

DIARIO DE SESIONES D S P A



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 28 de septiembre de 2016

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000817. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar de la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020.
- 10-16/APC-000818. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020, presentada por el G.P. Ciudadanos.
- 10-16/APC-000829. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Carmelo Gómez Domínguez y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

- 10-16/APC-000862. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-16/APC-000853. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la previsión de actuaciones de rehabilitación de la barriada de la Constancia de Jerez de la Frontera, Cádiz, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000307. Pregunta oral relativa a la carretera Loja-Ventorros de San José, en Granada, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Francisca Carazo Villalonga, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001115. Pregunta oral relativa a la autovía del Olivar, formulada por los Ilmos. Sres. D. Carlos Hernández White y Dña. María Isabel Albás Vives, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-001341. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-2078 entre Rota y Jerez, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-16/POC-001376. Pregunta oral relativa a nuevos accesos en la variante de El Rocío, Huelva, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001377. Pregunta oral relativa al apeadero de Alhaurín el Grande, Málaga, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes y D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001402. Pregunta oral relativa a ayuda a la compra de adquirientes de viviendas de VPO de planes anteriores, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001447. Pregunta oral relativa a política de vivienda, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000118. Proposición no de ley relativa al impago de ayudas para la compra de viviendas de protección oficial, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-16/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

10-16/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la creación del Registro Público Unificado del Parque Público de Viviendas de Andalucía, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y un minutos del día veintiocho de septiembre de dos mil dieciséis.

PUNTO NUEVO

10-16/EMMC-000012. Elección de D. Juan Antonio Gil de los Santos como Secretario de la Comisión de Fomento y Vivienda, en sustitución de Dña. María Carmen Molina Cañadas (pág. 8).

Interviene:

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000817, 10-16/APC-000818, 10-16/APC-000829 y 10-16/APC-000862. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (pág. 9).

Intervienen:

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Manuela Serrano Reyes, del G.P. Socialista.

10-16/APC-000853. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la previsión de actuaciones de rehabilitación de la barriada de la Constancia de Jerez de la Frontera, Cádiz (pág. 28).

Intervienen:

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000307. Pregunta oral relativa a la carretera Loja-Ventorros de San José, en Granada (pág. 35).

Intervienen:

Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Popular Andaluz.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-001115. Pregunta oral relativa a la autovía del Olivar (pág. 38).

Intervienen:

Dña. María Isabel Albás Vives, del G.P. Ciudadanos.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-001341. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-2078 entre Rota y Jerez.

Decaída.

10-16/POC-001376. Pregunta oral relativa a nuevos accesos en la variante de El Rocío, Huelva (pág. 41).

Interviene:

Dña. Manuela Serrano Reyes, del G.P. Socialista.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-001377. Pregunta oral relativa al apeadero de Alhaurín el Grande, Málaga (pág. 43).

Intervienen:

D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-001402. Pregunta oral relativa a ayuda a la compra de adquirientes de viviendas de VPO de planes anteriores (pág. 46).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-001447. Pregunta oral relativa a política de vivienda (pág. 49).

Intervienen:

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000118. Proposición no de ley relativa al impago de ayudas para la compra de viviendas de protección oficial (pág. 51).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

Votación de los puntos 1 y 2: aprobados por unanimidad.

Votación del punto 3: aprobado por 10 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

10-16/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía (pág. 59).

Intervienen:

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-16/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la creación del Registro Público Unificado del Parque Público de Viviendas de Andalucía (pág. 66).

Intervienen:

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

Votación del punto 1: rechazado por 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Votación de los puntos 2 y 3: aprobados por 10 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

Se levanta la sesión a las trece horas, treinta y seis minutos del día veintiocho de septiembre de dos mil dieciséis.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

10-16/EMMC-000012. Elección de D. Juan Antonio Gil de los Santos como Secretario de la Comisión de Fomento y Vivienda, en sustitución de Dña. María Carmen Molina Cañadas

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a empezar el orden del día. Y lo primero que propongo es una modificación del mismo para una propuesta de miembro de la Mesa que formula el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía, la sustitución de doña Carmen Molina Cañadas. Tiene la palabra doña Carmen Molina Cañadas, propuesta para la secretaría de la Mesa.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Bien, desde nuestro grupo habíamos planteado la propuesta de sustituir la secretaria de la Mesa por el señor diputado Juan Antonio Gil y pasar yo a ser coportavoz.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, se acepta.

