de emisiones de CO₂ que aplica al sector del transporte.

La Ley de cambio climático y transición energética las define como un ámbito delimitado por una Administración pública en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Esta ley también introduce una obligación de que tanto los municipios de más de cincuenta mil habitantes como los territorios insulares, y los municipios de más de veinte mil habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible —los PMUS—, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

Por tanto, señorías, las zonas de bajas emisiones se enmarcan dentro de los planes de movilidad urbana sostenible, que son de competencia municipal, como estrategia más amplia que coordina diversas actuaciones de forma coherente para fomentar los modos de desplazamiento más sostenibles, como ca-

minar o el uso de bicicleta o el transporte público, en detrimento del vehículo privado, tanto dentro como fuera de las zonas de bajas emisiones, y en los accesos de las mismas, favoreciendo la protección del medioambiente, el desarrollo económico, la cohesión social y, en definitiva, una mayor calidad de vida de las ciudades.

Estas zonas de bajas emisiones se regulan en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que desarrolla y concreta el mandato genérico de la Ley del cambio climático, estableciendo los requisitos mínimos y comunes para su implantación en cuanto a aspectos básicos, tales como los objetivos del proyecto y su contenido, o la extensión, delimitación y condiciones de acceso de las zonas de bajas emisiones.

Para facilitar su implantación y desarrollo por parte de los municipios, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico ha elaborado unas directrices para la creación de zonas de bajas emisiones, redactadas con la colaboración de las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias, que se han convertido en un documento guía básico para el desarrollo de las zonas de bajas emisiones por parte de las entidades locales, y un mapa interactivo de las zonas de bajas emisiones en España, a partir de fuentes propias y comunicaciones de las propias entidades locales, que incluyen, entre otros aspectos, la delimitación y superficie de la zona de bajas emisiones, las medidas adoptadas en la misma y su calendario de desarrollo.

El mapa muestra todos los municipios y territorios insulares obligados a constituirlos y contempla tres categorías de zonas de bajas emisiones en función de su nivel de implantación, distinguiendo entre vigentes, en trámite o pendientes.

Además, cada zona lleva asociada una tabla que muestra la información general, restricciones, excepciones y calendario de implantación, con enlaces a la normativa de referencia y páginas web oficiales.

Tal y como se puede consultar en dicho mapa interactivo, en Andalucía existen tres zonas de bajas emisiones ya en funcionamiento como es el caso de Sevilla capital, en zona, industrial, Córdoba capital y La Línea de la Concepción.

En cuanto a las zonas de bajas emisiones en planificación y pendientes de aprobación definitiva en nuestra comunidad autónoma, podemos destacar las siguientes: en la provincia de Sevilla, las de Alcalá de Guadaíra, Dos Hermanas y Utrera; en la provincia de Cádiz, las de Cádiz capital, Jerez de la Frontera, San Fernando y Chiclana de la Frontera; en la provincia de Málaga, la de Estepona, que ya ha aprobado su implantación, y las de Málaga capital, Marbella, Fuengirola, Torremolinos, Rincón de la Victoria y Vélez-Málaga, que están pendientes de aprobación definitiva; en la provincia de Almería, las de El Ejido, Roquetas de Mar y Almería capital; en la provincia de Jaén, las de Jaén capital y Linares. Y también, en tramitación, las de Granada capital y Huelva capital.

Señorías, queda claro, entonces, que la planificación, aprobación y puesta en marcha de las zonas de bajas emisiones en los municipios es competencia de los propios ayuntamientos, que las aprueban mediante sus ordenanzas municipales y se enmarcan dentro de los planes de movilidad urbana sostenible.

Unido a ello, hay que señalar que las comunidades autónomas no son ajenas a la planificación de las zonas de bajas emisiones, en tanto implican competencias que concurren con los instrumentos de mejora de la calidad del aire y de la planificación de la movilidad.

En este sentido, la Junta de Andalucía despliega sus competencias mediante dos instrumentos: los planes de mejora de calidad del aire, que —recordemos— están reglamentados en el Real Decreto 102/2011 y, a nivel autonómico, en el Decreto 239/2011, que vendrían a incorporar las zonas de bajas emisiones dentro de sus medidas y cuya elaboración recae en la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, a la que podrán dirigirse si quieren mayor información; Y los planes de transporte metropolitano, planes de movilidad sostenible, que son un elemento esencial en el desarrollo de la estrategia de planificación de la movilidad en Andalucía.

En la redacción de estos planes es importante destacar el papel predominante que supone su tramitación ambiental en la evaluación ambiental estratégica, donde se evalúa el alcance ambiental y de impacto de salud de las distintas medidas que incorpora el plan, entre las que se pueden prever zonas de bajas emisiones de ámbito municipal o supramunicipal.

En Andalucía son varios los casos en que municipios obligados a establecer zonas de bajas emisiones confluyen en una misma área metropolitana. En estos supuestos, establecer zonas de bajas emisiones de manera coordinada puede ser la solución más idónea para dar coherencia a las dinámicas de movilidad intermunicipal generadas. Y en esta línea es en la que trabajamos desde esta consejería. Allí donde el caso particular lo aconseja, se plantea la incorporación de zonas de bajas emisiones a los planes metropolitanos, para reforzar esa coordinación entre los diferentes municipios. Insisto, esa coordinación, porque estos municipios pueden pertenecer a la misma área metropolitana en la delimitación y regulación de sus respectivas zonas de bajas emisiones.

No hay que olvidar que uno de los objetivos de los planes metropolitanos es fomentar la coordinación intermunicipal entre municipios con relaciones de movilidad, obteniendo sinergias y mejorando el sistema de transporte de la ciudadanía. Y esta medida se propone siempre y cuando se considere la solución más adecuada para tratar las dinámicas de movilidad supramunicipal generadas. En su adopción se tienen en cuenta parámetros medioambientales, como puede ser la sustitución orográfica o la elevada contaminación ambiental o acústica, originada principalmente por el uso del vehículo privado, atendiendo a factores como la existencia de un parque de vehículos envejecidos y altamente contaminantes o el peso, un peso reducido de vehículos cero o eco, entre otros. En estos casos, la coordinación de zonas de bajas emisiones a través de los planes metropolitanos puede ser decisiva para definir el modelo de transporte futuro, acorde a la sucesiva puesta en marcha de los modos de transporte de altas prestaciones y alternativos al uso del vehículo privado en el área metropolitana, consiguiendo así una reducción de viajes totales y un nuevo reparto modal que beneficie a los modos de transporte más sostenibles. Con ello, se reduciría considerablemente la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de combustible o la accidentalidad, entre otros aspectos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Su turno, señora Ambrosio, cuando usted quiera.

La señora AMBROSIO PALOS

—Gracias, señora presidenta.

Mire, señora consejera, el Grupo Parlamentario Socialista tenía interés en esta comparecencia para abordar la planificación y la implantación de las zonas de baja emisión en aquellos municipios —como usted bien ha citado— que están obligados, aquellos que son de más de cincuenta mil habitantes, sobre todo porque, tras la aprobación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, España ya cuenta con una primera estrategia en esta materia, que tiene que extenderse por todo el territorio. Una estrategia global, pero que tiene objetivos mínimos que hablan desde la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a una apuesta decidida por las energías renovables o la eficiencia energética como un motor de cambio de la economía española.

Esos objetivos están cuantificados, tenemos ciertos hitos, 2030, 2050, serán revisables y, afortunadamente, serán revisables siempre al alza. Con lo cual, la ley aborda diferentes aspectos, tales como los que hemos venido hablando, y hay un aspecto, que es el de la movilidad, la adaptación al cambio climático, lo que tiene que ver con la salud pública y con la biodiversidad, que era parte de lo que queríamos trabajar esta mañana. Colocando siempre en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética.

Y el primer reto, sobre todo, es reducir la contaminación por ozono. Hace pocos días salió publicado un informe de esos 29 municipios de Andalucía, con respecto a la calidad del aire que sus vecinos y vecinas respiran, y veíamos cómo San Fernando es la ciudad de Andalucía con mejor calidad del aire y Granada es la peor.

En ese sentido, vuelvo a insistir en que salud y medioambiente son las dos caras de una misma moneda y que la contaminación del aire pasa factura, una factura, además, dramática y costosa a la salud de los vecinos y de las vecinas. Termina con vidas humanas, está cifrado en torno a 2.500 personas las que pierden la vida al año en España y se ha convertido en un problema sanitario de primer orden. Y tiene también un coste sanitario y laboral que se cifra en torno al 0,33% del Producto Interior Bruto, lo que gastamos —insisto— en materia de salud y en materia laboral en aquellos problemas ocasionados por la contaminación. Con lo cual, nadie debe dudar de que la primera medida para reducir el ozono pasa por la eliminación del tráfico motorizado, y aquí es donde aparecen las zonas de bajas emisiones.

Entre los objetivos y las competencias que tienen asignadas, hay dos administraciones que deberían ir de la mano. Lo hemos comentado, Consejería de Fomento y Articulación del Territorio. Y hay una parte que tiene que ver con los municipios fundamentalmente, y entre esos 29 municipios de más de cincuenta mil habitantes con los que cuenta Andalucía, es verdad que ellos tienen una competencia muy delimitada. Está el estudio y casi que el dibujo de lo que sería la zona de baja emisión, la redacción y la aprobación de una ordenanza municipal, la entrada en vigor de las mismas. Y es verdad que solo tres —y desgraciadamente solo tres— de los 29 municipios que tenían que haber tenido su zona de baja emisión en tiempo y forma, y que yo quiero volver a recordarlo, porque hay que reconocer el trabajo que se ha hecho, Sevilla, La Línea de la Concepción y mi ciudad, Córdoba. El resto han solicitado una prórroga de un año y yo espero que a 1 de enero de 2024 pueda estar en funcionamiento.

Pero lo que queríamos debatir hoy es más allá de esa correlación y de esa coordinación que debe de existir entre ambas administraciones: son las competencias que también tiene asignadas su consejería y que tienen que estar de alguna manera alineadas en favorecer la movilidad sostenible y, por tanto, mejorar la calidad del aire. Y ahí hay un gran abanico de competencias que tienen que ver con la extensión de los planes de movilidad urbana sostenible, los conocidos como PMUS, los planes anticontaminación, que contemplan alternativas y facilidades para los desplazamientos a pie y en bici, los corredores interurbanos verdes, la mejora de la red de transportes públicos, apostando por el eléctrico y con la garantía de los puntos de recarga. Medidas que, de alguna manera, están enlazadas con competencias que están bajo su dirección, desde materia de planificación y ordenación de espacios urbanos a la movilidad sostenible. Y que, sin duda, con el impulso de la consejería, yo creo que podemos llegar más lejos y llegar más rápido que si se hace de manera desestructurada.

Yo, en ese sentido, había previsto hablar hoy también de la coordinación y la colaboración con la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, con la aprobación de esa estrategia andaluza de la calidad del aire, donde el transporte juega un papel fundamental. Pero también le tengo que afear que en esa gran estrategia andaluza por la calidad del aire el Gobierno andaluz ha destinado la friolera cantidad de un millón de euros para diecisiete municipios, entre cincuenta y cien mil habitantes, para que, además, concurren para la presentación de proyectos en concurrencia no competitiva. Con lo cual, me parece muy escasa y muy raquítica esa apuesta decidida para darle un impulso, un mayor empuje a la actividad que tienen que desarrollar los municipios para dar ese paso fundamental. La verdad es que esas cifras nos dan una pista de cuál es la apuesta del Gobierno del señor Moreno Bonilla y cuál es su nivel de implicación en medidas de este tipo. Insisto, un compromiso muy raquítico y que yo espero —lo veré en los próximos días— que, de cara a los presupuestos del 2024, estas cantidades se hayan ampliado de manera decidida.

Y, en segundo lugar, el Grupo Socialista lo que quería conocer fundamentalmente —y me ha extrañado que usted no lo haya ni siquiera nombrado— es el destino y el nivel de cumplimiento de ejecución de la parte que le correspondía a la Junta de Andalucía, al Gobierno del señor Moreno Bonilla, de ese reparto de los 1.100 millones de euros que han llegado del Gobierno de España. Sí, 1.100 millones de euros que se repartieron en la Conferencia Nacional de Transporte, que se celebró el 5 de noviembre de 2021, y de los que a Andalucía se le asignan 180 millones de euros con créditos presupuestarios del año 2021 y 2022, y que tienen que ver con actuaciones en planes de choque de movilidad sostenible y conexión de entornos urbanos con metropolitanos y, sobre todo —insisto, y aquí es donde subrayo—, los programas para la implantación de las zonas de baja emisión. Por lo que he podido investigar en la documentación, la consejería ha presentado 34 proyectos que son susceptibles de la financiación mediante este mecanismo, de los cuales, de los 34, 22 son para carriles bici, siete para prioridad del transporte público, uno digitalización, estaciones de bus, información en tiempo real, acceso al transporte público y uno también para itinerarios peatonales.

El reparto por provincias —le voy a decir, desde ya, que me parece poco proporcionado, y lo va a entender perfectamente—: uno solo para Almería, uno solo para Huelva, dos para Córdoba, tres para Jaén, cuatro para Málaga, cinco para Granada, seis para Cádiz y siete para Sevilla. Ni siquiera van en

concordancia con el número de habitantes ni con el número de poblaciones que tienen más de cincuenta mil habitantes. Y nos ha llamado mucho la atención —podemos hablarlo en cualquier otro momento— el contenido de los proyectos, porque en su gran mayoría, insisto, son carriles-bici, que están localizados, además, fuera de los centros urbanos. Muchos de ellos, además, la relación, he tenido la oportunidad de contrastarlo, porque son heredados del Plan Andaluz por la Bicicleta 2014-2020. Muchos de ellos, no les voy a decir todos, pero muchos de ellos. Con lo cual, en ese afán que ustedes tienen de acusar a gobiernos anteriores, que habían dejado llenos los cajones de proyectos, pues bienvenidos esos proyectos, que han servido para asignar ni más ni menos que una financiación por valor de 180 millones de euros.

De la misma manera que tendremos oportunidad, y ya se lo adelanto, de preguntarle también si, además de estos proyectos asignados a los 180 millones de euros, cuáles van a ser las propuestas de la consejería en materia de ampliar esos itinerarios en carril bici.

Ninguno de los proyectos de esos 34 va a implantación de zonas de bajas emisiones, que me ha sorprendido muchísimo. Y, en referencia a los plazos, y con esto termino, señora presidenta, los proyectos están vinculados a una financiación, que tienen que estar acabados a 31 de diciembre de 2025, es decir, quedan dos años. Pero la inversión tiene que adjudicarse, en una parte de esos 180 millones, exactamente a 160, tienen que estar adjudicados a 31 de diciembre del 2023, y los restantes a 31 de diciembre del 2024. Con lo cual, nos gustaría saber un poco cuál es el recorrido, si estamos en condiciones de poder garantizar que no se va a tener que devolver ninguno de esos fondos y que Andalucía va a gastar, con ese concepto y con ese criterio, hasta el último céntimo de esos 180 millones de euros.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ambrosio.

Señora consejera, es su turno para la respuesta.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Ambrosio, yo creo que la zona, estamos debatiendo sobre zonas de bajas emisiones y compartimos que el objetivo de estas zonas de bajas emisiones es mejorar las condiciones de vida, que es el objetivo primordial de los ciudadanos, mejorando, además, entre otras cuestiones, la calidad del aire, del que también hemos hablado, y la movilidad en las zonas urbanas e interurbanas o metropolitanas.

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas que nos preocupa a todos. Yo creo que eso queda patente y necesitamos hacer frente a ella, debido a su incidencia directa y usted lo ha dicho también claramente, en la salud de las personas y en la que tiene gran incidencia el elevado peso de los vehículos privados motorizados en el transporte de personas y mercancías. Y tengo que decirle que compartimos esa preocupación y estamos absolutamente de acuerdo. Por ello, el establecimiento de las

zonas de bajas emisiones constituye una medida de suma importancia para solventar los problemas en los núcleos urbanos y en los interurbanos. En la planificación de su implantación concurren competencias locales, autonómicas y estatales. Y en Andalucía, como ya le he informado, se realiza a través de tres instrumentos de planificación: los planes de movilidad sostenible municipales, que es totalmente una competencia municipal; los planes de transporte metropolitano, que es una competencia de esta consejería, y los planes de calidad del aire. Los planes de calidad del aire incorporan aquellas medidas incluidas en las zonas de bajas emisiones que conducen a mejorar esas emisiones, para cumplir así con los umbrales de calidad del aire establecidos a nivel normativo por la Organización Mundial de la Salud. Por ello, la Consejería de Sostenibilidad, de Medio Ambiente y Economía Azul trabaja de forma coordinada con las corporaciones municipales y con la Consejería de Fomento y Articulación del Territorio y Vivienda para que aquellas actuaciones de sus respectivos documentos de planificación sean incorporadas en los correspondientes planes de calidad del aire, zonificadas en trece zonas distintas. Pero tengo que insistir, son los ayuntamientos los que conforman zonas de bajas emisiones en sus respectivos municipios, muchos de ellos obligados por la ley a establecerlos. Y, en supuestos, como los que le acabo de mencionar, puede resultar aconsejable establecer su coordinación a través de los planes de transporte metropolitano. Y yo creo que son los planes de transporte metropolitano los que tienen que considerar si se implementa, a lo mejor, una zona supramunicipal, para atajar un problema que nos preocupa a todos.

Yo tengo que decirle que el establecimiento de las zonas de bajas emisiones compete exclusivamente a los ayuntamientos, según el Real Decreto al que ya he hecho referencia, el 1052/2022. No obstante, la comunidad autónoma, según el artículo 13 del Real Decreto, tiene competencias en esa materia de coordinación de la zona de bajas emisiones de varios municipios, de cara a establecer esos criterios homogéneos para su implantación, dando lugar a esas zonas de bajas emisiones de carácter supramunicipal y que, en algunos casos, se han tenido en cuenta en esa elaboración de los planes.

La comunidad autónoma hace lo que le corresponde y lo que tiene dentro de sus competencias, como digo, que es la coordinación de las zonas de bajas emisiones municipales. Y, por supuesto, que asumimos y que seguimos asumiendo las funciones y las competencias que nos marcan. Y, por supuesto, tenemos encima de la mesa, como usted bien conoce, intentar reducir el uso del vehículo privado en todo momento para aumentar esa calidad de vida, para mejorar la calidad del aire y poner en marcha todos y cada uno de los procesos que necesitemos para esa movilidad mucho más sostenible, esa movilidad intermodal a la que tenemos que dirigir todas nuestras políticas públicas. No le quepa la menor duda que cada uno de los euros se invertirá para conseguir ese objetivo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Con esto finalizamos el primer punto del orden del día de la comisión.

12-23/POC-001994. Pregunta oral relativa a la ampliación del parque de vivienda protegida en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y, a continuación, comienza el segundo, que son las preguntas con ruego de respuesta oral. La primera la formula el Grupo Vox en Andalucía, a través de su portavoz, el señor Hernández Valdés.

Si da un segundito para que la consejera se prepare.

Cuando usted quiera, señor Hernández Valdés.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, le preguntamos por el parque... Es esta, ¿no? Sí, señora consejera.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—El parque de vivienda protegida.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Pues le preguntamos por el parque de vivienda protegida en Andalucía.

Nosotros hemos dicho en muchas ocasiones que la oferta, tal cual está planteada, y ustedes en estos momentos pues siguen con un modelo que no difiere esencialmente de las décadas de socialismo, pues, como decimos, es una oferta insuficiente para satisfacer la demanda. Luego hablaremos también del incremento de los precios y tiene que ver también con esta pregunta, porque sin duda influye en ello. Vemos que hay, incluso se plantean, nuevas formas de adquisición, eso de la covivienda, que no deja de ser pues un modo negativo y digamos poco adecuado de adquirir una vivienda.

Bueno, nosotros, como digo, hemos dicho en muchas ocasiones que lo importante es satisfacer el derecho constitucional a una vivienda digna con independencia incluso de que el parque pueda ser de titularidad pública o no. Y hemos dicho que hay que ser creativos buscando fórmulas de colaboración público-privada para facilitar el acceso a un hogar a esas personas con menos ingresos y un modo que pueda ser también soportado por el erario público, exigiendo menos recursos. Por supuesto, también hay otras medidas complementarias, como es la reducción de los impuestos asociados a la compra o al alquiler.

En los nuevos presupuestos, que el PSOE e Izquierda Unida ya han dicho que no dan respuesta y literalmente desatienden la emergencia en materia de vivienda, hay un incremento de la inversión prevista, que es un 6,8%, se pasa de 477 millones a 510 millones. Y, bueno, pues obviamente diferimos de los

socialistas y de los comunistas porque somos conscientes de que ustedes están haciendo un esfuerzo. Además, como es de justicia, tenemos que decir que en su descargo los gobiernos socialcomunistas que les precedieron, pues prácticamente del 2008 al 2018, en esta materia no hicieron prácticamente nada. Ellos, bueno, se justifican también por la importantísima crisis financiera de ese año nefasto de 2018. Pero, como le digo, tenemos que buscar soluciones porque este es un problema, hay muchas personas que están en severas dificultades a la hora de adquirir una vivienda, ya sea en compra o en alquiler, y como los recursos son limitados, tendrán ustedes que ser creativos para buscar respuestas a los problemas.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, como usted bien sabe, la Junta de Andalucía es titular y responsable del mayor parque público de vivienda de España, un parque que está conformado por más de cuarenta y ocho mil viviendas en alquiler, a las que hay que sumar un número superior a veinticuatro mil en otros regímenes de tenencia.

Aunque somos conscientes de la necesidad de vivienda protegida, esta consejería viene impulsando desde la pasada legislatura, a través de la agencia AVRA, de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, la construcción de nuevas viviendas. Tengo que decirle que, tras una década de absoluta inactividad, en la que la agencia no impulsó la construcción ni de una sola vivienda, la consejería ha encomendado a AVRA la proyección de nuevas promociones a través de dos líneas. Una primera, mediante la construcción directa de nuevas promociones autofinanciadas por AVRA, visibles en obras, por ejemplo, como las que se ejecutan para edificar sesenta viviendas en alquiler en el barrio de Matadero, en Cádiz, actuación que va a estar culminada a final de este año; o los dieciocho alojamientos para jóvenes en la calle San Roque, de aquí, de Sevilla. Y una segunda línea, mediante una iniciativa novedosa, que es la permuta de suelos propiedad de AVRA a cambio de viviendas construidas por promotores privados. Este sistema de colaboración público-privada ha dado ya sus primeros frutos en Huelva, con la construcción de esas cuarenta y ocho viviendas en el barrio de la Pescadería, y en Córdoba, en la huerta Santa Isabel, donde otra promotora ya ha levantado sesenta viviendas que pondrán a precio asequible. Pero es que estas actuaciones no son las únicas. Desde el año 2019 este Gobierno ha venido subvencionando distintas actuaciones para la construcción de nuevas viviendas protegidas en régimen de alquiler, gracias a programas como, por ejemplo, el de fomento del parque de viviendas de alquiler.

Ya se lo he dicho antes, diez años sin promover desde la Junta de Andalucía nuevas viviendas asequibles, sin que se colocara ni una primera piedra de una sola promoción del parque público de viviendas. El Gobierno, sin embargo, de Juanma Moreno ha reactivado esa promoción de vivienda protegida para alquiler de precio asequible. Y lo hemos hecho de la mano de promotores públicos, es decir, de ayuntamientos y empresas públicas municipales o provinciales, y también de promotores privados. Gracias a este programa de fomento del parque de viviendas en alquiler hemos impulsado ya, mediante tres convocatorias, la construcción de 3.000 nuevas viviendas a precio asequible, repartidas por toda Andalucía. Y tenemos en marcha una nueva convocatoria, la cuarta, que nos va a permitir impulsar la promoción de otras 1.700 viviendas en alquiler a precio asequible en esta legislatura. Lo que estamos haciendo es intentar ayudar a incrementar el parque residencial en Andalucía, al tiempo que contribuimos también a mejorar la economía, a generar economía y a fomentar el empleo en un sector vital para Andalucía.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002386. Pregunta oral relativa al proyecto de Conil de la Frontera «Arteria Verde, Regeneración Urbana del Eje Viario Rosa de los Vientos»

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa al proyecto de Conil de la Frontera «Arteria Verde, Regeneración Urbana del Eje Viario Rosa de los Vientos», que formula el Grupo Por Andalucía.

Señora Nieto, cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenos días.

Buenos días, consejera.

Como ha visto usted en la exposición de motivos, nos remontamos al 2020 para anclar el hito de referencia de la pregunta que le traemos, que es cuando la Junta selecciona este proyecto, junto a otros muchos de municipios andaluces, para incorporarlos a un programa en virtud del cual, con fondos europeos, se hacen determinadas intervenciones, las que cada ayuntamiento, según el proyecto que ha presentado, decide. En este caso, efectivamente, se trataba de una «Arteria Verde, Regeneración Urbana del Eje Viario Rosa de los Vientos», como se llama el proyecto, que recibió una puntuación suficiente —de hecho, de entre las primeras— y obtuvo con ello 1.212.000 euros para que se acometiera esa obra. Una vez que esto es asumido como tal por el ayuntamiento, toda la ejecución ya corre a cargo de la Consejería de Fomento, que desde junio de 2023 no mueve un papel, consejera. En ese momento hizo la propuesta de la empresa que podría resultar adjudicataria y ya está. ¿Y qué pasa? Que, a 31 de diciembre, o la obra o el dinero. Y como de la obra no se ha hecho nada, pues Conil puede perder 1.212.000 euros de un proyecto que fue la propia Junta la que le dio la puntuación, que le hizo merecedora de la misma.

Por tanto, la pregunta es sencilla: ¿por qué está paralizada la actuación?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Nieto, lo acaba de decir usted. En noviembre del año 2020 se aprobó incluir el proyecto Arteria Verde de Conil dentro del Programa de Regeneración del Espacio Público. Gracias a ello, el Ayuntamiento de Conil dispondría de 1,2 millones para un proyecto de regeneración urbana entre el eje viario, entre las calles Rosa de los Vientos, Gonzalo Sánchez y Pidal, que daría prioridad a peatones y a ciclistas. Se trata de un espacio importante para el municipio, especialmente en verano, y esta circunstancia, junto con otros acontecimientos, ha marcado el devenir de este proyecto.

Apenas dos meses después, en la constitución de la Comisión de Coordinación Técnica, el entonces alcalde de Conil, de Izquierda Unida, pidió que las obras no se iniciaran. Durante los meses posteriores y mientras seguía la tramitación, se sucedieron las quejas de vecinos y de comerciantes en torno al proyecto por falta de aparcamiento o por los efectos de las obras en los comercios. En junio de 2022 esas dudas fueron debatidas en esa comisión técnica, donde los responsables de participación ciudadana plantearon la posibilidad de iniciar la obra y paralizarla en verano, algo totalmente inviable por temas de seguridad.

El proyecto fue aprobado definitivamente en diciembre de 2022 y, para agilizar los plazos, se tramitó por vía de urgencia, sacándose a licitación el pasado 21 de abril. Solo cuatro días después, el 26 de abril, recibimos el escrito del alcalde de Conil, en el que se advertía que el ayuntamiento no permitiría el inicio de las obras en verano. Ese escrito lo tenemos. Ante esta situación, lo que hicimos fue suspender el proceso de adjudicación de la obra. La razón de esa suspensión es clara: la obra tiene un plazo de seis meses de ejecución y debía iniciarse en julio, para poder estar terminada antes del 31 de diciembre, algo que el ayuntamiento rechazó. Esa es la razón.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias.

Consejera, el primer hito es de noviembre de 2020. Entonces, situar la responsabilidad en el ayuntamiento de una paralización de una obra que necesitaba seis meses de ejecución, cuando el pistoletazo de salida fue hace tres, me parece que es simplificar la historia y retorcerla. Usted sabe que en los pueblos se sabe todo, consejera.

Entonces, resulta que, aunque le hemos hecho la pregunta porque, evidentemente, queríamos conocer su parecer, no es esto lo que refieren sus compañeros de partido en Conil. Un proyecto que no les gusta, precisamente, porque elimina esa posibilidad de tráfico rodado con la intensidad que a ellos les parecía adecuada, pero que es la intensidad que se decidió en el proyecto que la Junta seleccionó. Por tanto, que se haya intentado conciliar la normal actividad de un pueblo, que tiene un periodo punta de actividad turística en el que quintuplica su población, es perfectamente razonable. Y la obligación de un

alcalde que tiene que ordenar todos los usos que se dan en su suelo. Pero responsabilizar, justamente, a la anterior corporación de una paralización que le va a costar 1.200.000 euros al pueblo, porque ustedes no han sido capaces de planificar la obra y hacerla compatible con los usos de un pueblo que todo el mundo sabe el pico que tiene estacional de afluencia turística, consejera, es retorcer la realidad hasta unos límites que no se sostienen, ya le digo, a pie de calle, en el pueblo, donde todo el mundo sabe que ustedes han parado el proyecto porque no les gustaba, aun a riesgo, a riesgo no, a riesgo cierto, Conil va a perder 1.200.000 euros por su irresponsabilidad.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Nieto, responsabilizar, no, decir la verdad. Y le decimos que el propio alcalde, en su día, el 26 de abril, dijo que no quería iniciar la obra. La obra podía haber estado terminada a final de año, por supuesto que podía haber estado terminada. Pero es que le he explicado con todo detalle cuál ha sido la situación.

La Junta, por supuesto que ha cumplido su parte, eso por supuesto. Pero yo entiendo la preocupación que tiene el ayuntamiento, el de antes y el de ahora, por los efectos que tenía en su día la obra en verano y también por la situación que se generó con los comerciantes y con los vecinos de la zona. Usted eso no me lo negará, que ha habido una contestación fuerte y que el ayuntamiento también estaba preocupado. Y yo, la verdad es que me hubiera gustado que se hubiera tenido mucho más en cuenta a los vecinos, mucho más en cuenta a los comerciantes y no hubiéramos tenido esta situación.

Desde luego, yo le voy a decir una cosa: tenemos que pensar en positivo, y el proyecto es una base para ese debate, ese debate que está ahora mismo en la calle y para que se presenten nuevas alternativas para mejorar ese espacio. Y nosotros vamos a estar siempre atentos para intentar mejorar esa situación. Pero también le tengo que decir que hemos recibido una carta del Ayuntamiento de Conil diciendo que se le comunica a la Junta de Andalucía que rechazan esa subvención porque hay que darle una vuelta tanto al proyecto por no haber iniciado tampoco la obra en tiempo y forma.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002398. Pregunta oral relativa al encarecimiento del precio de la vivienda en Andalucía

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la planteará el Grupo Vox en Andalucía, relativa al encarecimiento del precio de la vivienda.

Señor Hernández Valdés, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, estamos con el mismo tema que hace unos minutos. Vivir cada día nos cuesta más en esta región, ya sea adquiriendo una vivienda en propiedad o alquilándola.

En primer lugar, digamos que, respecto del arrendamiento, la situación es muy preocupante. Un estudio de un portal inmobiliario nos dice que hace diez años, con 545 euros, se podía alquilar una vivienda de 93 metros cuadrados. Los 545 euros es el 30% del salario medio que había en aquel momento. Hoy en día, pese a que los sueldos han subido ligeramente, ahora hablaríamos de un salario medio de 588 euros, con esa cifra solo podríamos permitirnos alquilar un inmueble de 72 metros cuadrados, 31 metros menos. Esto es un dato que, evidentemente, indica un retroceso en calidad de vida.

El mismo estudio nos da unas cifras..., bueno, en Málaga hay un precio medio de 13,35 metro cuadrado/mes, el más elevado, y en Jaén, por contra, con 5,45 euros. Si hablamos de compra, las cifras son, en octubre de 2023, un precio medio de 2.063 euros por metro cuadrado, que contrasta con el precio que había en octubre de 2013, de tan solo 1.422 metros cuadrados. Hemos vuelto prácticamente y hemos superado ligeramente los precios anteriores a la crisis del 2008. Por darle un dato, en octubre de 2007 era el precio medio 1.907 euros por metro cuadrado.

Tenemos una ley de acceso a la vivienda que ha elaborado el Gobierno del señor Sánchez, que es contraria a nuestro juicio a la Constitución, puesto que lejos de facilitar el acceso a la vivienda lo dificulta. Y lo hace porque, por un lado, fomenta la ocupación, lo plantea como una solución habitacional más, y con una limitación y control de las rentas que hemos visto ya que tiene un efecto contrario al pretendido. Hay ejemplos en países de nuestro entorno que ya la han descartado. Y, por otra parte, bueno, ahuyenta y disuade a los propietarios de colocar sus viviendas en el mercado por esas razones que le apuntaba.

Tampoco fomenta el acceso en compra, porque incrementa la inseguridad jurídica y no establece ninguna medida de estímulo ni la facilita. Todo esto se ve incluso más enturbiado por las subidas de los tipos de interés de las hipotecas después de la pandemia.

Bueno, ustedes están trabajando en una nueva ley de acceso a la vivienda en Andalucía. Vox no cree positivo que haya 17 leyes diferentes. Nosotros, pues, un planteamiento político nuestro básico es que...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández, vaya concluyendo.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—... una ley bastaría.

Pero podríamos apoyar, eventualmente, una ley autonómica siempre y cuando paliara y limitara los efectos tan negativos de la ley de vivienda de Sánchez.

Y por eso, pues, le pregunto qué medidas plantearían también en esa nueva ley de la Junta.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, para este Gobierno favorecer el acceso a la vivienda en Andalucía es una prioridad, porque es un proyecto de vida, un proyecto de vida tener esa vivienda.

Los datos de estadística, de la estadística registral inmobiliaria, ponen de manifiesto que tanto el precio medio de la vivienda como el de alquiler en nuestra comunidad están por debajo de la media de España. El pasado año en Andalucía —le doy algunos datos— fue la comunidad donde más viviendas se vendieron, con 131.575 viviendas. Se suscribieron 89.653 hipotecas, con una cuota media por debajo de la española y también por debajo de la media del esfuerzo salarial en España. Estos datos lo que hacen es dibujar la radiografía de una situación global, pero también es necesario dar respuesta a la creación de nuevos hogares en Andalucía, una necesidad que hay que armonizar con otros factores que ejercen una presión al alza sobre el precio de la vivienda, como la fuerte demanda extranjera y el crecimiento del turismo.

La escasa oferta se erige como causa principal de la fortaleza de los precios de la vivienda en España. La oferta sigue siendo insuficiente. De ahí que este Gobierno, a través del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, haya apostado desde el primer momento por compatibilizar líneas de ayuda al pago de rentas del alquiler con programas destinados a la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible. Este programa, el de fomento del parque de vivienda, está siendo un éxito, de forma que las distintas convocatorias se han desarrollado y la reciente de este mismo año se ha mantenido a un ritmo sostenido de casi mil viviendas al año.

La última convocatoria de este programa se ha saldado con 853 nuevas viviendas, que sumadas a las anteriores convocatorias arrojan ya un balance de 3.854 viviendas promovidas en el marco del Plan Vive en Andalucía. Son ya, por tanto, 6.185 las viviendas en alquiler asequible, si además sumamos las que se promueven con el Plan Eco Vivienda.

Pero termino compartiendo su preocupación con la nueva ley de vivienda aprobada por el Gobierno del señor Sánchez, que ha hecho descender la oferta de pisos en alquiler más de un 30% desde su entrada en vigor. Ya lo advertimos y lo dijimos, que esta ley nos iba a traer efectos contrarios a los deseados, causando esa fuerte retracción de la oferta y el incremento de los precios del alquiler, y al final ha ocurrido.

Nuestra receta —también lo ha comentado usted— será esa aprobación de la nueva Ley de vivienda en Andalucía, para favorecer ese acceso a la vivienda a precio asequible, y en la que les vuelvo a tender la mano a los grupos políticos para que podamos hacer una ley con el mayor consenso posible.