Puede pasar.

10-16/APC-000817, 10-16/APC-000818, 10-16/APC-000829 y 10-16/APC-000862. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Primer punto del orden del día, solicitud de comparecencia del excelentísimo señor consejero Fomento y Vivienda ante la Comisión de Fomento a petición propia a fin de informar sobre la elaboración del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020.

También formulan esta petición de comparecencia el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señoras y señores diputados.

Efectivamente, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía con horizonte 2020 es un nuevo marco de planificación estratégica en materia de infraestructuras que apostará decididamente por mejorar la sostenibilidad ambiental y energética del sistema de transporte andaluz, por disminuir los impactos negativos que puede provocar y por luchar contra el cambio climático.

Lógicamente, el plan tiene en cuenta, y de manera muy significativa, la situación geoestratégica de Andalucía, como uno de los principales valores competitivos.

Sus propuestas incorporan las singularidades existentes en cada una..., en cada parte de Andalucía, y pretenden reforzar las conexiones entre las piezas que conforman el sistema andaluz de ciudades.

Como saben, la ejecución presupuestaria del PISTA 2007-2013 se vio condicionada por la irrupción de la crisis económica prácticamente en la mitad del periodo previsto para su desarrollo y las políticas de extrema austeridad impuestas por el Partido Popular, o por el Gobierno que sostiene el Partido Popular, lo cual agravó la situación.

Esta situación impuso la reprogramación de los ritmos de ejecución de las infraestructuras, y en febrero de 2013 el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó formular la revisión del plan 2007-2013 para adaptarlo al contexto socioeconómico del momento.

Teniendo en cuenta la diferencia existente con el plan anterior de 2007, creo necesario realizar un breve balance del PISTA 2007-2013 y del estado actual de las infraestructuras.

Las actuaciones planificadas preveían un esfuerzo inversor cifrado en más de 30.000 millones de euros cuya responsabilidad de ejecución se centraba en el Gobierno de España y en la Junta de Andalucía. La inversión a realizar por el Gobierno central suponía, sobre lo previsto, el 73% del total previsto, correspondiendo el otro 27% a la Junta de Andalucía.

El nivel de ejecución financiera del plan, a pesar del adverso escenario financiero, como antes señalábamos, se situó en el 63,1% de un total de 18.961 millones de euros invertidos, siendo el cumplimiento de los objetivos iniciales el 58% en la parte que correspondía al Estado y el 75,1% en la parte que correspondía a la Junta de Andalucía.

La falta de disponibilidad presupuestaria agravada desde el 2010, como ustedes conocen y señalábamos, ha sido determinante en el grado de cumplimiento de estos objetivos programados.

Sin embargo, en términos generales se ha realizado un importantísimo esfuerzo inversor que se refleja en el cambio producido en la calidad y en la cantidad de las infraestructuras de transporte en Andalucía.

Y el resultado, señorías, es que Andalucía dispone hoy, por ejemplo, de una red de carreteras cercana a los 24.000 kilómetros, de los que 10.575 son de titularidad autonómica, y de estos corresponden a vías de alta capacidad 978 kilómetros.

Respecto a la red convencional de carreteras la Junta de Andalucía ha puesto en servicio más de 150 actuaciones que suman unos 1.100 kilómetros, con una inversión de 1.600 millones de euros en el marco del Plan Más Cerca, en el periodo 7-13.

Respecto a la red ferroviaria, Andalucía es la única comunidad autónoma del territorio nacional con dos suburbanos operativos: Sevilla y Málaga —Málaga, como saben ustedes, todavía en fase de construcción—. Y en esta segunda legislatura se pondrán en servicio los metros de Granada, el tren tranvía de la Bahía de Cádiz, que desde el año 2004, cuando se inician todos los proyectos, hasta ahora ha sumado una inversión agregada superior a los 2.600 millones de euros.

En cuanto a la red logística de Andalucía destacar que en estos momentos están en funcionamiento las áreas de la Bahía de Algeciras, Sevilla, Málaga y Córdoba. Y se encuentran próximas a iniciarse las obras de Almería y Antequera y en distintos grados de tramitación las de Jaén, Granada, Bahía de Cádiz, Huelva y Motril.