Muchas gracias.

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

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002407. Pregunta oral relativa al Plan Metropolitano de Transporte de Málaga

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta, relativa al Plan Metropolitano de Transporte de Málaga, la formula el Grupo Popular, a través de la señora Trujillo.

Señora Trujillo, cuando usted quiera.

La señora TRUJILLO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Muy buenos días, señora consejera.

Hace pocos días se anunció la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, lo cual es una noticia estupenda para mi provincia, porque es un paso clave para mejorar y para planificar la movilidad de Málaga, que —me atrevería a decir— es una de las cuestiones que más nos preocupan a todos los malagueños y, sobre todo, a los jóvenes, para los que las opciones de transporte son fundamentales.

Hace muchos años que Málaga venía necesitando una Junta que se tomase la provincia en serio. Esta consejería, con este plan, lo ha hecho. Se incluyen cuestiones como la futura ampliación del metro hasta El Palo —ya lo ha mencionado usted, señora consejera—, el Rincón de la Victoria, Ciudad Jardín hasta el hospital, el PTA... Aparecen cuestiones muy relevantes que van a desahogar a todos los municipios que estamos en el área metropolitana de Málaga, como el Rincón, como Cártama, como el mío, como Alhaurín de la Torre.

El cariño que se le está poniendo a la provincia de Málaga por parte de su consejería y de la Junta de Andalucía es indiscutible. Con este plan y también con los presupuestos que hemos conocido hace muy poco para el año que viene, que aumenta la inversión en nuestra ciudad hasta los más de seiscientos quince millones de euros, cuatro veces más que en 2019. Es una noticia estupenda. Y creo que se está haciendo justicia con una ciudad que sufrió un retraso vergonzoso en la ejecución del metro por parte de la Junta socialista, como usted bien ha señalado. Y lo que hubo ahí fue un desacuerdo, porque la Junta de la señora Díaz se empeñó en no soterrar un tramo que era absolutamente obligatorio para los vecinos y para el alcalde que se soterrara. El Gobierno de Juanma Moreno ha solucionado los problemas que dejó la Junta socialista. Cada vez queda más claro —yo creo que los andaluces ya lo ven nítido— qué gobiernos trabajan para nuestra tierra y cuáles tienen sus esfuerzos puestos en comprar votos con el dinero de todos. Mientras que en Andalucía sufrimos diariamente la falta de infraestructuras ferroviarias, la falta de inversión del Gobierno central, retrasos, demoras, un mantenimiento nefasto. Se ha hablado y creo que se ha llegado a un consenso en esta comisión en varias ocasiones. El señor Sánchez ayer anuncia que va a transferir las competencias del cercanías a Cataluña, con la inversión económica que ello requiere, porque allí también dicen que el cercanías va de pena.

O sea, a lo mejor si los compañeros diputados andaluces, aquí algunos presentes, no estuvieran aplaudiendo, literalmente, que los vimos todos aplaudir al señor Sánchez cuando los reunió para anunciar que iba a ceder ante las pretensiones de los separatistas y que, bueno, que iba a conceder todo lo que pidiesen, como ya hemos visto que va a hacer, que lo anunciaron ayer los medios, a lo mejor, si los compañeros diputados socialistas no estuviesen aplaudiéndole cuando hace ese tipo de declaraciones, el señor Sánchez se acordaría de trabajar un poquito para esta tierra, que parece que si no se cometen delitos, si no se queman contenedores, el Gobierno socialista-comunista no te hace ni caso.

Yo creo que hemos llegado a un punto en que, si el señor Puigdemont le dice al señor Sánchez que quiere un trozo del Parlamento andaluz a cambio de votarle como presidente, el señor Sánchez nos quita a los andaluces un trozo del Parlamento y se lo da a los independentistas para que monten aquí una embajada. Pero que es que los diputados socialistas se levantarían a aplaudirle, como usualmente están haciendo.

Señora consejera, frente a este último desprecio de la izquierda, yo la felicito por el esfuerzo y el de su consejería para mejorar la movilidad de la provincia de Málaga y le pregunto por la valoración que hace usted acerca de este plan.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Trujillo.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señora Trujillo, el Plan Metropolitano del Transporte del Área de Málaga tiene como principal objetivo el fomento del transporte público —usted lo sabe bien— y la intermodalidad, impulsando sobre todo modos de transporte no motorizados y el uso de energías limpias para facilitar el desplazamiento de personas y mercancías, reduciendo así el uso del vehículo privado. No nos cansamos de decirlo, porque es un objetivo que tenemos que intentar llegar a él.

Hablamos de un área metropolitana que concentra una población de en torno al millón de habitantes, con una alta dependencia de ese vehículo privado, a los que podrían sumarse los más de ciento setenta mil residentes de los siete municipios a los que este plan abre la puerta para su incorporación en el Consorcio Metropolitano del Transporte del Área de Málaga, como son: Álora, Antequera, Coín, Fuengirola, Riogordo, Valle de Abdalajís y Villanueva de la Concepción. Un territorio que se caracteriza, además, por una demanda de viajeros muy estable, debido sobre todo al turismo, pero que también se enfrenta a una necesidad de movilidad sostenible que impulse la cohesión social y el desarrollo económico.

Así, con el horizonte puesto en 2030, este plan afronta el reto de reducir en cincuenta y dos mil coches diarios el tráfico en el área metropolitana e incrementar el uso del transporte público en la provincia un 25%.

Creo que son retos que debemos trabajar todos para poder conseguirlo, porque sobre todo esto va a reducir el 10% de las emisiones de CO₂ a la atmósfera desde la provincia, en cumplimiento con esos objetivos sobre el cambio climático.

Para la consecución de estos objetivos, el plan busca construir una estrategia para mejorar los servicios e infraestructuras del transporte, partiendo de la base de las redes de transporte ya existentes e incluyendo nuevas tecnologías, infraestructuras y servicios, para lo que se ha realizado un profundo diagnóstico, analizando la movilidad del área metropolitana en todos sus modos: el peatonal, en bicicleta, en vehículo motorizado privado, transporte público, incluso bajando al detalle del uso del monopatín y del patinete, el transporte a demanda o el vehículo compartido. Así mismo, diseña un escenario con distintas alternativas para mejorar la movilidad, con actuaciones que van desde la ampliación del metro a la creación de nuevos viales bus-VAO o la implementación de los tranvías o el BRT, también llamado metrobús, y plataformas reservadas, entre otras. Las actuaciones de movilidad, seleccionadas para cada corredor de transporte con rentabilidad social positiva, se desarrollarán con el detalle necesario cuando se aproxime su ejecución.

En conjunto, este escenario supone una inversión estimada de mil ciento veintiún millones de euros, de los que la Junta se hará cargo del 66%, 866 millones; un 10%, 136, se solicitará al Gobierno central, y una cantidad similar estimamos recibir de fondos europeos. El resto parte de la colaboración público-privada, administraciones locales o el consorcio de transportes.

En definitiva, a la luz de lo que acabo de comentar, no me cabe duda de que la puesta en marcha de este ambicioso plan marcará un antes y un después en el desarrollo de ese nuevo modelo de movilidad, con el establecimiento de un transporte público multimodal de calidad, más moderno, eficaz y sostenible, en consonancia con los objetivos que nos marca Europa. Un plan que va a mejorar la calidad de vida de todos los malagueños, cubriendo las necesidades de desplazamiento, que supondrá un gran impulso al desarrollo económico, la generación de empleo y la cohesión social de Málaga y su provincia.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002408. Pregunta oral relativa a la nueva temporada en Sierra Nevada

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la plantea el señor Guzmán, relativa a la nueva temporada en Sierra Nevada. Señor Guzmán, cuando usted quiera.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, la actualidad manda. Y ya que vamos a hablar de Sierra Nevada, podríamos decir que en la actualidad nos hemos quedado tan helados como en una de esas noches gélidas de Pradollano.

Ayer el sanchismo, dentro de esa sinrazón de la cesión constante a los chantajes independentistas, demostró una vez más que a lo que ellos llaman convivencia es sencillamente conveniencia. Perdonar 15.000 millones de euros, más 1.300 millones de euros en intereses, haciendo pagar a todos los españoles las corruptelas de los que han sido condenados por ello, supone algo más que un ataque frontal a la igualdad de todos los españoles. Más aún cuando hay comunidades infrafinanciadas, como es el caso de Andalucía, y, aunque les moleste a los embajadores del sanchismo en Andalucía, no nos vamos a callar y no nos vamos a quedar impasibles.

Andalucía está bien gestionada y no necesitamos que nadie nos perdone la deuda, pero sí reclamaremos, como dijo ayer el presidente Juanma Moreno, los 17.500 millones de euros, equivalentes en población a la cesión al independentismo, sin olvidarnos del Fondo de Compensación.

No queremos más que nadie, señora consejera, pero tampoco menos que nadie, y defenderemos a los andaluces y a Andalucía, pase lo que pase y cueste lo que cueste.

Señora consejera, yo soy un almeriense de Montefrío y, por tanto, conozco muy bien la provincia de Granada y la de Almería, dos provincias que han sido castigadas duramente por los gobiernos socialistas de Andalucía, como lo está haciendo también el sanchismo desde la nación. Nuestra estación de esquí de Sierra Nevada es un claro ejemplo de ello. Lo que nos encontramos no fue nada agradable. Durante muchos años, Sierra Nevada adoleció de inversiones que nos hicieran ser competitivos. La auditoría elaborada para tal fin no nos concluía nada bueno. El informe revelaba problemas de caja y ausencia de grandes inversiones que en los últimos años colocaban a Sierra Nevada en una de las últimas estaciones de esquí de España.

La gestión de Ceturza, con los profesionales que trabajaban en la estación, dio lugar a graves conflictos laborales, llegando a tener que cerrarse la estación por huelga de personal en plena campaña temporada alta. Y peor todavía, los problemas de caja y de gestión, como si de un cortijo se tratara, hicieron que la justicia apreciara presunta malversación y prevaricación en la actuación de la que era directora de la estación y del que fue responsable de finanzas.

Eso fue lo que nos encontramos cuando llegó el Gobierno del cambio a Andalucía. Eso está en la memoria de todos los granadinos. Y también es la historia a la que puso coto su antecesora, la señora Carazo, y usted misma, devolviendo a Sierra Nevada inversiones millonarias, haciendo de la gestión de Cetursa un ejemplo para el resto de estaciones invernales, devolviendo la tranquilidad a los trabajadores, con transparencia, con honradez, con trabajo, con mucho trabajo. Y eso le ha hecho ganarse la confianza no solo, señora consejera, de todos los granadinos, sino también de todos los que disfrutamos de esta estación de esquí.

Y por ello le pregunto, señora consejera: ¿Cuáles son las previsiones de su consejería de cara a la nueva temporada que tenemos este año en Sierra Nevada?

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Guzmán.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Guzmán, el Gobierno de Juanma Moreno está contribuyendo de forma decisiva a que Sierra Nevada dé un salto adelante en su modernización y se convierta en un motor económico decisivo en Andalucía. Ese motor que nunca debió dejar de ser.

La transformación de la estación de esquí ha sido muy significativa en las últimas cinco temporadas. Lo que era una estación envejecida, que perdía competitividad, es ahora una estación de absoluta referencia, máxime después de la inversión importante, récord registrado, este verano, de más de treinta millones de euros, una cifra que va a permitir a Sierra Nevada afrontar la temporada 2023-2024 con uno de los mejores medios técnicos y humanos de su historia.

Si no surgen inconvenientes de obra, los tres nuevos remontes que se están instalando en la actualidad de cara a la nueva temporada, el telecabina Al-Ándalus y el doble telesquí El Puente, van a entrar en funcionamiento antes de Navidad.

La actuación de mayor envergadura es la de la sustitución del viejo telecabina Al-Ándalus, tras treinta y tres años de servicio —que se dice pronto—, por un telecabina de última generación, mucho más cómodo, más rápido y más eficiente desde el punto de vista energético, con una inversión de 16,7 millones, cofinanciada con fondos europeos REACT. La obra del nuevo Al-Ándalus es la mayor destinada a un medio mecánico en Sierra Nevada. Este nuevo telecabina va a disponer de 19 torres y va a realizar un recorrido lineal de 2,5 kilómetros entre la urbanización Pradollano y el centro neurálgico del área esquiable de Borreguiles, con capacidad para transportar a 2.700 personas a la hora. La otra gran actuación se localiza en el área de la Loma de Dílar, donde el doble telesquí El Puente va a dar servicio a una

zona esquiable ya existente, las pistas Víbora, Montebajo, Villén o El Puente, donde ahora se promoverá el área de entrenamiento y competición de Sierra Nevada, algo importante y necesario.

Así, lo que vamos a hacer es descongestionar el telesilla a Monachil y, con ella, el área de la Loma de Dílar, donde actualmente se mezclan los equipos andaluces de competición con los esquiadores turísticos. Con el traslado de los deportistas de competición a la zona de El Puente se va a crear un estadio de competición acondicionado para entrenamientos de alto rendimiento y la celebración de competiciones oficiales, algo que también es necesario. El doble telesquí tiene un coste de 4,1 millones de euros, de los que 2,5 corresponden a la Consejería de Turismo y Deporte.

Los tres nuevos remontes no constituyen la única novedad. Este verano hemos completado la renovación de todo el sistema de producción de nieve en la estación. Así, además de la incorporación de 32 cañones de alta y baja presión, ha sido el turno también de cambiar los viejos compresores y bombas de agua, el corazón de la nieve producida en la estación, con más de cuarenta años de antigüedad.

Por último, vamos a estrenar cuatro nuevas pistas tematizadas para hacer más divertida la jornada de esquí a los niños y a sus padres, a sus familiares, y hemos incorporado cuatro nuevas máquinas pi-sapistas híbridas. Y vamos a implantar un sistema especial de control de accesos, con el que, mediante cámaras especiales de conteo de personas, se extraerá información de los tiempos de espera aproximados de embarque en los remontes, siempre para mejorar el servicio.

Como ven, Sierra Nevada afronta esta nueva temporada con nuevos alicientes y con una inversión récord que nos ha permitido mejorar todas sus instalaciones y servicios, de los que nos sentimos muy orgullosos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera. A ver si hacemos una comisión allí y disfrutamos de esas instalaciones.

12-23/POC-002409. Pregunta oral relativa a las medidas para mejorar la movilidad

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la plantea también el Grupo Popular, relativa a medidas para mejorar la movilidad, y la traslada el señor Domínguez Guerola.

Muchas gracias.

El señor DOMÍNGUEZ GUEROLA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

Consejera, buenos días.

Bueno, permítame, antes de comenzar, agradecerle a mi portavoz, que me ha dado la oportunidad de poder interpellarla con esta iniciativa, porque me da la oportunidad de agradecerle la sensibilidad que ha tenido usted con mi provincia en los presupuestos de la Junta de Andalucía. Y lo quiero hacer de manera reiterada, no solo porque vaya a aflorar un proyecto en el que se va a ver ya el inicio de las obras al final, como es esa autovía del Olivar, parada en un cajón desde 2008, porque, como siempre digo, Jaén no partía de cero, partía de menos tres. Cajones llenos de proyectos obsoletos, caducos o primeras piedras que se hacían viejas puestas, imagínese. Pero también el del tranvía, un tranvía, y quiero traer aquí el histórico para que la gente de mi provincia y toda Andalucía conozca un poquito la trayectoria, ¿verdad? Una obra que se le ocurre a un gobierno que se parece mucho al actual del señor Sánchez, un gobierno socialcomunista en Jaén, que se le ocurre traer la obra del tranvía en consonancia con una Junta de Andalucía que a bombo y platillo, porque veíamos ayer algunos dirigentes socialistas hablar de la propaganda de esta Junta de Andalucía, pues a bombo y platillo recordaba yo en 2009, en la ciudad de Jaén, aquella presentación donde más de setenta millones de euros se iban a poner encima de la mesa en un superconvenio al 50%-50% que haría que el tranvía estuviera funcionando en veintiún meses. Bueno, aquello era 2009, fíjense ustedes, veintiún meses no, veintiún años casi, ¿no?, porque de verdad que estamos en el 2023 y, si no es por usted y su consejería, muy probablemente no estaríamos ni hablando de lo que hoy estamos hablando aquí, de esos tres millones de euros que van a hacer que durante este próximo año 2024, sin pasajeros, pero que el tranvía empiece a rodar por la ciudad y que, a partir de ahí, ya sea una realidad que en esta legislatura el tranvía pueda rodar con pasajeros por la ciudad de Jaén.

Y lo digo porque, fíjese usted, la falta de lealtad institucional, ¿no? En el 2011, en el Partido Popular, en el Ayuntamiento de Jaén y un Gobierno de la Junta de Andalucía socialista paraliza totalmente la inversión. ¿Por qué? Pues por eso, por la deslealtad institucional a la que el PSOE nos tenía acostumbrados. Sin embargo, cambian las tornas. Entra el PSOE en el 2019 en el Ayuntamiento de Jaén y una Junta de Andalucía del Partido Popular gobernada con Ciudadanos en la Junta de Andalucía y se rea-

nudan las inversiones. Fíjese usted qué paradoja, ¿verdad? Ahí está la diferencia entre unos y otros. Y hoy, hoy, por fin ya podemos hablar de esta realidad.

Le decía que le quería agradecer esto en mi primera persona y en la de los jiennenses para que, por fin, esos proyectos afloren y sean realidad en una provincia tan abandonada por los socialistas como la de Jaén.

Y metiéndonos de lleno ya en esta iniciativa, decía que, efectivamente, hablamos de optimizar los recursos para ser eficaces y eficientes en la gestión. Y para ello decía que la digitalización y la modernización van a ser bandera, y ya son bandera, de las políticas de movilidad en su consejería. Lo decía porque anunciaba usted hace escasas semanas 475 millones de euros de inversiones y licitaciones para, entre otras cosas, también los tranvías y los metros en Andalucía. Y yo le quiero dar las gracias porque, entre ellos, allí también está el de Jaén.