La inversión pública autonómica en esta red asciende ya a 200 millones de euros, las empresas instaladas hasta el momento han generado 2.700 puestos de trabajo, y el compromiso de lo contenido en el Plan PISTA para las infraestructuras logísticas alcanza otros 200 millones de euros.

Para el Gobierno andaluz es indiscutible el efecto que estas infraestructuras tienen en la convergencia regional, en la cohesión territorial, la equidad, en la vertebración del territorio, así como en la generación de riqueza y puestos de trabajo.

El PISTA contempla además los retos a los que se tendrá que enfrentar el sistema de transporte andaluz en los próximos años, relacionados con la sostenibilidad. De hecho, en este sentido, la Unión Europea condiciona la inversión prevista en el programa operativo Feder a las políticas de transporte centradas en la movilidad sostenible y en las conexiones con la red transeuropea de transporte, así como en la reducción de la siniestralidad.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el nuevo marco comunitario de apoyo 2014-2020 ha supuesto una significativa reducción en las cuantías de los fondos a disposición de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Así a lo largo del marco 7-13 dispusimos de una cifra cercana a los 2.500 millones de euros, y en el marco 14-20 serán 960 millones, prácticamente la mitad, para el conjunto de las políticas de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Como ya saben, esta disminución se debe a que Andalucía ha estado catalogada como región en transición, y evidentemente a las prioridades en términos de orientación de inversión que la Unión Europea ha planteado.

Por otra parte, la austeridad a ultranza impuesta por la Comisión Europea, y trasladada por parte del Gobierno de España de forma simétrica y desigual al conjunto de las comunidades autónomas, ha provocado también una reducción de las inversiones de infraestructuras, a la vez que ha representado, sin duda, un tratamiento injusto desde nuestro punto de vista con los intereses del conjunto de las comunidades autónomas, particularmente de Andalucía, que es lo que nos ocupa.

La política fiscal, tal y como se ha planteado por el Gobierno del Partido Popular, ha sido más exigente para las comunidades autónomas cuando nada ni nadie obligaba al Gobierno a orientar en esa dirección la propuesta de soluciones.

Andalucía, a pesar de no compartir esta visión en torno al objetivo de déficit, está cumpliendo con los compromisos de estabilidad. Y en este sentido el plan parte del actual marco legislativo que la Ley de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera establece. Y, lógicamente, adecuado a esos principios de respeto, a ese objetivo de estabilidad presupuestaria, se han planteado las inversiones.

En materia de inversión hay que destacar que Andalucía padece también una infrafinanciación de 4.700 millones de euros por parte del Estado, que está incumpliendo el porcentaje de inversión que debía destinar a la comunidad autónoma en función de la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía.

El Plan PISTA 2020 ha sido un ejercicio de planificación responsable y coherente, ajustado a la realidad presupuestaria y por tanto desde una perspectiva rigurosa y seria.

El plan ha contado con la participación de administraciones, colectivos, grupos políticos, particulares y empresas. Y en su elaboración ha participado además el Observatorio de la Movilidad Sostenible, donde están representados sindicatos, asociaciones de consumidores, así como empresas vinculadas al sector del transporte y expertos, investigadores y profesionales de reconocido prestigio.

Actualmente el documento continúa su tramitación, que incluye la memoria ambiental, procedimiento y evaluación ambiental estratégica y el informe de reordenación del territorio, entre otros. Y esperamos su aprobación por el Consejo de Gobierno antes de final de año.

La planificación que aborda el PISTA 2020 contiene las prioridades actuales y a más largo plazo. Y de este modo se puede aportar continuidad a la planificación y avanzar en la consecución del objetivo final, garantizar la articulación territorial y el transporte sostenible en Andalucía, que debe ser fruto de un programa inversor prolongado y constante en el tiempo, del cual el PISTA 2020 constituye una etapa más.

Este plan cuenta con una dotación económica de 1.300 millones de euros y da cobertura, como ya hemos señalado, a la culminación de proyectos que el ciclo más severo de la crisis presupuestaria tuvo que replantear y reprogramar, dilatándolos en el tiempo; esa es la primera prioridad, terminar esos proyectos.

Y en ese contexto estamos, como ustedes saben, reanudando, y lo haremos a lo largo de los próximos años, todas las obras que estaban pendientes. No les voy a enumerar cada una de ellas porque será prolijo. Si quieren ustedes, en cualquier caso, podremos entrar luego en ese debate.