Todo esto gestionado a través también de esta herramienta que usted va a poner encima, que es el Centro de Control y Gestión del Transporte Público en Andalucía. Con un objeto, ¿no?, y es el de implementar nuevos sistemas de pago, incidiendo también en las áreas metropolitanas para facilitar el desplazamiento de personas y mercancías bajo el paraguas de la modernización y la optimización de recursos. Yo creo que ese es el espíritu que tiene que tener la gestión de la Junta de Andalucía, que desde luego tiene usted en esta consejería, y a la que le animamos desde el Partido Popular a que siga trabajando. Y por eso es que yo le pregunto sobre las medidas de mejora en el Plan de Movilidad para Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Domínguez.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Domínguez, la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible tiene entre sus objetivos impulsar la digitalización y los avances tecnológicos, así como la innovación en la gestión y en el acceso al transporte público, objetivo que también recoge el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, el PITMA.

Entre las medidas para la digitalización del sistema de transporte público andaluz es crucial la puesta en marcha del Centro de Control y Gestión de los Transportes Públicos en Andalucía, que actúe como centro neurálgico de nuestro sistema de transporte. Un centro que albergue el sistema, que unifique la información de la red de transporte público de Andalucía en su conjunto y que permita disponer de información, a tiempo real, para atender mejor las necesidades del servicio, optimizar los recursos y planificar las actuaciones para adaptar la oferta de transporte público a la demanda. Un centro que supervise,

en tiempo real, la explotación y gestión de todos los medios de transporte de la comunidad autónoma: los metros, autobuses interurbanos, estaciones, servicios marítimos y aéreos. Y que esté abierto para integrar la información procedente de otros servicios autónomos, la red de Renfe, tanto de cercanías como de media distancia, así como las infraestructuras asociadas a la Dirección General de Tráfico. Un centro conectado con las concesiones de transporte público, las estaciones, los sistemas de información del viajero, así como los servicios de emergencia para gestionar de la mejor forma posible cualquier incidencia.

Todo ello permitirá ofrecer información de calidad y en tiempo real a los usuarios a través de diferentes medios, desde el propio vehículo a las paradas, por internet o por una aplicación de teléfono móvil, y les va a permitir planificar su conexión con otros modos de transporte.

Es por todo ello por lo que hoy me es grato informarles de que el pasado 9 de octubre sacamos a licitación el contrato de servicio de desarrollo del *software* y asistencia técnica para la implantación del sistema de información del Centro de Gestión y Control de Transporte Público de Andalucía. Un contrato que constituye el punto de partida para la puesta en marcha de este centro, que se va a ubicar en la propia sede de la Consejería de Fomento. Y ello es así porque su puesta en funcionamiento requiere la previa implantación y adecuación de un sistema de información que integre, gestione y explote en el conjunto de los medios y modos de transporte de Andalucía.

El contrato, cuyo plazo de presentación de ofertas finaliza el próximo día 7 de noviembre, cuenta con un presupuesto base de 4.353.029 euros y un plazo de ejecución de treinta meses. No obstante, en el mismo se establece la necesidad de disponer de una versión inicial en un plazo máximo de doce meses, que permita contar con la información necesaria para la definición de la composición, organización, procedimiento, articulación y régimen de funcionamiento del Centro de Control y Gestión del Transporte Público en Andalucía, incorporándose el resto de las funcionalidades en versiones sucesivas.

Pero esta no es la única actuación que tenemos en marcha para poner en funcionamiento este centro. Esta inversión se complementará con un contrato del suministro de mobiliario, de infraestructuras TIC, del proyecto técnico de adecuación y puesta en funcionamiento de la sede del Centro de Gestión y Control del Transporte Público en Andalucía, para la que actualmente estamos preparando la licitación.

Muchísimas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002410. Pregunta oral relativa a la infraestructura verde en el estuario del Odiel

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente cuestión es relativa a la infraestructura verde en el estuario del Odiel, y para su presentación interviene la señora Berta Centeno.

Cuando usted quiera, señora Centeno.

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, hace unos meses tuve la oportunidad de preguntarle por el avance de las obras del itinerario ciclopeatonal del estuario del Odiel, una infraestructura que realmente los onubenses, pues estamos esperando para poder disfrutar, disfrutar todavía más si cabe de esta zona privilegiada de Huelva, a través de esta conexión multimodal de 30 kilómetros, que va a conectar tres de nuestros municipios del área metropolitana, Aljaraque, Huelva capital y Gibraleón, y que discurre a través del estuario del Odiel en un gran corredor verde, una infraestructura que va a poner, además, en valor el patrimonio paisajístico, turístico, territorial, cultural, natural, a través de esta adecuación como corredor ecológico y para uso público, que va a recorrer zonas, por una parte, de alto valor ecológico, como son las marismas del Odiel, que está declarado reserva de la biosfera, o también recorrer zonas de alto valor turístico, como el muelle cargadero de Tharsis o el castillo de Gibraleón.

Quienes pasamos por esta zona a menudo, pues podemos ver, hemos ido viendo cómo han ido avanzando las obras, a ojos de los que pasamos por allí, pues casi, casi finalizadas, ¿no? Pero también hemos sido testigos, los que seguimos pasando por allí, de los grandes desperfectos que ha provocado el temporal Bernard en toda la provincia de Huelva y, en concreto, también en estas obras de esta infraestructura. Especialmente se observan en la parte de la zona del término municipal de Gibraleón, término municipal en el que no podemos olvidar que cayeron más de cien litros por metro cuadrado, se inundaron grandes zonas y se desbordaron los arroyos.

Por eso, nosotros le queríamos preguntar cómo avanzaban las obras de construcción del itinerario ciclopeatonal del estuario del Odiel, pero, ante los últimos acontecimientos que han pasado en nuestra provincia, y ante lo que podemos observar en esa infraestructura después de pasar el temporal, pues si no le importa y me lo va a permitir, queremos preguntarle también cómo ha afectado el temporal a estas obras y qué consecuencias va a tener para la finalización de las mismas.

Muchas gracias.

El señor GUZMÁN DE LA ROZA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Es el turno para responder a su pregunta, la señora consejera.

Señoría.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Pues, señora Centeno, hoy me hubiera gustado a mí traer a esta comisión buenas noticias, pues festejar esa inminente finalización de las obras de las que todos estamos esperando y nos gustaría, pero un itinerario —usted lo ha dicho— concebido como una gran infraestructura verde, con 30 kilómetros de vías ciclopeatonales, accesible a todos los públicos, que conecta los espacios libres urbanos del Aljaraque, Gibraleón y Huelva, un itinerario que recupera antiguos trazados ferroviarios, vías pecuarias y dominios públicos marítimos, terrestres y ferroviarios, regenerando a la vez suelos y bordes urbanos degradados por actividades y actuaciones pasadas, y que consigue acercar a la población y poner en valor los recursos patrimoniales, paisajísticos y naturales, una actuación que fomenta la movilidad sostenible, de la que ya hemos hablado, un modelo de vida activo en contacto con la naturaleza y la concienciación sobre los valores culturales y naturales de las áreas protegidas, además de la reactivación económica de la zona. Sin embargo, lo que hoy debería haber sido un motivo para la alegría, pues se convierte en frustración. Con gran pesar tengo que informarles de que las lluvias torrenciales ocasionadas por la borrasca Bernard, que se ha cebado especialmente con la provincia de Huelva, donde se ha convertido en un auténtico huracán, han provocado grandes destrozos en estas obras, cuando estaban a punto de finalizar, unas obras presupuestadas en más de tres millones de euros y que avanzaban a muy buen ritmo, conforme a las previsiones del programa de trabajo aprobado en julio, y que deberían de haber finalizado en este mes de noviembre.

Por desgracia, eso ahora no podrá ser, y esto es solo una muestra de la dureza del azote del huracán en esta vía ciclopeatonal, y lo que ha hecho en esta infraestructura, pero, a pesar de las medidas adoptadas y dada la excepcionalidad del temporal acontecido, los daños ocasionados han sido cuantiosos y difícilmente controlables, pero lo que sí está en nuestra mano es poner solución ante lo que ha ocurrido, y eso el Gobierno de Juanma Moreno usted sabe que lo sabe hacer muy bien.

De manera inmediata, esta consejería se ha puesto manos a la obra para gestionar con agilidad los daños causados por la catástrofe, procediendo a su evaluación para reprogramar esa ejecución y proceder a la reparación de los destrozos ocasionados.

Les informo que, de forma generalizada, se han detectado daños en los firmes que conforman el trazado, así como en la caída de la señalética colocada, derrumbes de vegetación sobre el trazado y de elementos de obras varios, ya finalizados.

Los daños más importantes se han producido por la crecida del arroyo del Prado, siendo el tramo 3, que discurre en el término municipal de Gibraleón, como usted bien ha dicho, el más afectado. A la espera de que la dirección de las obras y la propia empresa adjudicataria presenten sus respectivos in-

formes y las valoraciones, es preciso realizar las tareas de reconstrucción, que retrasarán el final de la obra al primer semestre de 2024.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002481. Pregunta oral relativa a la carretera A-494, de Almonte a El Rocío (Huelva)

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la carretera A-494, de Almonte a El Rocío, en la provincia de Huelva, a propuesta del Grupo Socialista.

La traslada el señor Gaviño Pazó.

Señor Gaviño.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías. Buenos días, consejera.

Lamento que el temporal haya hecho tantos daños en esta infraestructura verde del estuario del Odiel, algo que va a provocar que vuelva a retrasarse, algo que no es extraño para esta infraestructura, porque, desde que ustedes llegaron, andan retrasando el fin de su ejecución y ahora es Bernard el que tiene la culpa.

Centrándonos en el objeto de la pregunta, decía el portavoz del Partido Popular que un político debe ser eficaz, eficiente y cumplir con sus promesas. Pues de eso va la pregunta que le he trasladado: de la ineficacia, de la ineficiencia y de la falta de cumplimiento con las promesas del señor Moreno Bonilla, y de un punto más, de la obcecación que tiene no llevar adelante ningún proyecto que le huela a socialista.

Y le hablo en este sentido porque está la 483, que conecta Almonte con El Rocío y Matalascañas. Es el ejemplo de todos estos criterios. El señor Moreno Bonilla se fue para allá en el año 2018, en estas fechas, a prometer todo lo posible y más para conseguir ser presidente; de hecho, lo hacía con una frase que quedó calada en Huelva: «si me hacéis presidente, esta va a ser la primera cosa que haga en la Junta de Andalucía». Lo decía cuando se hacía las fotos con la familia del recientemente fallecido en esa vía, algo que es muy habitual en esa vía, que haya fallecidos, pero Moreno Bonilla se negó a hacer el tercer carril de esta vía. Él tenía que prometer más que nadie, hacer más que los socialistas, y lo que dijo es de hacer un tercero y un cuarto, un desdoble de la vía, y después se dio cuenta de la metedura de pata y tuvo que rectificar, porque el tercer carril era lo que demandaba la sociedad de Almonte, algo que ya estaba acordado con toda la sociedad de Almonte y era compatible tanto para la necesidad como para la sostenibilidad de la vía porque garantizaba el tráfico para las explotaciones agrarias que llenan todas las vías a lo largo de los 14 kilómetros que hay en ella hasta El Rocío, porque garantizaba los desplazamientos de los núcleos entre Almonte, el Rocío y Matalascañas, sobre todo en época de primavera, por el tema de las peregrinaciones de las hermandades, y en verano con la afluencia de Matalascañas, por el tema del verano, y también los usos especiales que tiene esa vía, porque recordemos que por ahí se producen las idas y venidas de la Virgen del Rocío entre Almonte y El Rocío, con lo

cual, una vez gobernando ya, pues, bueno, ya se dio cuenta de que no se puede prometer así gratuitamente y tuvo que rectificar.

La cuestión es que en esa vía, igual que en el resto de las vías de Andalucía, en el año 2023 se ha producido un incremento de la siniestralidad de un 50% en toda Andalucía. Son datos de la DGT, señora consejera. Es la comunidad autónoma, junto a Castilla y León, con una mayor tasa de siniestralidad mortal, muy por encima de la media nacional. La A-483 soporta 27.000 vehículos diarios, en enero de 2020 —no he podido conseguirle datos más actualizados— ya teníamos 40 víctimas mortales y 1.000 heridos. Es una de las carreteras más peligrosas de Andalucía, como la definía el señor Manuel Andrés González, secretario de este Parlamento y presidente del Partido Popular en Huelva. Pues ni siquiera eso les ha llevado a mover pieza y a hacer algo en esta vía. Ustedes parece que entienden que es muy peligrosa cuando gobierna el PSOE, pero no lo es cuando gobierna el PP. Han inventado el concepto de «siniestralidad vial ideológica», y yo creo que el culpable es la desidia, la falta de inversión por el Gobierno andaluz y su descaro, y que sean capaces de cualquier cosa, de prometer cualquier cosa con tal de conseguir el poder.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya concluyendo, señor Gaviño.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Sí, señora presidenta.

Los datos dicen que ha aumentado la siniestralidad en las vías convencionales, pero tampoco eso a ustedes les ha conmovido y les ha removido. Sí han hecho algo: seguir con la mentira.

Abrevio. Anunciaron que iban a incluir una partida en los presupuestos de 2020; después, anunciaron que iban a empezar las obras en enero de 2021; anunciaron que iban a incluirlas en el PITMA de 2021-2027; anunciaron que iban a hacer un apeadero en El Rocío y con eso iban a mejorar la siniestralidad de la vía. Va a ser el primer apeadero que reduce la siniestralidad de una vía en la historia de España. Enhorabuena, pero es que es muy desahogado para afirmar eso. Lo único que queda claro...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Gaviño, por favor, realice la pregunta, por favor.

El señor GAVIÑO PAZÓ

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

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gaviño.

También usted tiene el título hoy de pregunta extensa, como ocurrió ayer en la Comisión de Sostenibilidad.

Señora consejera, su turno para responder.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Gaviño, el proyecto para la ampliación y la mejora de la seguridad vial en la carretera A-494, Almonte-Matalascañas, se dividió en dos tramos, desde Almonte a la variante de El Rocío, y desde esta a Matalascañas.

En el caso del tramo de Almonte-El Rocío, de 10,1 kilómetros de longitud, se prevé la inclusión de un carril central reversible de última tecnología. La redacción del proyecto fue adjudicada en el verano de 2020, la redacción del proyecto, porque si no hay proyecto no se puede hacer una obra. Nosotros redactamos y adjudicamos la redacción del proyecto en verano de 2020, y durante su redacción se han ido produciendo algunas mejoras, entre ellas, por ejemplo, incluir una glorieta más en ese tramo, con lo que serán cinco glorietas en total. Además, el proyecto —ustedes lo deben de saber— ha pasado por el pertinente trámite de información pública y obtuvo el informe favorable en materia de calidad ambiental el pasado año. El proyecto ya está en su última fase de redacción y está previsto que finalice en las próximas semanas. Es más, los presupuestos del año 2024 recogen una partida para licitar el tercer carril central reversible en el tramo de Almonte-El Rocío de la carretera A-483.

El Gobierno de Juanma Moreno, el Gobierno andaluz, está aquí para dar soluciones a problemas de los andaluces. En el caso de las carreteras, nuestro objetivo es mejorar esa seguridad vial y facilitar nuestras comunicaciones. Con estos proyectos, lo que estamos haciendo y con este proyecto, fundamentalmente, lo que estamos haciendo es dar soluciones, soluciones, algo que ustedes, ustedes en su gobierno, en los gobiernos socialistas, no han hecho en muchos años de gobierno en una carretera con una intensidad de tráfico que no es de ahora. Es que no tenían ni redactado el proyecto, es que ustedes no tenían ni redactado el proyecto. Y, además, lo hacemos con un proyecto que es respetuoso con el entorno, dada la proximidad a Doñana.

El proyecto que vamos a acometer también remarca nuestra apuesta decidida por las nuevas tecnologías, con ese tercer carril central reversible, controlado telemáticamente, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, donde el sentido de la circulación se va a determinar en función de las demandas de tráfico en cada momento. También se ha negociado con la Dirección General de Tráfico para mejorar esta vía.

En definitiva, este nuevo proyecto va a incrementar la seguridad vial en la carretera Almonte-Matalascañas y va a mejorar las comunicaciones. Algo que creo que nos preocupa y de lo que debemos alegrarnos todos los aquí presentes.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 231

XII LEGISLATURA

3 de noviembre de 2023

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002482. Pregunta oral relativa al Bono Alquiler Joven

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta también la plantea el Grupo Socialista, relativa al Bono de Alquiler Joven, y la traslada el señor Torres Caballero.

Cuando usted quiera.

El señor TORRES CABALLERO

—Buenas tardes.

Gracias, presidenta. Consejera, señorías.

Volvemos a formular desde el Grupo Parlamentario Socialista, por enésima vez, una pregunta en relación al Bono de Alquiler Joven, señora consejera.

Una medida del Gobierno de España que ustedes en Andalucía empezaron boicoteando por interés electoral, pero que hoy, a todas luces, sabemos que ha sido muestra de su incompetencia y de la ineficacia de la gestión, no solo de su consejería, que muy especialmente, muy particularmente, sino del conjunto del Gobierno de Moreno Bonilla.

Por eso, le preguntamos desde el Grupo Parlamentario Socialista qué medidas va a adoptar la consejería para depurar responsabilidades ante esta nefasta gestión del Bono de Alquiler Joven.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, señor Torres, las decisiones sobre el objeto de su pregunta se han tomado y ya son conocidas por todos ustedes, por todas sus señorías, pero igual le interesa conocer también los avances que se están produciendo en la tramitación de estas ayudas, gracias a las medidas que se han ido adoptando.

A día de hoy, el 60% de los solicitantes con resoluciones favorables está recibiendo el dinero. Se han tramitado con propuesta definitiva favorable 4.740 solicitudes, el 41,57% de las que cuentan con crédito reservado, por lo que el importe del gasto comprometido supera ya los 22,1 millones de euros.