Pero llegado a este punto quiero resaltar que el plan andaluz se pondrá en marcha sin el aval económico también del Gobierno central.

Desde la Consejería de Fomento se le han pedido reiteradamente detalles de las actuaciones previstas y compromiso presupuestario para llevarlas a cabo; la callada por respuesta por parte del Gobierno de la nación.

El plan estatal, el PITVI no está aprobado. Es una mera formulación de deseo planteada en el año 2013. Parecía haber caído en un limbo durante los últimos años, en los que no solo no se han puesto en marcha, en Andalucía, los grandes proyectos pendientes, sino que, además, con el cierre del ejercicio presupuestario anticipadamente, deja poco espacio para pensar que se va a cumplir parte de lo prometido.

Además, el PITVI es un documento —que hasta ahora se ha mostrado en papel mojado— que hace imposible cuantificar la aportación del Estado al desarrollo de las infraestructuras de Andalucía, al no territorializar nada las inversiones. Por tanto, en solitario, y remando incluso a pesar de la falta de compromiso del Gobierno de la nación, Andalucía pondrá en marcha una planificación que estimamos arrastrará una inversión privada de 1.068 millones de euros y generará 26.607 puestos de trabajo.

El Gobierno andaluz continuará reivindicando que los condicionantes y limitaciones actuales deberían, y podían dar un giro de 180 grados, y permitir que se impulsen políticas que afiancen una recuperación económica incipiente. Y para ello la inversión en infraestructuras es una de las tareas primordiales. Los socialistas europeos llevábamos reivindicando desde 2009 que la inversión en infraestructuras y transportes no computa en el déficit público.

Desde el Grupo Parlamentario Socialdemócrata, ya se propuso un cambio contable que permitiera que la inversión pública en crecimiento y en empleo financiada con deuda no computara como déficit presupuestario. Y eso es posible si hay una voluntad política suficientemente amplia en el contexto europeo, tarea en la cual no participa el Gobierno de la nación y, en general, toda la orientación de la política de derechas europeas.

En esta línea, vamos a seguir ahondando, vamos a seguir pidiendo que es una buena inversión, en el presente y en el futuro de la Unión Europea, desde luego de Andalucía y de España, que las inversiones en infraestructuras que superen un análisis coste-beneficio, que deje de manifiesto claramente que es una inversión que facilita el desarrollo económico, el empleo y, por tanto, la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y, consecuentemente también, una mayor aportación, en términos de las diferentes figuras tributarias, a las arcas del Estado para seguir sosteniendo los pilares del Estado de bienestar, es una buena inversión, una buena inversión en futuro. Esperamos que, al final, acabe siendo aceptada esa tesis. No vamos a renunciar.

Por lo tanto, cuando hay algunas de las cosas que están ausentes en la planificación, en el primer escenario hasta 2020 en el Plan PISTA, lo que estamos diciendo no es que renunciemos a grandes infraestructuras necesarias todavía en Andalucía, lo que estamos diciendo es que eso será posible si cambia el marco presupuestario y financiero. Y eso depende de voluntades políticas, y esas voluntades políticas están en el ámbito de responsabilidad, fundamentalmente del Gobierno de la nación y la derecha en Europa.

Venimos también denunciando que la regla de repartos del objetivo de déficit entre el Estado y las comunidades autónomas es absolutamente injusta y asimétrica, quedándose el Estado con un margen del 80% de ese margen de maniobra, y dejando solo a las comunidades autónomas el 20%. No hay que volver a reiterar que estamos hablando de comunidades autónomas que tienen una parte importantísima de su gasto ligado al sostenimiento de esas políticas de sostenimiento de los pilares de una sociedad decente, poco elástica —la salud, la educación, la atención a la dependencia— y que, consecuentemente, eso constriñe mucho la capacidad, al final, de armonizar objetivos, y todos son importantes. Es importante que funcionen los hospitales,

que funcionen las escuelas. Es importante que tengamos horizonte de ampliación y mejora de las infraestructuras como elementos que contribuyen al desarrollo económico, a la modernidad, al empleo, a la capacidad, en definitiva, de una sociedad de generar oportunidades, pero ciertamente si desde la capacidad de intervención que tiene el Estado no se hace, difícilmente se podrá hacer.

Esta mañana aparecía en información, otra cosa que hemos denunciado y, de nuevo, desde el Grupo Socialista, reiteradamente, y es no solo que se hizo una amnistía fiscal en su momento computando con un módico 3% delitos fiscales a gente de cuello blanco, que mermó ingresos en las arcas del Estado que podrían estar nutriendo, lógicamente, las políticas públicas de toda naturaleza, también las de infraestructuras, pero es que la reforma fiscal que se hizo 2014 está —y esta mañana aparecían datos del ministro de Economía en funciones—..., de manera que está reduciéndose la recaudación del Estado en este año, por tanto, ampliándose las dificultades para cumplir el objetivo de déficit, porque hay una merma de ingresos en el Estado a consecuencia de esa reforma fiscal que se hizo para favorecer la renta de la gente en mejor posición.

Por lo tanto, alternativas hay, siempre las hay en la vida; siempre las hay en políticas. Se trata de querer recogerlas o no. Lo que decimos desde el Gobierno de Andalucía, desde la Consejería de Fomento, con este programa, con este Plan PISTA, es que es un ejercicio de rigor, realismo, de sensatez, de sentido común, que aborda lo necesario, lo prioritario, como es lógico, en primer lugar; que ofrecemos caminos alternativos y lucharemos por ellos, y que no renunciamos, lógicamente, a ninguna de las infraestructuras importantes para el desarrollo de Andalucía, que están en el anexo de ese Plan PISTA, y que en cuanto haya condiciones objetivas para poder tener otro escenario presupuestario y financiero, las podremos abordar, lógicamente, de forma inmediata.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al turno de intervenciones. En primer lugar, Izquierda Unida, para fijar la posición, por un tiempo de tres minutos.

Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con mucha brevedad, no me paro en lo que resulta coincidente de su análisis, de la tibieza del PITVI y su escasa concreción, que además dejó fuera infraestructuras del transporte fundamentales para Andalucía, como era la electrificación del tendido férreo Algeciras-Bobadilla, y una apuesta por unas infraestructuras que, en opinión de Izquierda Unida, es una cuestión de Estado y con una tasa de retorno que avalaría que esa inversión se hiciera y, además, se agilizará en el tiempo.

Compartir también con usted que ya no se pueden abordar las infraestructuras si no es con un criterio de sostenibilidad, y que la movilidad debe pasar a esa ratio que abandone la infraestructura que es un fin en sí misma, que es fruto de una escasa reflexión, en términos medioambientales, sobre la planificación en infra-

estructuras, y fruto también de una disposición de recursos mayor que la que ha habido desde que estalló la crisis, llevó a generalizar una necesidad de infraestructuras sin, realidad, pensar si estaba justificado lo que costaba con el beneficio que procuraba.

De hecho, si se ponen en relación —y usted lo ha dicho— los kilómetros de carretera, de vías de alta capacidad, de autovías... que tiene nuestra comunidad autónoma con otros datos, con otros índices socioeconómicos, con los niveles de desempleo de zonas que están bien vertebradas con este tipo de infraestructuras, no parece que aguante el argumento de que las infraestructuras siempre llevan aparejadas una creación de empleo o un repunte económico. Hay que tener el territorio invertebrado, pero también hay que analizar, con indicadores viables, si son las infraestructuras más adecuadas las que se están demandando en esa zona, o las que, a priori, se piensan para esas zonas.

En ese sentido, consejero, nos hubiese gustado que el debate del PISTA hubiese venido precedido por el de la Ley de Movilidad Sostenible, porque, quizás, nos hubiese favorecido tener ya esa herramienta jurídica, hacer un PISTA con unos criterios que, a buen seguro, aparecerán en ese proyecto de ley, que serán de gran ayuda para todas estas cuestiones que estamos hablando.

Otra cuestión que le queríamos trasladar, que compartimos: lo de terminar lo iniciado. Es razonable, ahí ya se ha generado una expectativa, ha habido ya un trabajo hecho. Una reprogramación presupuestaria por la falta de liquidez, aparcó, ralentizó, el ritmo de esas infraestructuras. Es razonable que se termine en aquellas que ya se iniciaron. Pero, en ese sentido, lamentamos que se haya recortado tanto el presupuesto para el Plan Andaluz de la Bicicleta, consejero. De una estimación de más de cuatrocientos millones de euros cuando nace el plan, ahora en el PISTA se recogen apenas 33. Y eso lo deja muy lejos de lo ambicioso de su objetivo, que creo que, además, son coincidentes con lo que usted ha expuesto. Y, por tanto, nos parece que ese recorte de recursos no viene a hacer material los elementos que usted ha expuesto.