Andalucía es una de las comunidades autónomas que más resoluciones ha resuelto en España, a pesar de que ustedes dicen absolutamente lo contrario. Y le pongo como ejemplo Granada, mi provincia, mi ciudad, donde ya se ha tramitado el 98% de los expedientes. O Almería, donde ya se ha alcanzado el 86% de los expedientes.

Nosotros apostamos por la robotización para aclarar y para acelerar esa tramitación de las ayudas, y lo hemos logrado, pero ustedes saben que no como quisiéramos. Y lo repetimos una y mil veces, no como quisiéramos. De ahí que hemos puesto en marcha ese plan de choque con profesionales específicos, dedicados en exclusiva a resolver las solicitudes, y seguimos dando pasos y poniendo todos los medios a nuestro alcance para que cuanto antes los jóvenes puedan tener el dinero en sus bolsillos.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Torres, tiene la palabra.

El señor TORRES CABALLERO

—Sí, gracias, presidenta.

Mire, señora consejera, sí nos interesan los datos y la evolución de la gestión de estas políticas. De hecho, mire, le voy a formular una pregunta, porque ustedes contestaron a través del Portal de la Transparencia a un joven, la secretaria general de Vivienda, que a fecha de 16 de octubre se habían ya pagado 1.887 ayudas y la propuesta de resolución definitiva era de 4.321 expedientes. Esto lo recibió ese joven el 25 de octubre. El 27 de octubre dieron otros datos, había evolucionado bastante, y hoy nos da usted otra nueva evolución de esos datos.

Lo único que esperamos desde el Grupo Parlamentario Socialista es que estos datos sean ciertos y veraces, en honor a la transparencia y por el bien de los jóvenes que están esperando también el poder contar con esa financiación, que les es muy necesaria.

Pero el problema es cómo han gestionado y cómo han ustedes ejecutado la convocatoria que en su momento sacaron. Porque si el procedimiento era de concurrencia no competitiva y, por lo tanto, de orden de llegada, ¿cómo puede haber una distribución y una resolución tan desigual por provincias? ¿Cómo puede ser que haya provincias en las cuales ustedes les hayan dado reserva de crédito, como, por ejemplo, en Cádiz, con una fecha de corte de 17 de noviembre a las 21:22 de la noche y, sin embargo, en Sevilla solo a 16 de noviembre a las 12:15 del mediodía, o en Málaga a las 12:30 del mediodía? Por lo tanto, aquí falla algo en la tramitación y esto está suponiendo un grave perjuicio para los jóvenes. Y esa es su responsabilidad. Y nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, le pedimos que adopte medidas, que compense a los jóvenes, que les abone los intereses que han dejado de percibir o que les está generando a ellos desde el mes de mayo, donde tenían que haber estado resueltas y pagadas todas las solicitudes por parte de..., según se establecía en la convocatoria. Porque, si no, usted se abo-

ca y la consejería se aboca a una cadena de recursos administrativos de responsabilidad patrimonial por un anormal funcionamiento de la Administración pública, con las indemnizaciones que esto pueda generar en los derechos a favor de los jóvenes.

Por lo tanto, atiéndanlo bien, señora consejera, no es ninguna broma. Ya sabemos su escasa voluntad política. Entre otras cuestiones porque no han sido capaces de incorporar ni un solo céntimo al nuevo presupuesto del 2024 en esta materia, mientras que ustedes podían haberlo hecho. Y Andalucía hubiera recibido más financiación de la que ha recibido por parte del Gobierno de España en este sentido.

Por lo tanto, tienen ustedes todavía mucho que hacer y, sobre todo, muchas respuestas que dar, señora consejera. Compénsenlos e indemnícenlos. Pero, sobre todo, señora consejera, piénselo bien, porque aquí alguien tendrá que asumir responsabilidades políticas. Y esa decisión la tiene que marcar usted, porque, si no, recaerá sobre usted, señora consejera.

Nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Torres, mire, los datos que le doy son veraces. Fijese usted si estamos preocupados en la consejería por este asunto que vemos diariamente cuántos se han abonado a los jóvenes, qué cantidad hay de variación día a día, porque nos preocupa y porque estamos encima de un tema importante que de verdad le digo que está toda la consejería volcada en este asunto, y se lo digo así, estamos trabajando a contrarreloj. Lo he dicho en más de una ocasión. Un sistema farragoso complicado, muy complicado en el que teníamos muchísimas solicitudes y que el Gobierno de España no nos escuchó a las comunidades autónomas, no nos escuchó. Perdonen que se lo diga pero ustedes me dicen a mí una cosa y yo tengo que reiterarles lo que ocurrió porque se dijo en una y otra conferencia sectorial. Así que nosotros hacemos todo lo que está en nuestra mano.

Le voy a decir, además, que además hace unos días también hemos publicado un listado completo de solicitudes presentadas para que cualquier solicitante, cualquiera de los jóvenes que han solicitado la ayuda pueda comprobar cómo está al instante su solicitud. Eso también, usted tendrá información sobre ello, para intentar ser lo más transparente posible, que de eso se trata, de trabajar, de ser transparente y de imprimir toda la agilidad posible que tiene una tramitación como esta. Ustedes tienen experiencia en tramitar este tipo de ayudas, y tienen experiencia porque ustedes han tardado muchísimo, muchísimo, muchísimo cuando gobernaba el Partido Socialista en tramitar este tipo de ayudas. Así que usted sabe

perfectamente que esto no es fácil y yo sé perfectamente cómo se han tramitado las ayudas durante la época socialista, ayudas que se han terminado de abonar hace muy poquito tiempo.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

12-23/POC-002483. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y ya para concluir el turno de las preguntas orales en comisión, la siguiente la traslada también el Grupo Socialista a través de la señora Gámez, relativa al tranvía de Jaén.

Cuando usted quiera señora Gámez.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, presidenta.

Doy por formulada la pregunta.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gámez.

Señora consejera, su turno.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues señora Gámez, el compromiso de esta consejería con la puesta en marcha del tranvía de Jaén, del que ya hemos hablado aquí en esta comisión, hoy, en el pleno, y yo creo que la prueba más palpable es que hemos iniciado esos trabajos de revisión de toda la infraestructura de... y de los trenes con la firme intención de tener todos los sistemas en perfecto estado.

Estos trabajos, que suponen una inversión de 5,7 millones de euros, nos van a permitir que encarrilemos, tras más de una década de abandono, la esperada puesta en servicio de un nuevo medio de transporte que tanto están reclamando todos los jiennenses.

Para esta puesta a punto es clave la colaboración con el Ayuntamiento de Jaén, puesto que los trabajos van a afectar lógicamente a la circulación, a medida que vayan avanzando estas actuaciones que tenemos en marcha. Estamos trabajando de manera leal y coordinada con el ayuntamiento, manteniendo reuniones periódicas, la última el pasado día 9 de octubre, para cumplir con lo establecido en el acuerdo suscrito por ambas administraciones en 2021 para posibilitar esa puesta en marcha de la explotación del tranvía.

El Gobierno socialista fue incapaz y dejó pendiente de cerrar el convenio con el Ayuntamiento de Jaén, tras ocho años de absoluto abandono y una inversión de más de 130 millones de euros.

Ha sido un trabajo duro retomar esta infraestructura, pero la definitiva puesta en servicio del tranvía de Jaén avanza con paso firme sobre vías absolutamente seguras.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Gámez.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, he de decirle en primer lugar, señora consejera, que me parece de un cinismo absoluto que haya dicho usted que tiene un pleno compromiso con la puesta en marcha del tranvía de Jaén.

[Intervención no registrada.]

Sí, sí, sí. Sí, señor Domínguez. Sí, sí, sí. Es absolutamente cínico lo que acaba de decir, que el Partido Popular está comprometido con la puesta en marcha del tranvía de Jaén.

Hombre, señora consejera, usted es que no es de Jaén. Señor Domínguez, ahora es concejal de allí, le voy a recordar unas palabras: «yo no me montaré en el tranvía». Esas la pronunció el señor Fernández de Moya, anterior secretario de Estado, anterior alcalde de Jaén en las elecciones municipales del año 2011. No se montó en el tranvía, ¿y sabe lo que hizo? Vaciarlo de personas para llenarlo de mentiras.

Esta diputada que le habla, que tuvo la fortuna de montarse en prueba en ese tranvía, porque sólo estuvo dos días funcionando, porque lo paralizó una empresa que decía que le hacía competencia desleal, luego no llegó ni siquiera a formalizar la demanda, en fin, pues fue el señor Fernández de Moya, ya alcalde de Jaén, el que nunca permitió que continuara la puesta en marcha del tranvía. Y le diré, es que vino con su actual delegado de Fomento, aquí, a Sevilla, a devolver unas supuestas llaves. El tranvía no tiene llaves, como usted sabrá, las únicas llaves que tiene son las de las cocheras. Pero, en fin...

Mire, señora consejera, el señor Moreno Bonilla se comprometió en las elecciones del año 2018 a ponerlo en marcha. En el año 2019 llegó a la ciudad de Jaén, primero con el alcalde que había del Partido Popular, posteriormente con el alcalde del Partido Socialista, y se comprometió con que iba a poner en marcha el tranvía, que sería una realidad en el año 2020 por nuestras calles. Después llegó el año 2022, con las elecciones, y se volvió a comprometer, iba a ser una realidad. Y usted, en la última semana lo que viene a decirnos es que a lo mejor en el año 2025, a lo mejor en el año 2025.

Mire, su compromiso con el tranvía de Jaén está claro. Si usted busca en las licitaciones que hace su consejería la palabra «tranvía» verá en los últimos cinco años que lo único que hace es desembolsar enormes cantidades de dinero para otros tranvías y para otras infraestructuras, pero para el de Jaén nada de nada.

Por cierto, se le quedó desierto una de las licitaciones de la revisión, ¿cuándo la va a volver a sacar? ¿Cuándo va a sacar esa licitación para que sea completa la revisión?, ya que ustedes trocearon ese contrato de puesta a punto. ¿Cuándo van a tenerlo por completo?

Señora consejera, sea clara y díganos cuándo va a volver a andar por las calles de Jaén. Sólo estuvo dos días, pero estamos deseando volver a tenerlo surcando el centro de nuestra ciudad.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gámez.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Gámez, la verdad es que me sorprende que usted me hable a mí de que soy cínica o de que tengo mucho cinismo a la hora de intervenir en este tema. Yo me ruborizaría si fueran ustedes a la hora de hacer esta pregunta, porque usted sabe mejor que nadie que este sistema de tranvías fue promovido por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén en el año 2007, el año 2007, con una inversión de más de 120 millones de euros. Año 2007, se lo recuerdo, señora Gámez. Y, a pesar de la terminación del sistema del tranvía por parte de la entonces Consejería de Obras Públicas y su entrega al consistorio jienense, el tranvía solamente fue realidad durante la campaña de las elecciones municipales de mayo de 2011, fecha en la que se desarrollaron esas pruebas dinámicas a las que usted ha hecho referencia y en las que los pasajeros pues se pudieron montar de forma gratuita y que apenas pues duraron lo que duró. Un fallo judicial, un fallo judicial desencadenó en la suspensión de dichos ensayos a raíz de una denuncia por competencia desleal del entonces concesionario del transporte público urbano por autobús de la capital jienense. Durante el resto de legislaturas del anterior Gobierno socialista, desde mayo de 2011 a diciembre de 2018, todos los intentos para reactivar este proyecto resultaron infructuosos, ante la incapacidad absoluta del anterior equipo de la Consejería de Fomento para llegar a un acuerdo con el consistorio jienense, para desbloquear una situación enquistada y tremenda para su puesta en marcha. ¿Eso también se le ha olvidado a usted, señora Gámez?

Yo creo que hay que ser claros y hay que decir que, hasta junio de 2021, cuando el Gobierno de Juanma Moreno firmó, previa extinción del contrato, el nuevo convenio de colaboración para la puesta en servicio del sistema tranviario de Jaén, no tenemos certezas y, por supuesto, no dude usted de que se va a montar pronto en el tranvía de Jaén.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Bueno, con esto damos por terminados los dos primeros puntos del orden del día.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 231

XII LEGISLATURA

3 de noviembre de 2023

Vamos a hacer un receso de diez minutos, para poder despedir a la consejera, y a continuación debatiremos las proposiciones no de ley.

Muchas gracias.

[Receso.]

12-23/PNLC-000218 y 12-23/PNLC-000221. Propositiones no de ley relativas a la mejora de la movilidad ferroviaria de la provincia de Málaga y la línea de alta velocidad que une Málaga con el resto de provincias

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, retomamos la comisión con el último punto del orden del día, que es el debate de las proposiciones no de ley.

Hay presentadas dos: la primera de ellas está agrupada, relativa a la movilidad ferroviaria de la provincia de Málaga, que es la número 218. Y luego, la otra PNL es relativa a los criterios de adjudicación y precios de alquileres de garajes y trasteros titularidad de AVRA, ubicados en calle Vírgenes 9 y 19.

De estas dos proposiciones no de ley, hay seis enmiendas, que las cuatro primeras, las seis están presentadas por el Grupo Popular. Las cuatro primeras relativas a la proposición no de ley 218 y las otras dos a la 227, y las seis han sido calificadas favorablemente por la Mesa.

Así que, sin más, comenzamos con la primera. Les recuerdo que los turnos de participación son de siete minutos para los grupos proponentes, que en este caso son dos, Vox y el Partido Popular, cinco para cada uno de los demás grupos y cinco de cierre también para estos dos grupos.

Así que comienza el debate, con la participación del señor López Olea.

Cuando usted quiera, señor López Olea.

El señor LÓPEZ OLEA

—Gracias, presidenta.

Vamos a ver, voy a empezar con las enmiendas. Se admite la enmienda que presentó el Partido Popular como número 1, y hemos transado las números 2, 3 y 4 con el texto que hemos trasladado, en este caso, al resto de portavoces y que ha sido calificado favorablemente por la Mesa. Lo que no sabemos es: ¿el punto cuatro se votará íntegramente, señora letrada?

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Una puntualización. Se han admitido a trámite, no se han calificado positivamente, se han admitido a trámite.

[Intervención no registrada.]

Exactamente, las cuatro originales que se han presentado en papel son las que están calificadas admitidas a trámite y las transaccionales son las que se tienen que debatir ahora.

El señor LÓPEZ OLEA

—Vale, de acuerdo.

Bueno, hablamos aquí... En principio, voy a empezar por la PNL que nos presenta el Partido Popular. En este caso, no significa ampliación de la nuestra, se parece mucho a esta PNL que debatimos en el Pleno pasado pero, en este caso, circunscrita a la provincia de Málaga. Nosotros votaremos favorablemente a esta PNL, entendemos que es propio todo lo que se solicita ahí con respecto a que se cubran las bajas de personal, se refuercen las plantillas, se incorpore más material móvil más nuevo, que aumente la frecuencia del servicio de la línea C1, Fuengirola-Málaga, que se realicen las inversiones necesarias para un correcto mantenimiento de la línea C1, Fuengirola-Málaga, etcétera. Y también en lo relativo a la alta velocidad.

El punto 4 habla de lo que nosotros, parte o gran parte de lo que nosotros traemos en nuestra PNL, que es el tren litoral. El tren litoral que viene acumulando ya durante muchísimos años titulares de los periódicos el día que se presentan los Presupuestos Generales del Estado. Y el adjetivo más repetido por la gente de Málaga es que es el gran olvidado de la provincia, un proyecto de ferrocarril por la Costa del Sol que es el eternamente olvidado ya durante décadas. En los últimos diez años se han destinado de las cuentas estatales tan solo 8.382.000 euros, todos ellos destinados a estudios previos, que suponen una cuantía testimonial si tenemos en cuenta las cifras que suponen estos proyectos, 2.400 millones de euros para llegar a Marbella y 4.500 millones si se decide prolongar la línea hasta Estepona, que sería lo suyo, una cifra que no llegaría al 0,4% de la cuantía total.

A día de hoy esto no solo ha cambiado, sino que cada vez nos va a salir más cara la factura a pagar a los partidos separatistas frente a la falta de inversión en las provincias que son leales a España, en este caso las provincias andaluzas y, por supuesto, también la provincia de Málaga. Lamentablemente, con toda seguridad, la tendencia actual del Gobierno de España será la de ahondar las diferencias en esta España asimétrica en materia de inversiones, en la que hay una serie de privilegiados que son precisamente los que quieren romper nuestra nación. Y esto lo decíamos nosotros literalmente cuando se presentó la PNL, y hemos acertado porque las últimas noticias nos llevan hacia eso. Serán esas regiones de España que tienen partidos de carácter separatista, incluso golpistas, las que se van a ver beneficiadas con ese pacto perverso que el Partido Socialista y sus socios están realizando, en este caso, con esos golpistas. Lo que va a suponer no solo la amnistía, pero también cuestiones más profundas que van a afectar a nuestra región, a Andalucía, con el tema de inversiones.

Pregunte al político que pregunte, pues te van a decir todos, ya sea delante de los micrófonos o fuera de aquí, que el tren litoral es uno de los proyectos necesarios para la provincia de Málaga, también un proyecto complicado por el trazado que tiene y por el coste económico, pero tenemos que ver que Marbella es la única ciudad de más de 100.000 habitantes que no está conectada por el ferrocarril. Este proyecto de corredor ferroviario de la Costa del Sol nació incluso en los años setenta, cosa que se aparcó y es el Partido Socialista el que al empezar el milenio, allá por el año 2000, y por la Junta de Andalucía se anunció que se haría cargo del proyecto. El entonces presidente, Manuel Chaves *Nogales* prometió impulsar con una lluvia de millones el proyecto para conectar la capital de la provincia

con Estepona, y lo hizo con todo el bombo, a bombo y platillo, también convocando medios de comunicación; antes el compañero, en la sesión de esta comisión, ha traído recortes de prensa, pues este sería uno más.