Y, por último, si me permite, presidente, no me puedo resistir a hacerle un comentario sobre algo que usted ha dicho, y que compartimos, pero entonces el Gobierno andaluz debiera reflexionar sobre su proceder también: una escasa financiación, cicatera, podríamos decir, por parte del Gobierno central para la comunidad autónoma, lo es, es un hecho cierto, y lo hemos dicho mil veces. Lo compartimos, lo denunciemos, lo hemos combatido donde hemos podido, porque Andalucía no está siendo tratado justamente. Pero no es menos cierto que una comunidad autónoma con escasos recursos, y que los tiene, y es un hecho objetivo, quizás no debiera permitir esa alegría como la del impuesto de sucesiones o donaciones, o como la de la rebaja del tramo autonómico del IRPF, porque son recursos que se quedan fuera, que no tienen un impacto directo en la economía doméstica, como para decir que eso compensa lo que merma las arcas públicas. Y, sin embargo, privan a la comunidad de contar con recursos públicos para hacer, como usted decía, que funcionen los hospitales, las escuelas, y que se termine una planificación de infraestructuras sostenible y adecuada a los requerimientos que tiene la comunidad autónoma.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, que es uno de los proponentes de esta iniciativa, tiene la palabra don Carlos Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Haré las dos intervenciones en una, si no..., si no hay ningún inconveniente.

Muchas gracias, señor consejero, buenos días.

Sin duda, los agentes sociales, los ciudadanos en general, los grupos políticos presentes en esta cámara somos conocedores de las restricciones presupuestarias que existen ahora mismo en Andalucía y en España para poner en marcha proyectos, proyectos de inversión. Precisamente por eso entendemos que todos los esfuerzos y los recursos deben optimizarse lo máximo posible y centrar y poner el foco lo máximo posible en inversiones que sean realmente productivas. Productivas o bien desde un punto de vista social, que afecten a la vertebración del territorio, o desde un punto de vista económico. En ese sentido, el plan PISTA, entre, bueno, entre sus objetivos, pues bueno, tiene muchos, pues, que compartimos y que van en esta línea. Se habla de mejorar la competitividad de Andalucía, de mejorar la calidad de vida de los andaluces, de planificar las infraestructuras de transporte para mejorar la productividad, de avanzar en la cohesión territorial, etcétera.

En ese sentido compartimos los objetivos del plan PISTA, pero echamos de menos que se priorice, que se ponga el foco en actuaciones, en lo que es más prioritario. Y eso lo echamos de menos, echamos de menos en el plan un programa de actuaciones. Es posible que todavía, como ha comentado, todavía está en proceso de elaboración pero lo cierto es que los ciudadanos en general, los agentes económicos echan de menos, quizás, se había levantado mucha expectativa con este nuevo plan PISTA y echan de menos esa certeza que supondría saber cuáles son las actuaciones que se van a llevar a cabo en los próximos, pues, cuatro años, de aquí a 2020.

Los agentes económicos, en general, esperaban y esperan esa planificación y esa concreción. Se trata de añadir certeza, de añadir certeza a un sector económico que es el de la obra pública, que es muy importante para la economía andaluza.

Sin duda, las prioridades que desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos planteamos en cuanto a inversiones en la Consejería de Fomento y Vivienda, bueno, son conocidas pero no por ello voy a dejar de mencionarlas. El puerto de Algeciras es el más importante que tenemos en España y, desgraciadamente, ahora mismo está aislado. Sabemos que la competencia corresponde al Estado pero creemos que se debe hacer, quizás, mucha más mención de la necesidad, de lo importante que es que el puerto de Algeciras esté conectado de forma óptima por ferrocarril con el resto de España, porque eso afecta claramente a la competitividad, en línea con uno de los objetivos del plan PISTA, la competitividad de Andalucía. Y creemos que se pueden dar pasos en ese sentido.

Y, sin duda, también consideramos vinculado a la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla la puesta en marcha del puerto seco de Antequera, porque esto afecta directamente a la competitividad de las pequeñas empresas andaluzas y a la distribución de productos hacia el interior de España. Desgraciadamente, el puerto de Algeciras es el único que no está asociado, vinculado a un puerto seco, no ocurre lo mismo con Valencia, ni con

Barcelona, ni con Bilbao, ni con otros puertos de primer nivel. El de Algeciras no solo es el de primer nivel sino que es el único que no tiene una adecuada distribución, no es una adecuada puerta de entrada de productos.

Por eso creemos que el puerto seco de Antequera puede hacer esta función muy bien y, aquí sí, el Gobierno andaluz puede empujar de forma clara y determinante porque es..., porque es su competencia. Además, creemos que es un buen ejemplo de un proyecto de colaboración público-privada que solo puede traer beneficios a todos los andaluces, puede generar mucho empleo, no tanto directo sino indirecto, por los beneficios que tiene sobre la competitividad de la economía andaluza.

Otro proyecto que desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos entendemos que es prioritario y que se debe incluir en un programa de actuaciones es la Autovía del Olivar, que está parcialmente construida pero hay tramos todavía muy importantes. Además, de hecho, luego hay una pregunta que realizaremos acerca de la Autovía del Olivar, es fundamental para las provincias de Jaén y Córdoba, y está también en línea con otro de los objetivos del plan PISTA, que es la cohesión territorial. El acabar esta autovía es muy importante para los jiennenses, para los cordobeses, para los sevillanos y para los andaluces en general. Sin duda va a tener beneficios para todos los andaluces.

Y también no queremos dejar pasar el otro proyecto que consideramos muy importante, que es el tren litoral por el Mediterráneo andaluz. Es una actuación muy necesaria para vertebrar el Mediterráneo andaluz, que ahora mismo no tiene una conexión por transporte público, desde Algeciras hasta Almería es una verdadera odisea ir de una punta a otra de Andalucía por el litoral mediterráneo, y aquí también pues vemos que el corredor mediterráneo, la apuesta del Estado y de los poderes públicos en general por el corredor mediterráneo se acaba en Valencia, parece que Andalucía no tiene esa necesidad. Sin embargo, aquí, el Gobierno andaluz sí, en el pasado ha tomado mucha iniciativa por esto, llegó a adjudicar varios tramos del corredor mediterráneo en la provincia de Málaga, pero luego es un proyecto que ha caído en el olvido y consideramos realmente prioritario para todos los andaluces y para la economía productiva del Mediterráneo andaluz.

Estas son, bajo nuestro punto de vista, las actuaciones que consideramos prioritarias, pero no debemos olvidar algo también muy importante, y es el mantenimiento. El mantenimiento de las infraestructuras que ya tenemos, que no se degraden y que se dediquen recursos a los puntos negros, por ejemplo, que hay, que desgraciadamente sufrimos en las carreteras. Esta es una, este es un asunto también muy importante porque es cierto que Andalucía es de las comunidades que más kilómetros de carretera tiene por habitante, y de infraestructuras en general, y entendemos que se deben mantener en unas óptimas condiciones, sobre todo porque esto incide en otro de los objetivos en el plan PISTA, que es, al final, mejorar la calidad de vida de los andaluces.

Por tanto, entendemos que, bueno, que la ausencia de una verdadera priorización, pues, obliga a, desgraciadamente, en todo este tiempo, a que se centre en los objetivos, en conseguir más y más recursos, pero entendemos que hay que priorizar y hay que optimizar los que ya se tienen.

En fin, en definitiva, echamos de menos esa concreción del plan, compartimos muchos de los objetivos y esperamos que se siga avanzando en este plan PISTA, para que se cumpla realmente con los objetivos que se plantean, que son mejorar la competitividad de Andalucía y mejorar la cohesión territorial de nuestra tierra.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, tiene la palabra su señoría, señora Molina. Tiene ahora usted siete minutos y después tres, en dos turnos, ¿eh?

Tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—De acuerdo, a lo mejor lo hago en uno solo.

Bien, muchas gracias, señoría.

Señor consejero, el modelo que impulsa este plan, como los anteriores, es el basado en el transporte por carretera y mediante vehículos, automóviles y camiones de combustión interna derivados del petróleo. Esto es inviable para un futuro cercano, ya que no se prevé cumplir ni los acuerdos de la Unión Europea ni lo internacionales contra el cambio climático o el uso de la energía.