Nosotros tenemos también aquí, para no perder el tiempo, que es escaso, traemos en la PNL la conexión de Málaga con Vélez-Málaga. En este caso, entendemos que la Axarquía es la gran olvidada, ¿no?, la gran olvidada en la provincia de Málaga, porque nadie se preocupa de la zona este de Málaga y su conexión por ferrocarril. Y tenemos el supuesto de que la gente que se desplaza por carretera ya desde Torre del Mar o desde Vélez-Málaga hacia Málaga, hacia la altura de Rincón de la Victoria, pues todo el que viaje por ahí por las mañanas verá que los atascos son absolutamente increíbles, con lo cual los tiempos para llegar a Málaga se alargan incluso durante dos horas, ¿no?

Y todo este tema que hemos traído antes, porque se ha hablado aquí de la zona de bajas emisiones, etcétera, también para las áreas metropolitanas, pues estas son las políticas que pueden ser efectivas para ese respeto a la naturaleza que ustedes tanto quieren, en vez de sancionar a la gente cuando entra con su vehículo en las grandes ciudades. Lo que tenemos que hacer es proponer este tipo de políticas, y facilitar la movilidad de los ciudadanos, que dejarán de utilizar el vehículo cuando tengan, en este caso, alternativas mucho más baratas y mucho más efectivas que la de coger el vehículo propio.

Me centro también en la Axarquía puesto que es un lastre también para la competitividad turística ya de esa comarca, si ya están bastante afectados con la sequía, pues entendemos que sería absolutamente necesario beneficiar a esta comarca ya con proyectos efectivos que se vayan a ejecutar, y que se proceda ya a la conexión tanto con el aeropuerto de Málaga como con la capital.

El otro día, el compañero incluso en el pleno habló de la Cochinita, que era ese tren litoral que pasaba, en este caso, hasta Vélez-Málaga, yendo incluso más allá, y que se cerró en el año 1968. Una estructura ferroviaria que quedó obsoleta y que se cerró, y que podría haber servido ahora, porque tiene muchas estaciones antiguas, puentes, varios tramos de vía aún, podría servir ahora como estructura para iniciar lo que sería esa conexión.

Y volviendo al tren de la Costa del Sol, bien, fue la Junta de Andalucía en su día la que se propuso y prometía una lluvia de millones, que aseguraba en el proyecto. Esto estuvo así durante años, hasta que llegó la crisis. Después fue el Gobierno central, en este caso por el Partido Popular, el que se quiso hacer cargo, dejando también el proyecto desde el Gobierno central absolutamente olvidado. Y hemos pasado por diversas promesas, tanto de un partido y de otro, para poner en valor lo que sería esa conexión del tren litoral de la Costa del Sol. Entendemos nosotros que este tipo de proyectos deben tener ya un inicio efectivo que favorezca a la provincia de Málaga, más si tenemos en cuenta que son muchas las poblaciones que hay en esa área que superan los 50.000 habitantes. Y entendemos que es absolutamente necesario.

Lo último que hizo la Junta de Andalucía, llegó a solicitar al Gobierno central que se incluyese este plan litoral en el reparto de los fondos europeos, estos de próxima generación, incluyeran 2.000 millones de euros, que son los que realmente se solicitaron finalmente. Esta jugada ya se hizo también, solo con los protagonistas cambiados, en el año 2014. Entonces, fue Susana Díaz, socialista, la que pidió desde la Administración regional al Gobierno de Rajoy, al Gobierno popular, que el proyecto ferroviario en-

trase dentro de la financiación del Plan Juncker; es decir, tenemos la jugada repetida a la que se realizó en el año 2014.

No sé cuánto tiempo tengo.

[Intervención no registrada.]

Bien. Bueno, sin nada más, solicitar en este caso un voto favorable a nuestra PNL, luego seguiremos en el turno de réplica.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

Ahora, es el turno de posicionamiento del Grupo Popular.

Señora Escarcena, tiene la palabra.

La señora ESCARCENA LÓPEZ

—Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, agradecer al portavoz de mi grupo que me haya dado la oportunidad de defender esta PNL referente aquí a la Costa del Sol, sobre todo en Fuengirola, de mi municipio.

Presentamos esta PNL para solicitar un impulso de la red ferroviaria de la Costa del Sol, de la línea C1 Fuengirola-Málaga y de la línea de alta velocidad que une Málaga con el resto de las provincias. La movilidad de los ciudadanos andaluces es una clara prioridad del Gobierno de la Junta de Andalucía. En apenas un año, el Gobierno del Partido Popular ha puesto en marcha grandes obras de infraestructuras que llevan más de diez años abandonadas. Los más de 45 millones de viajeros, que este año suponen una cifra récord en nuestra región, confirman que los esfuerzos en esta materia dan su fruto.

En la actualidad se están redactando los planes de transporte metropolitano de todas las provincias, y el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía, que canalizará una inversión de cerca de 8.000 millones de euros en los próximos diez años.

La provincia de Málaga es, sin duda, una de las provincias más pujantes dentro del conjunto nacional, y su desarrollo en los ámbitos económico, turístico, cultural y deportivo debe necesariamente llevar aparejadas las consiguientes inversiones en materia de movilidad que permitan y favorezcan dicho desarrollo.

Tras once años de espera en esta provincia, y gracias a los esfuerzos de la Junta, el metro ha llegado hasta el centro de la ciudad, y el primer tramo de la prolongación de la línea 2, para conectar el nuevo hospital se ha licitado por casi 45 millones de euros. Y para el próximo presupuesto tenemos ya 20 millones de euros también.

De esta forma, Málaga empieza a ver cómo un tema tan determinante para las conexiones de la provincia, por primera vez, se sitúa entre las prioridades del Gobierno autonómico. Al igual que sucede en

el resto de provincias, este impulso no surte el efecto deseado en la mejora de la movilidad si las conexiones ferroviarias de larga, media distancia y cercanía de Andalucía, competencia del Gobierno estatal, no funcionan de manera óptima. En el día a día de los ciudadanos, el tren de cercanías supone una ventaja no solo por el tiempo de viaje, sino por su propia comodidad. Pero este tren, para que sea realmente eficaz, tiene que ofrecer un servicio con puntualidad y frecuencias necesarias para atender las necesidades no solo ya de los vecinos, sino también de nuestros visitantes y turistas que utilizan este medio de transporte en sus desplazamientos. Y este servicio pasa necesariamente por contar con un mantenimiento permanente e inversiones constantes para las mejoras del servicio.

El núcleo ferroviario de Málaga es el número 4 de España en volumen anual de usuarios, solo después de Madrid, Barcelona y Valencia. Además, señalar que es uno de los más importantes desde el punto de vista económico, casi 11.000.300 viajeros utilizan las líneas C1, Fuengirola-Málaga, y C2, Málaga-Álora, en 2022, pese a que hasta marzo de este año hubo problemas en la frecuencia. La importancia que la movilidad ferroviaria tiene para la provincia revela dos cuestiones que deben atajarse a la mayor celeridad: la mejora de las conexiones de alta velocidad y el aumento de inversión en la línea de cercanías. La conexión de alta velocidad entre Madrid con Andalucía es la que menor crecimiento ha tenido durante el mes de julio de este año, con un 22%, situándose por detrás de las líneas que conectan con la capital de España, con Valencia o con Barcelona. Si además comparamos este crecimiento con el que se experimentó en agosto de 2022, en el que las conexiones con la capital del país crecieron en un 37,4%, se puede constatar una desaceleración preocupante en un servicio fundamental para la Costa del Sol, lo que supone un grave perjuicio para el desarrollo económico de la comunidad y de la provincia de Málaga.

Cabe mencionar que en trayectos como el de Málaga-Madrid hay aerolíneas que están percibiendo un repunte a consecuencia de las cancelaciones y retrasos que el AVE viene arrastrando desde que en pandemia redujo servicios drásticamente y penalizó a Málaga, que fue la última ciudad en retomar una normalidad que sigue sin llegar de forma definitiva. De hecho, el AVE, que permitió acercar empresas a trabajadores de ambas capitales, aproximar a compañías para establecer sinergias y ha sido un potenciador de desarrollo de nuestra ciudad, y de forma directa un generador de empleo, ha pasado ahora a ser precisamente lo contrario, un escollo para quienes trabajan en una ciudad y tienen una residencia en la otra, por ejemplo, porque entorpece sus rutinas y las aleja de la certidumbre.

En cuanto a la movilidad dentro de la provincia, la línea C1 de cercanías Fuengirola-Málaga, viene siendo objeto desde el año 2021 de supresión de trenes, acentuándose este verano con la paralización del tránsito ferroviario en repetidas ocasiones. Cancelaciones diarias de trenes provocadas por las numerosas averías que se suceden debido a la falta de mantenimiento y de inversión. Han supuesto un agravio constante para los turistas que hacen uso de este método de transporte, pero también para los miles de vecinos que utilizan este medio de comunicación a diario en sus desplazamientos para acudir al trabajo o a su centros de estudio, que se encuentran con la incertidumbre de si podrán cumplir con sus compromisos con normalidad. Y es que la confianza en este medio de transporte se ha visto notablemente reducida y ha dejado de considerarse un medio fiable y serio, tanto para la corta y media distancia, como para la larga distancia.

Los malagueños demandan una mejora integral de estos servicios para intentar así atajar los continuos retrasos, las averías por falta de mantenimiento, así como la falta de personal provocada por la operadora estatal, que no cubre las bajas de personal. En definitiva, la zona reclama que sus líneas de cercanías, que son una de las de mayor demanda del país, optimicen su funcionamiento y cumplan el papel que se les asigna, facilitar la vida de los vecinos y ofrecer un servicio de calidad y sostenible.

También queremos poner de manifiesto las carencias en materia de accesibilidad de varios trenes de cercanías de las líneas C1, Fuengirola-Málaga, tal como nos lo ha manifestado la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible, como la parada de Plaza Mayor o La Colina.

Y no nos podemos olvidar de una demanda histórica de los malagueños, que haya un tren litoral que conecte la Costa del Sol hasta Estepona, mediante el transporte ferroviario. Y esta petición está más que justificada, señorías, ya que el hecho de que esta parte del litoral es una de las zonas más saturadas en cuanto al uso del vehículo privado. Más de un millón de malagueños conforman esta área metropolitana. El desarrollo de estas infraestructuras supondría una importante medida para el ahorro energético y luchar contra el cambio climático, así como para seguir ofreciendo un servicio público de calidad para nuestros turistas.

En definitiva, Málaga necesita mejorar sus conexiones de alta velocidad, para atender las demandas de una zona que está experimentando un crecimiento constante y que requiere que la conexión con la capital sea eficaz y eficiente. También necesita que la movilidad entre las provincias deje de estar marcada por la falta de frecuencias y las averías constantes, con el consiguiente perjuicio que esto supone para la actividad turística, que es fundamental en la región y para la actividad laboral de los malagueños. Y, por último, también necesita ese tren litoral que conecte la Costa del Sol con Estepona.

Por todo lo anterior, este Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente proposición no de ley, que son cuatro puntos que paso a...

No sé cómo voy de tiempo, si los puedo...

[Intervención no registrada.]

El Parlamento de Andalucía se muestra favorable a que el Gobierno de España y la operadora de la red estatal ferroviaria cubran las bajas de personal, refuercen la plantilla, incorporen más material móvil y más nuevo, aumenten la frecuencia del servicio de la línea C1 Fuengirola-Málaga, con el fin de atender las demandas reales existentes y la eliminación de las demoras que se están produciendo por la gestión ineficiente de las mismas y por la falta de material móvil.

Asimismo, el Parlamento de Andalucía se muestra favorable a que el Gobierno de España y la operadora de la red estatal ferroviaria realicen las inversiones necesarias para un correcto mantenimiento de la línea C1 Fuengirola-Málaga, así como que acometan las inversiones necesarias para su mejora, sobre todo en materia de accesibilidad.

El Parlamento de Andalucía se muestra favorable a que el Gobierno de España revise de forma urgente las conexiones de alta velocidad entre Málaga y Madrid, aumentando la frecuencia y favoreciendo el crecimiento de este servicio para la provincia de Málaga.

Y, por último, que el Parlamento se muestra favorable a que el Gobierno de España retome el proyecto del tren litoral que conecta la Costa del Sol desde Málaga a Estepona, una infraestructura ferroviaria tan necesaria para el desarrollo económico, turístico, cultural y deportivo de esta área metropolitana.

Muchas gracias, señoría.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Escarcena.

A continuación, el turno del Grupo Mixto, que entiendo que rehúsa su derecho a utilizar la palabra. Así que, señora Nieto, es su turno.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, un placer debatir con la señora Escarcena, que no había tenido ocasión aún de hacerlo. Con el señor López, sí que he tenido tiempo, también es un placer en cualquier caso.

Doy, en cierta forma, por reproducido el debate en cuanto a la aportación que hicimos a él por parte de nuestro grupo para el debate de estas dos iniciativas, del que ya tuvimos la semana pasada en el salón de plenos, a iniciativa también de una proposición no de ley del Partido Popular.

Quiero decir que, aunque ahora el foco se ponga en detalle, en los déficits que atraviesa Málaga en cuestión de inversiones en materia ferroviaria y la deuda histórica inversora que acumula, en realidad es un diagnóstico que podríamos hacer extensible a toda la provincia. Y, si me apuran, quizás el más intenso de los déficits no sería precisamente el de Málaga. Pero, bueno, en cualquier caso, está bien, evidentemente, que hablemos en detalle o pormenorizamos en cada una de ellas.

Por otra parte, yo también anticipo el voto favorable de nuestro grupo, alineado con un consenso que ya hay en la provincia, donde saben ustedes que ha habido iniciativas sobre estos asuntos abordados desde la óptica del Partido Popular y también de la de Vox, y de otros grupos, que han concitado consensos en distintos ayuntamientos, también en la diputación provincial, y no tenemos ningún elemento discordante con respecto a ese consenso.

Pero sí que es cierto, en el ámbito de los pormenores del debate que han tenido ambos grupos para negociar, al final, los puntos en los que queda la iniciativa de Vox, que no es buena cosa que reduzcamos el objetivo de análisis siempre a la Administración, que no está sentada en la mesa para poner sus argumentos sobre ello. Y nuestro grupo, desde luego, considera que tiene que haber un esfuerzo inversor constante y creciente en materia ferroviaria con Andalucía. Primero, porque es verdad que hubo muchos años en los que no se invirtió, años en los que gobernaba en mayoría absoluta el Partido Popular en Madrid, lo siento, pero hay que decirlo, porque es que la historia es así. Y lo anclo ahí, y no me voy más para atrás, donde podrían empezar a repartirse las culpas entre ambas dos formaciones que han tenido el honor de gobernar España, porque precisamente siempre se habla de los diez años que llevan de retraso algunas de las inversiones que han permitido poner en carga infraestructuras muy recientes.

Bueno, pues me refiero a ese periodo histórico, si vamos para atrás, evidentemente es un tuya mía, entre los dos partidos mayoritarios.

En lo concreto, a nosotros nos parece lo más interesante de esta senda, que parece que hemos empezado a transitar, de consensos para tratar de influir en el ánimo de quienes tienen que tomar las decisiones, las prioridades presupuestarias y dónde hay que poner el dinero para mejorar en términos ferroviarios. Nos parece muy interesante que se aborde de manera conjunta una estrategia ferroviaria para Andalucía, en la que se sientan concernidas tanto la Administración del Estado, el Gobierno de España, como el de la Junta de Andalucía, con independencia de los cambios que, en el tiempo en el que esa estrategia se pueda llevar a cabo, la ciudadanía decida soberanamente qué relación de fuerzas haya entre ambas administraciones y si en una va a gobernar uno u otro. Porque, si no, a cada paso vamos a estar con los mismos parones intermitentes. Porque de estos temas, en los que ahora se habla del Gobierno central, cuando el Gobierno central era del otro color, de lo que se hablaba era de lo que estaba pendiente aquí, y creo que esto no es serio y que es verdad —y lo han dicho ambos grupos proponentes, se habló el otro día en el Pleno y creo que nadie puede discutirlo—, que la mejora en las comunicaciones ferroviarias es muy inaplazable. Sí que es cierto que, como se han hecho muchas cosas con poco talento, y en Málaga muchas de ellas con especial poco talento, cuando decía la señora Escarceña que la zona de la Costa del Sol está muy saturada, está muy saturada de todo y tiene un caos urbanístico tan formidable que, efectivamente, complica mucho vertebrar ahora la comunicación entre sus poblaciones. Y han sido decisiones muy desafortunadas de los años del ladrillazo, de la especulación, de los pelotazos urbanísticos, donde también ha habido un epicentro en la Costa del Sol, que ahora tiene esas consecuencias.

No obstante, bueno, pues tecnológicamente estamos en disposición, seguro, de dar respuesta adecuada, la movilidad sostenible es un reto futuro que, en realidad, tiene que empezar a materializarse ahora. Creo que tenemos un Gobierno en España, a pesar de los terrores nocturnos que padecen ustedes, que tiene una vocación inversora, y ahí está su acumulado histórico frente al acumulado histórico del gobierno anterior, como eso son cifras, pues ya estaría. Pero sí que tenemos que estar vigilantes en que ese ritmo no pare y que en Andalucía su gobierno deje de sentirse nada aludido por cuestiones en las que también tiene competencias en materia ferroviaria y que tiene muy desatendidas, y en las que hay las mismas fallas de falta de personal y demás que refiere cuando habla de la Administración del Estado, también de eso hablábamos el otro día en el pleno.

Así que, bueno, nuestro voto va a ser favorable en cualquier caso. Y a ver si los presupuestos de la Junta del año que viene, que a mí por lo que me ha dado tiempo de leer poquita cosa hay, a ver si mejoramos alguna de las cosas que sí que son competencia autonómica.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora Arrabal, su turno.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Quiero empezar con una buena noticia, y es que hoy queda un día menos para tener un gobierno progresista en España. Por muchos voceros, por muchos voceros que se empeñen, aún España no está rota ni se va a romper, mal que parece que les pesa a todas sus señorías de la derecha, bien sea del Partido Popular o de Vox.

Hoy nos traen ambas formaciones políticas una iniciativa relativa a las infraestructuras ferroviarias en Málaga, si bien es cierto, ya se ha dicho aquí, tuvimos la oportunidad de debatir y de votar una proposición no de ley en pleno relativa prácticamente a lo mismo, en la que ya nosotros nos posicionamos a favor, pero aun así parece que la derecha no tiene otra cosa más que confrontar con el Gobierno de Pedro Sánchez, y es en la tarea que están. Ustedes están generando debates en esta Cámara en los que no somos competentes. Y ustedes bien lo saben, el reglamento prohíbe traer temas de los que no somos competentes, como por ejemplo este. Es muy duro, es muy duro decirles a los andaluces que ustedes no tengan otras tareas, otros deberes, más que confrontar con el Gobierno de Pedro Sánchez, mientras dejan que el Gobierno de Moreno Bonilla no cumpla con los andaluces y las andaluzas, que es lo que está pasando ahora mismo. Que cumpla Moreno Bonilla, que invierta Moreno Bonilla, que aquí estamos para hablar del Gobierno de la Junta de Andalucía.

La proposición no de ley de Vox sí que introduce en su parte expositiva y dispositiva infraestructuras ferroviarias competencias de la Junta de Andalucía y que es necesario impulsar. Pero el PP ha rizado el rizo, y ha enmendado la PNL de Vox para quitar, salvo cualquier alusión a aplausos que le podamos hacer al Gobierno o que le puedan hacer al Gobierno de Moreno Bonilla, quita en esas enmiendas cualquier alusión a las competencias autonómicas. Y, bueno, después de todo esto nos enteramos de que Vox acepta precisamente esas enmiendas, con lo cual venimos a instar al Gobierno central. Parece que tenemos aquí, no sé, que hay anhelo de querer ser diputado en las Cortes Generales o senadores, que esos debates corresponden precisamente allí, en el Congreso de los Diputados y en el Senado, no aquí, en esta Cámara.

Pero, bueno, como estamos, como estamos, quiero dejar algunas cosas dichas. Que se realice una mesa de trabajo Gobierno central-Junta de Andalucía nos parece estupendo, lo que no nos parece tan estupendo es que se reduzca solamente a la provincia de Málaga. ¿Por qué no Jaén? ¿Por qué no Sevilla? ¿Por qué no Almería? ¿Por qué no Cádiz? ¿Por qué no? Están ustedes causando con esta iniciativa un agravio comparativo, un agravio de inversiones, entre las distintas provincias andaluzas, entre las distintas provincias andaluzas.

En el último pleno, como decía, se aprobó una proposición no de ley en este sentido, creo que deberíamos darle veracidad y oportunidad al trabajo que realizamos en esta Cámara.

Otra cosa que he echado en falta es la concreción por parte de la iniciativa que nos presenta Vox, ¿cuáles son las infraestructuras ferroviarias más importantes, más prioritarias para la provincia de Málaga? ¿Todas, todas a la vez? ¿Hasta las inviables por la orografía del terreno? ¿También esas las tenemos que estudiar y las tenemos que hacer? No sé, creo que debería de ser realista y debería de priorizar

el dinero público, todo a la vez para una sola provincia no tiene mucho sentido, Andalucía tiene ocho provincias, miremos por las ocho y no solamente por una.

Todos los tenemos aprecio a Melchor, a Gaspar y a Baltasar, todos hemos hecho cartas de los Reyes Magos en algún momento de nuestras vidas; pero lamento tener que decirles a algunas de sus señorías aquí hoy presentes que no, que los Reyes Magos no existen, que los Reyes Magos no existen. Aunque nosotros les vamos a decir que sí a vuestra carta, que por nosotros no quede, pero quiero que quede constancia. Ya la edad que tenemos, miren ustedes, los Reyes Magos no existen. Así que les pido realidad, señorías, priorizar, para que sean posibles los compromisos plasmados en los presupuestos.

Esta proposición no de ley se ha presentado en la Diputación de Málaga también, y nosotros la hemos apoyado. Pero, reiteramos, es competencia del Gobierno central, se presenta en los ayuntamientos, en las diputaciones y en el Parlamento. Miren ustedes, nosotros vamos a decir que sí allí donde se presente, no tiene sentido que volvamos a debatir hoy aquí sobre esto de lo que no somos competentes.

Y para terminar, en la exposición de motivos hacen memoria, y hay un tema que no puedo pasar por alto, porque hacen memoria de cuando gobernaban unos y cuando gobernábamos otros. Miren ustedes, de *El Mundo*, que no es sospechoso: «Rajoy promete una lluvia de millones a Cataluña para sellar las grietas del *procés*. Rajoy ha afirmado que el Gobierno de España...», perdón, que se me atranca y todo.

[Intervención no registrada.]

«Rajoy ha afirmado que el Gobierno de España invertirá casi 4.000 millones hasta el 2025, precisamente, en la red catalana de cercanías». Precisamente, precisamente.

Miren ustedes, Moreno Bonilla y Rajoy, ni cumplen compromiso, ni trabajan con eficacia ni con eficiencia. ¿Agravio, discriminación o doble vara de medir? Señorías, doble vara de medir, ahí está la derecha. Pero voy a más, voy a más: Aznar, Pujol, Pacto del Majestic, el catalán en la intimidad y 400.000 millones de pesetas.

Leo textualmente, Aznar: «El idioma catalán es una de las expresiones más bellísimas que existen. Yo lo hablo en la intimidad, lo hablo en la intimidad».

[Intervención no registrada.]

Claro, vamos, ahora el Partido Popular censura porque tiene una doble vara de medir. Aznar afirmó en aquella época: «Estoy dispuesto a todo con tal de ser presidente». Y lo fue, y lo fue.

Señorías del Partido Popular, no voy a leer ahora las concesiones que le hizo a Cataluña en su momento, pero está bien ya de sorber y soplar a la vez, porque así no se avanza, que es lo que pasa cuando gobierna la derecha, que no se avanza, este país se paraliza cada vez que la derecha gobierna. Aunque ya sabemos que ese es su objetivo, paralizar a la sociedad.

Miren ustedes, ya está bien de esa doble vara de medir. Seamos sensatos. Y repito, España ni se ha roto a día de hoy ni se romperá, y menos con un gobierno progresista.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Y ahora, para cerrar el debate, interviene primero el señor López Olea, que le recuerdo que tiene que pronunciarse sobre la enmienda del Partido Popular, 22.531, del punto primero.

El señor LÓPEZ OLEA

—Sí, el punto primero, la primera enmienda se admite, se admite, señora presidenta. Sí, la aceptamos.

Vamos a ver, voy a empezar por el final, por la señora Arrabal. Mire usted, sí, nos queda poco tiempo para tener un gobierno, que va a ser el gran traidor a este país. Nos queda muy poco tiempo. No sé yo eso del gobierno progresista, ¿no?

Y en eso de que dice usted que en el Pleno ya confrontamos este tema, pues, bueno, tiene razón.

Ha dicho usted también una frase, que dice que es muy duro decirles a los andaluces, es muy duro decirles a los andaluces que ustedes están vendiendo sus intereses, en este caso, a unos golpistas que odian a España y que, por lo tanto, odian Andalucía, y que ustedes se están sentando con ellos, sacándose fotos con un golpista, como es el señor Oriol Junqueras, y le están metiendo ustedes aquí, por ejemplo, le están condonando 132 millones de deuda que tiene la Generalitat con Renfe y le están dando los Rodalies, que son el servicio ferroviario de cercanías, en este caso, en competencia a esos catalanes golpistas. Sin embargo, venimos aquí a traer una PNL que lo que está evidenciando son las carencias que tiene Andalucía durante décadas con el tema precisamente de los trenes de cercanías.

Dice usted que nosotros no creemos en Melchor, Gaspar y Baltasar, pero lo que sí tienen que creer, como rey mago, serán esos golpistas independentistas, el rey mago Pedro Sánchez, que les va a dar aquello que nadie podía suponer que se les podía dar, que es, en este caso, ceder absolutamente ante unos golpistas independentistas, admitir que el golpe de Estado que hicieron en su día fue legítimo y poner en duda cada una de las instituciones del Estado. Eso es lo que están haciendo ustedes. Y yo sé que ustedes en su fuero interno saben que lo que estamos diciendo es verdad.

Ha dicho usted aquí que se atranca usted cuando habla del Partido Popular. Pues, mire usted, nosotros también nos atrancamos, pero nosotros no somos el Partido Popular. Usted habla del Pacto del Majestic. Nosotros hemos expuesto ese tipo de cuestiones que el Partido Popular durante estos últimos cuarenta años ha llevado, y bueno, sí, el Pacto del Majestic está ahí, pero Vox no es el Partido Popular. Pero, de todas formas, no se comparen ustedes con ese tipo de actitudes, porque ustedes han rebasado no la línea roja, han ido muchísimo más allá de cualquier línea roja que se pueda rebasar, y serán ustedes, como ya les dije en Pleno, cooperadores y corresponsables, en este caso, de la mayor traición que se ha hecho a España.

Con el tema de la señora Escarcena, en este caso ha hecho una alusión. Y, en este caso, fíjese, ahora a los catalanes les van a dar café. Al final, pues, todos pediremos café y tendrá que haber café con leche para todos. Se trata, de nuevo, de atribuir competencias a las comunidades autónomas una y otra vez.

Y hablaba, en este caso, yo estoy de acuerdo con la señora Nieto en muchísimas cosas. Estoy de acuerdo, por ejemplo, en que hay otras provincias andaluzas que tienen más déficits, también es verdad que Málaga tiene mayor población, traeremos otras provincias.

Y dice usted, como dicen ellos, estamos hablando de una Administración que no está en la mesa, estamos hablando de los problemas reales de Andalucía, porque eso nos afecta. Y yo entiendo que esto es un foro adecuado para traer este tipo de cuestiones aquí. Habría que revisar el artículo 148 y siguientes de la Constitución española.

Y ha dicho usted algo que nosotros venimos repitiendo de forma reiterada, que es que hace falta una estrategia conjunta de conexión ferroviaria, dice usted, para Andalucía. Nosotros la ampliaríamos, diríamos que hace falta esa estrategia para el conjunto del país. Porque también Andalucía tiene que estar conectada con el resto de las regiones. Pero estamos absolutamente de acuerdo con usted en eso, tiene que haber una estrategia conjunta para que no se dé esto que se viene dando, que los señores del bipartidismo se vienen echando en cara, según se den las circunstancias temporales, las carencias del desarrollo de este tipo de infraestructuras.

Y tenía por aquí, yo creo que ya me he referido a todo. Por lo tanto, si me he pronunciado de forma precisa con respecto a las enmiendas, no tengo mucho más que decir.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López Olea.

A continuación, para cerrar, la señora Escarcena, que le recuerdo que tiene que pronunciarse sobre las enmiendas transaccionales del Grupo Parlamentario Vox a las enmiendas del PP, enumeradas con los números 22.532, 22.533 y 22.534.

Cuando usted quiera, tiene la palabra.

La señora ESCARCENA LÓPEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Pues aceptamos las transaccionales del Grupo Vox.

Y, bueno, a la señora Arrabal le quiero decir que el Partido Popular va a seguir trayendo en las instancias diputaciones, ayuntamientos y a este Parlamento todo lo que afecte a los andaluces, todo lo que afecte a los andaluces, y lo vamos a seguir haciendo. Y, precisamente, según me dicen mis compañeros, porque yo no estaba aquí, usted cuando era parlamentaria también lo hacía.

Sí, cuando gobernaba, claro, ea.

[*Rumores.*]

Ea, digo yo.

La PNL, de todas las que llevamos al anterior Pleno, se refería a todas las provincias de Andalucía. Y hoy traemos aquí la que afecta a la provincia de Málaga. Y que dice usted que si estamos confrontando. No estamos confrontando, señora Arrabal, estamos trayendo la realidad, la realidad que están sufriendo los malagueños día a día. Y le cuento, desde el año 2021 se vienen reduciendo los... Suprimiendo trenes de cercanía. Ya en el año 2021, 82 trenes, tengo aquí, que se suprimieron. Y viene desde el año 2022.

Y de 2023 le cuento lo último: una avería en el cercanías deja a los pasajeros dos horas atrapados entre La Colina y Los Álamos, que son apeaderos de Torremolinos, por si no lo sabe. Las averías del cercanías en horas punta en Málaga desatan la indignación de los pasajeros. Las cancelaciones provocan agolpamiento de pasajeros que viajan en un convoy en vez de en dos, el fallido y el que circula. Vagones que se llenan en primeras paradas y en las intermedias, los usuarios se quedan en tierra. Esta es la realidad, señora Arrabal. Y, bueno, fuera de servicio desde finales de agosto las escaleras mecánicas del cercanías en el aeropuerto de Málaga, en el aeropuerto de Málaga. Llevamos sin las escaleras desde finales de agosto. La imagen...

[*Rumores.*]

Dicen que es que la pieza viene de no sé dónde.

Todo esto ha llevado a que los alcaldes de la Costa del Sol también se pronuncien y manifiesten su preocupación por la situación en la que se encuentra la línea del cercanías C1 Fuengirola-Málaga, retrasos continuos, trenes saturados, faltas de información, desperfectos en las estaciones. Se ha constituido una plataforma de infraestructura de Málaga que está reclamando mejoras urgentes en esta línea de cercanías, tanto la C1 como la C2 y la alta velocidad. Además, falta de mantenimiento, dejadez y abandono absoluto por parte del Gobierno de España; pantallas del andén de Málaga centro no funcionan; mal funcionamiento de las pantallas; los botones de atención al cliente no responden; teléfonos del cercanías de Málaga saturados; servicios de aviso en Twitter de InfoRenfe que no funcionan correctamente; máquinas de autoventa en las que no se puede pagar con efectivo o con tarjeta; tornos que no funcionan; escaleras mecánicas, como he dicho, que se averían constantemente; ascensores rotos, luces, cristales... ¿Quiere que siga? Yo solo le estoy diciendo la realidad. Si usted cree que esto no merece traerlo a esta comisión, yo le digo que sí.

Y esta es la realidad, señorías, de la red ferroviaria en la provincia de Málaga. Por ello, este grupo parlamentario, con esta PLN que estamos debatiendo aquí hoy, el único objetivo que perseguimos es que se mejore el servicio, que día a día se ha vuelto indispensable para la vida de muchos malagueños. Y no solo para los vecinos, sino también para los turistas y visitantes, que les recuerdo que es la primera industria de la Costa del Sol y de Andalucía. ¿Por qué no se invierte en el cercanías C1, C2 y sí se destinan 13.000 millones de euros a la red ferroviaria en Cataluña, cuando tenían que aprobar los presupuestos? El abandono de la red ferroviaria en la provincia de Málaga, por parte del Gobierno de Sánchez, es más que evidente. Una situación que afecta a miles de ciudadanos cada día y que perjudica tanto a la movilidad como a la economía malagueña. Y ante esta situación, ¿el PSOE qué hace? Mira para otro lado. El mal funcionamiento del transporte ferroviario en la provincia de Málaga, retrasos, cancelaciones, averías continuas que afectan a los trenes de cercanías y al Ave y, por tanto, al servicio que se presta, a la calidad de vida de los malagueños, a la imagen como destino turístico.

Señorías del PSOE, el Gobierno de Pedro Sánchez está desmantelando un medio de transporte público, sostenible y rentable. Insisto, el Partido Popular apuesta por el tren litoral, una infraestructura a la que ya ha renunciado también el delegado de Sánchez en Málaga, el señor Dani Pérez, secretario general de los socialistas malagueños.

Por todo, el Partido Popular va a seguir reclamando, como he dicho antes, ante todas las instancias que sean necesarias, para que el Gobierno de Pedro Sánchez invierta en la red ferroviaria de la provincia de Málaga. Pero me temo que tras el acuerdo con independentistas, separatistas, amnistía, condonación de deuda catalana, más de quince mil millones de euros, el equivalente al presupuesto de salud de la Junta de Andalucía para todo el año 2024, ¿cuánto se podría hacer con eso aquí, en Andalucía? Pero el señor Pedro Sánchez rompe la igualdad entre los españoles.

Y, por último, lo que hemos conocido esta mañana en los medios de comunicación, la transferencia integral de la red ferroviaria a Cataluña, que va más allá de la gestión y que incluirá infraestructuras, trenes y vías. Unas infraestructuras, señorías del PSOE, que son de interés general para el Estado y que, hace poco tiempo, la ministra decía que no se podían transferir.

Y la inversión, también han acordado la inversión necesaria para garantizar la modernización y el correcto financiamiento del servicio. Desconocemos a cuánto asciende esa inversión. Málaga y Andalucía van a seguir siendo, señorías, las perjudicadas.

Pero no nos vamos a callar, el Gobierno de Juanma Moreno seguirá trabajando para defender los intereses de los malagueños y de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Escarcena.

12-23/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los criterios de adjudicación y precios de alquiler de garajes y trasteros titularidad de AVRA, ubicados en calle Vírgenes 9 y 19, y en calle Conde de Ibarra, 5

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, empieza el debate de la siguiente proposición no de ley. Como yo participo en él, va a empezar este punto el vicepresidente.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, iniciamos el debate para la proposición no de ley relativa a criterios de adjudicación y precios de alquiler de garajes y trasteros titularidad de AVRA, ubicados en calle Vírgenes, 9 y 19, y calle Conde de Ibarra, 5. Lo que no me viene es la localidad.

Tiene la palabra la señora Nieto para defender su PNL.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Tiene razón, debíamos haber referido en el título que se refiere a la ciudad de Sevilla, pero, bueno, no nos lo corrigió la Mesa tampoco, con la de cosas que nos corrigen, ¿eh? En fin.

Bueno, el relato lo tienen ustedes en la exposición de motivos. Estas viviendas se construyeron y adjudicaron, se adjudicaron allá por el año 1997, tuvieron algunas dificultades cuando ya tenían su calificación como viviendas protegidas, y después de muchos años en los que los garajes a los que se refiere y los trasteros a los que se refiere la iniciativa estuvieron clausurados, porque no tenían toda su documentación y todo no estaba en orden, se hizo un proceso de diálogo con las personas que habían alquilado las viviendas de esa promoción y se llegó a un acuerdo de adjudicación de las plazas de aparcamiento con unos determinados criterios. Para las familias inquilinas que lo solicitaran y que tuvieran vehículos, los trasteros se adjudicarían en primer lugar a las familias residentes —lo tienen ustedes también en la exposición de motivos—, atendiendo criterios económicos y sociales; y los garajes, y, en su caso, trasteros excedentes, se adjudicarían al vecindario de la zona, que, como saben, es una zona donde hay una disminución progresiva del aparcamiento rotatorio y donde se les da especial preferencia a las personas residentes.

Bueno, esos criterios se alteraron en el año 2015, con lo cual los precios a los que debieran haber podido optar al alquiler de los aparcamientos se fijaron fuera de estos criterios regulados en el plan de vivienda que estaba vigente entonces para la promoción. Y se dio la circunstancia —en fin, paradójica— de que los garajes acababan costando en sus mensualidades un precio superior al de las propias viviendas para quienes tenían adjudicado su alquiler.

Por tanto, en esta iniciativa lo que en realidad pedimos es que se reviertan aquellos criterios que se incorporaron en el 2015, que resultaron lesivos tanto para las personas adjudicatarias de las viviendas como para las del entorno, que en buena ley, aplicando los criterios iniciales que se habían consensuado con las personas que estaban concernidas por la promoción y que tenían viviendas en alquiler, hubieran sido beneficiadas a unos precios adecuados que comparativamente tuvieran lógica con el de las viviendas y, además, atendiendo las necesidades del entorno, muy tensionado y con poca disponibilidad de aparcamientos.

O sea, es una cosa sencilla, concreta y no entendemos por qué el Partido Popular no ha revertido esos criterios que se modificaron en el 2015, cuando en realidad fue uno de los grupos que más vehementemente pidió que se adjudicaran cuanto antes los garajes y los trasteros, y se hiciera precisamente con estos criterios que yo les explicaba y que tienen en la exposición de motivos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Tiene la palabra, en este caso, por el Grupo Vox, el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Miren, «Nadie está por encima de la ley. Puigdemont es un prófugo de la justicia. Trabajaremos para que el sistema judicial español, con todas sus garantías, pueda juzgarlo con imparcialidad. La Fiscalía cuenta con el respaldo del Gobierno en la defensa de la ley y del interés general».

Bueno, pues está claro que la palabra del nefasto señor Sánchez vale una higa y que la credibilidad del Partido Socialista vale lo mismo. Y que, por supuesto, han llevado a España y el prestigio de nuestra nación al nivel de una república bananera. Este es un quebranto tan grave que no permite ni la más mínima sonrisa ni la más mínima hilaridad. Y lo van a pagar ustedes, más tarde o más temprano, pero van a pagar ustedes esta infamia, ténganlo por seguro.

Y esto me lleva a..., y ya lo relaciono con la propuesta que nos traen ustedes aquí, porque, al final, el problema es que a ustedes la ley les importa una higa, les importa muy poco. Miren, poco se puede decir. Parece razonable que puedan ustedes hacer estas peticiones, en principio, porque *prima facie*, bueno, pues pueden parecer justas. Pero es que resulta que aquí hay una Ley de contratos de Administración pública y hay un pliego de condiciones y tendrán que respetarse. En tanto, en cuanto no se puedan modificar esas circunstancias por voluntad de las partes, bueno, no se podrá variar. Esto no lo puede modificar unilateralmente la Administración. Y hay ahí una situación que ustedes tienen que respetar, como todos tenemos que hacer. Pero, vamos, ya vemos que a la izquierda el Estado de derecho le parece, pues, una construcción teórica que no nos lleva a ningún lado.

Gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por el Partido Socialista, tiene la palabra la señora Navarro.

La señora NAVARRO RODRÍGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos agradecer al Grupo Por Andalucía su iniciativa y adelantamos ya nuestro voto favorable a la misma. Nos parece que es lo justo, lo adecuado y que, sobre todo, aquí, parece mentira que tengamos que decirlo, pero estamos haciendo política, estamos para hacer política y para facilitar la vida y defender a los más débiles, por lo menos los que nos sentamos a este lado de la izquierda del Parlamento.

Y una pequeña puntualización, si me permite el presidente que siga con el uso de la palabra.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí, siga con la palabra. Un poco de calma.

La señora NAVARRO RODRÍGUEZ

—Gracias.

Las leyes están para cumplirlas, evidentemente, se lo dice una humilde profesora de Derecho Administrativo, pero son el marco. Y, ante todo, los políticos estamos para llegar a acuerdos y para, también, estar de la mano de los vecinos y de las vecinas. Si un acuerdo, que era el justo para unas personas humildes, porque por eso están sometidas a unos alquileres de vivienda de protección oficial, porque no se podían permitir pagar otra cantidad, hay que estar de la mano de los vecinos, siempre en el marco de la ley. Y se llegó a un acuerdo con ellos, que es lo que esta proposición no de ley vuelve a traer a esta Cámara y que nosotros estamos completamente de acuerdo. Porque para eso estamos. Si la aplicación de las leyes fuera matemática, pues no necesitaríamos estar ninguno de nosotros aquí y la aplicaríamos, lo meteríamos en una máquina y saldría el resultado.

Así que vuelvo a insistir en que vamos a estar de la mano de los vecinos. Y plantear simplemente no movernos ni un milímetro de ese acuerdo al que se llegó con los vecinos, que también cumplía con el marco legal en aquel momento vigente y el que seguimos teniendo vigente. Y, además, que dice cosas que a lo mejor no sé si a sus señorías les parecerá tan estrambótico, sobre todo, digo, al grupo mayoritario, al Grupo Popular, que ahora podrá fijar su posicionamiento, supongo que hablando de Puigdemont, que tiene mucho que ver aquí con los alquileres asequibles de la ciudad de Sevilla, del centro de Sevilla.

Pero, bueno, sí que es importante decir que lo que ahora el Grupo Socialista va a volver a votar, que está de acuerdo, es con que se dé preferencia a los vecinos cuando proceda —cuando proceda, eviden-

temente, según ley— la renovación de esos alquileres a los vecinos que tienen ya una propiedad y a un precio asequible en proporción a lo que están pagando por su vivienda. Lo que no puede ser es que les cueste el 200% más de lo que les cuesta la vivienda. Es que eso lo puede entender cualquiera, cualquiera. Y, por tanto, parece mentira que estemos aquí defendiendo esto, pero es importante que quede claro que siempre, por lo menos en el Grupo Socialista, vamos a estar de la mano de los más débiles, en este caso de los vecinos y vecinas que fueron adjudicatarios de estos alquileres.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Navarro.

Tiene, en este caso para la réplica, la palabra... No, en este caso, el Partido Popular, la señora Chocano.

La señora CHOCANO ROMÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

La señora Navarro dice que a ella le parece asombroso que estemos debatiendo sobre esto. A mí lo que me parece asombroso es que sean Por Andalucía y el Partido Socialista los que traigan este debate hoy al Parlamento, a esta comisión, cuando fueron ellos precisamente los que cambiaron los criterios de adjudicación de esas plazas de garaje. Fueron ellos. Sí, señora, sí, señora, y se lo voy a explicar.

El horizonte temporal de esta promoción empieza en el año 1997, cuando se adjudican las viviendas. Hasta el 2011, catorce años después, no se obtiene la calificación definitiva de las viviendas protegidas y se dejan fuera los garajes y los trasteros porque se detecta, además, que hay una deficiencia en el tema de protección de incendios. Se les dan treinta días para subsanar esos errores y se tardan tres años más en subsanar esos errores. Y en 2014, en diciembre de 2014, en respuesta a una cuestión planteada en una comisión similar a esta por una diputada del Partido Popular, la consejera Elena Cortés, de Izquierda Unida, que estaba gobernando con el Partido Socialista, explica que se ha elaborado un proyecto de mejora del aparcamiento porque no cumplía las condiciones necesarias para poderse utilizar y que se van a contratar las obras necesarias para su ejecución. Sigue, además, en su exposición —y le estoy leyendo textualmente el *Diario de Sesiones*— que las plazas no se ofertarán en venta, sino en alquiler, por periodos de tres, cinco o diez años, con escalas de renta en función de los periodos de alquiler; que se fijará una limitación de precios de los alquileres, tanto mínima como máxima, y que se tendrá en cuenta como criterio de adjudicación la cercanía, para que en el caso..., en el acceso a las plazas, cuando se certifique adecuadamente la residencia en la promoción y alrededores, la proximidad de la vivienda otorgue una prioridad. O sea, que fue el Gobierno del PSOE con Izquierda Unida, y la señora Elena Cortés, compañera de su formación política, los que establecieron las condiciones de alquiler.

En el año 2014...

Cuando acaban las obras...

[Intervención no registrada.]

Bueno, está recogido en el *Diario de Sesiones*, no me lo he inventado.

En el 2014, en sede parlamentaria, hay constancia ya de que las 63 viviendas protegidas tienen una gestión diferenciada de los 44 garajes para coches, los 20 garajes para motos y los 11 trasteros. Garajes y trasteros que son considerados libres, que no están vinculados a las viviendas y que no tienen la calificación de protegidos.

En abril del 2015 se terminan las obras, se lanza la oferta pública de alquiler de esos garajes y trasteros y se establece como criterio de adjudicación el de la mejor oferta y como criterio de desempate la cercanía del lugar de residencia a estos garajes y trasteros.

Algunos se quedan libres y, en 2017, AVRA lanza el Programa Anual de Enajenación de Bienes y pone en alquiler aquellas plazas que se habían quedado vacías, que eran cuatro garajes, más trasteros y dos plazas de garaje. Y establece en ese pliego de condiciones —que está aquí, aquí se lo he traído, señorías, por si no lo tienen— los criterios de adjudicación, los precios máximos y mínimos a los que se pueden ofertar, y sigue insistiendo en que el criterio de adjudicación es la cercanía a la vivienda y que los garajes y los trasteros son considerados libres, no están vinculados a la protección de las viviendas.

Entonces, lo que ustedes plantean hoy aquí es que ignoremos pliegos de condiciones que en su momento pasaron todos los filtros de procedimiento administrativo, como dice la señora Navarro, que es profesora de Derecho Administrativo; que pasaron los servicios jurídicos, la Intervención, que nos saltemos el marco legal vigente que fija los criterios de adjudicación, de formalización, el precio y la duración de los contratos. ¿Quieren que incumplamos esos contratos o que modifiquemos los precios o los adjudicatarios? Explíquenselo ustedes a los vecinos. Ustedes diseñan la aprobación de una manera, no son capaces de terminar la obra, cambian las condiciones, adjudican y ahora, veinte años después, volvemos otra vez a la condición inicial y son los malos, los del Partido Popular, los que no lo quieren hacer. Pues se equivocan, señorías, nosotros no somos así.

El Partido Popular cumple con los contratos firmados, aunque los hayan propuesto otros gobiernos. Eso se llama seguridad jurídica. El Partido Popular no modifica contratos o leyes a su antojo, como hacen ustedes y sus socios. Nosotros no anteponemos los intereses del partido o de un dirigente sobre la igualdad de los españoles o sobre la unidad de España. El Partido Popular es un partido de Estado que no rompe el orden constitucional para mantenerse en el poder. Ustedes y sus socios perdieron las elecciones, pero han retorcido las instituciones para intentar gobernar, cueste lo que cueste. Nosotros tenemos principios. Por eso le digo que no vamos a cambiar las condiciones que rigen ahora mismo los contratos que tienen los inquilinos actuales y que las plazas que queden vacantes se adjudicarán, como les hemos propuesto en las enmiendas que se han presentado, a las personas que formen parte de la bolsa de demandantes que se creó a tal efecto, como en la oferta pública, haciéndose la selección también con la debida concurrencia y en cumplimiento de la Ley de Contratos y del pliego correspondiente. Y si, aun así, quedasen vacantes y no hubiese posibles adjudicatarios en la bolsa de demandantes, pues se licitaría de nuevo con libre concurrencia, con los criterios de adjudicación que ya se establecen en el pliego o los que se consideran oportunos.

Si los vecinos no tienen *parking* es porque Izquierda Unida y el Partido Socialista en su momento no supieron gestionar y se equivocaron en establecer los criterios. Actuar como ustedes nos proponen nos situaría fuera de la normativa y, además, tampoco sería justo para los vecinos de la zona, ya que les otorgaría un privilegio a los residentes en esa promoción frente a todos los vecinos colindantes. Por lo tanto, no vamos a aceptar esa proposición no de ley.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Chocano.

Tiene, en este caso, el Grupo Por Andalucía, la señora Nieto, cinco minutos de réplica para cerrar. Le digo que se tiene que pronunciar sobre dos enmiendas que creo que tiene el Partido Popular.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidente.

Las enmiendas no las vamos a aceptar, ya se lo he trasladado a la señora Chocano.

Voy a puntualizar algunas cosas, porque, claro, piensa una que a lo mejor la redacción es clara, y la redacción igual no es tan clara.

Veo que no está el señor Hernández. Lamento ver que esté igual de corto de educación que de solvencia jurídica, porque la adjudicación de la que estamos hablando no rige por la Ley de contratos del sector público, sino por la Ley de vivienda protegida.

Y no estamos hablando de romper ningún contrato de los que se hicieron y no estamos hablando de vulnerar ninguna ley, sino estamos hablando de aquellas que no fueron adjudicadas. Y que los criterios que deben cumplirse son precisamente los que están amparados por la Ley de vivienda protegida. Y que específicamente lo que se ha hecho aquí, aparte de faltarle extraordinariamente al respeto a los vecinos y a las vecinas, es retorcer una realidad de las cosas, que no es así. Efectivamente, la señora Cortés —que esto no es el Watergate, o sea, que es que todo el mundo sabe que nosotros gobernábamos juntos del 2012 al 2015—, pero la señora Cortés, que contrató las obras y llegó al acuerdo con los vecinos, como se expone aquí, era para las plazas no cubiertas por los adjudicatarios de las viviendas de alquiler. Precio moderado y duración limitada para aquellas plazas que no fueran de los inquilinos públicos. Por tanto, me parece que... Y el cambio vino después, el cambio fue en la siguiente legislatura. Y en esa siguiente legislatura no una diputada del Partido Popular —bueno, sí era una diputada del Partido Popular, pero no era una diputada, era la que ahora es la secretaria general de Vivienda—, la señora Alicia Martínez. Y decía la señora Alicia Martínez —pues la señora Alicia Martínez, una magnífica diputada, hacía muy bien su trabajo— y decía ella: «¿Cuándo les van a entregar a los vecinos de la calle Vírgenes los garajes cerrados que llevan esperando, y a qué precio? Están engañando a los vecinos y no les han atendido hasta que el PP ha registrado esta pregunta», decía ella. Y entonces decía la diputada del PP, la diputada del PP, la señora Martínez, que esas plazas a un precio de mercado de 80 euros al mes, hasta el 200% del precio que pagan por el alquiler de la vivienda. Otras viviendas sociales paga-

ban hace diecisiete años nueve euros por aparcamiento y ahora pretenden cobrar diez veces más y sacándolo a subasta.

Entonces, me imagino yo que el respeto al ordenamiento jurídico y el compromiso inquebrantable que tienen ustedes con las leyes serían, como mínimo, los mismos. Esos criterios se cambiaron, y eso fue una equivocación, y eso provocó un perjuicio a los vecinos y a las vecinas, y también a las de su entorno. Y eso vulnera la Ley de vivienda protegida y eso hay que resolverlo. ¿Que ustedes ahora no lo quieren resolver por lo que sea? Pues les dan ustedes explicación a los vecinos que, cuando vean el vídeo: qué vergüenza, ¿por qué ustedes no han hablado de esto? Que si Puigdemont, que si tal... Dejen de contar... De verdad se lo digo, dejen de contar cosas para tapar estas cosas, que son su competencia o más bien su incompetencia de gestionar los asuntos públicos que tienen entre manos desde una agencia que no saben qué hacer con ella y con unos fondos que no saben invertir y con unos vecinos que llevan esperando una solución que era a criterio de la señora, que ahora es secretaria general de Vivienda, facilísimo de revertir cuando no era secretaria general de Vivienda.

Pues a nosotros, entonces y ahora, nos parece que esos criterios que se cambiaron no fue razonable hacerlo, que se les provocó un perjuicio a los vecinos y que, por tanto, hay que resolver la situación restituyendo el acuerdo y el consenso al que se llegó con ellos en el marco de la Ley de vivienda protegida, que no de la Ley de contratos del sector público, que con esto no tiene absolutamente nada que ver. La educación y la cortesía parlamentaria todo que ver, pero esa ley con esto nada que ver.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Hemos terminado. Vamos a pasar a la votación.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Un segundo, los portavoces.

¿Alguien ha pedido alguna votación por separado? ¿De algún punto?

El señor LÓPEZ OLEA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El punto 4. ¿El punto 4 quiere votarlo por separado?

[Intervención no registrada.]

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo. Pues, señorías, pasamos a la votación de las proposiciones no de ley.

Aunque el debate de las proposiciones no de ley números 218 y 221 se ha producido de forma conjunta, la votación se hace por separado en un solo bloque, puesto que no hay ningún grupo que haya pedido votaciones separadas por puntos.

Así que, sobre la proposición no de ley relativa a la mejora de la movilidad ferroviaria en la provincia de Málaga propuesta por el Grupo Vox en Andalucía...

Señorías, se inicia la votación.

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

Sobre la segunda proposición no de ley, número 221, relativa al impulso de la red ferroviaria de la Costa del Sol, línea C1, Fuengirola-Málaga, y línea de alta velocidad que une Málaga con el resto de provincias.

Señorías, se inicia la votación.

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

Y ya, por último, la proposición no de ley 227, presentada por el Grupo Por Andalucía, sobre los criterios de adjudicación y precios de alquiler de garajes y trasteros titularidad de AVRA, ubicados en la calle Vírgenes, 9 y 19, y en calle Conde de Ibarra, 5, en Sevilla.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido, 6 votos a favor, 12 en contra, ninguna abstención.

Pues, con esto hemos terminado. Muchísimas gracias. Tengan cuidado en el viaje de vuelta y nos vemos en la siguiente.

Se levanta la sesión.