En el propio plan se reconoce que Andalucía tiene una red de carreteras por encima de la media europea y, a pesar de eso, la revisión del plan aún plantea hacer crecer esa malla. Es más que suficiente la malla de autovías y carreteras que ya cubren el espacio andaluz; sin embargo, se sigue invirtiendo en mantener un modelo de transporte basado en el tráfico rodado de carretera y en mover las mercancías por nuestro territorio mediante la quema de combustibles fósiles.

La situación económica, social, política, medioambiental y del entorno internacional ha cambiado lo suficiente como para no considerar que las decisiones tomadas alrededor del año 2000 y antes son válidas para aplicar en un entorno del año 2020, tal como plantea la revisión de este plan. Los combustibles fósiles y el transporte por carretera pueden ser más una rémora para la economía que un elemento de dinamización de la actividad productiva de la sociedad andaluza.

En materia de ferrocarriles, existe un retroceso más que evidente a causa de las inversiones astronómicas en el Ave. Con ello la Junta de Andalucía está renunciando a estructurar internamente el territorio andaluz.

En materia marítima, la reducción de las actuaciones al simple mantenimiento de las instalaciones existentes también supone una contradicción frente al reconocimiento de la congestión del tráfico de mercancías por carretera, porque no se apuesta por infraestructuras o servicios de transporte de cabotaje tanto para mover mercancías entre las zonas costeras andaluzas como para el tráfico de pasajeros.

Faltan propuestas concretas para apoyar la intermodalidad, y tampoco hay un claro proyecto ni un incentivo para mejorar el tráfico dentro de las ciudades. No hay un plan de descongestión, no hay proyecto de pacificación del tráfico dentro de los cascos históricos, no hay apoyo al cierre y recuperación para los peatones y ciudadanos de los cascos históricos de nuestras ciudades.

Lo que nos gustaría haber encontrado en el plan es la apuesta por unas líneas, da igual de qué ancho, europeo o ibérico, pero que completaran la red de ferrocarril en nuestra comunidad, una estructura de malla que uniera el conjunto de las áreas metropolitanas andaluzas, a la vez que sirviera como medio de distribu-

ción de viajeros, en una verdadera intermodalidad entre el transporte de cercanías o de medio recorrido regional. Pero solo encontramos como única apuesta las líneas por la alta velocidad.

Echamos en falta el diseño o, al menos, la elaboración de una línea de ferrocarril costero, que empiece en la Bahía de Cádiz o en Algeciras, conecte con el actual ferrocarril de la Costa del Sol, y siguiendo por la costa de Málaga alcance Motril y Almería. Una vía fundamental que podría tener doble uso, tanto para viajeros como para mercancías. Tampoco existe el diseño de cierre de malla de ferrocarriles de Andalucía, en especial en la zona oriental.

Y otra cuestión es la idea de las áreas logísticas, que se repiten en todas las comarcas, que fue lo que..., y no consiguió articular tras la burbuja inmobiliaria. Lo que se consiguió con ello fue una pérdida de terreno agrícola y terreno fértil.

El plan no va a mejorar la sostenibilidad del transporte, no va a mejorar el acceso de los ciudadanos a las mercancías y a los servicios, no va a mejorar el medio ambiente ni de Andalucía ni del conjunto del planeta. Debemos decir que en las tres últimas décadas no hemos tenido políticas de transporte sino de infraestructuras. Nos gustaría que se hablase de soluciones a la movilidad, tanto de personas como de mercancías, posibles soluciones que planteasen una redimensión de las obras que arrastramos de la época de la burbuja.

Hay que invertir en mejorar el transporte público, el mantenimiento de la red viaria y ferroviaria, pero no necesitamos diseñar nuevas infraestructuras sino mejorar y conservar las que ya tenemos. Las infraestructuras son necesarias siempre que respondan a las necesidades de la población y no a otros intereses.

Ya en 2010, y tras el inicio de la crisis, España era el país europeo que tenía más kilómetros de autovías y también autopistas, con más de quince mil seiscientos. Y la situación real es más de hipertrofia que de carencia de infraestructuras de transportes. A pesar de ello, carecemos realmente de una movilidad asequible y aceptable para los ciudadanos.

Al tiempo que se imponía una desproporcionada política de obras públicas se detuvieron inversiones en la red convencional de ferrocarril y de carreteras normales y de otras redes viarias no tan vistosas pero sí muy necesarias. En marzo de 2008 había 3.474 kilómetros de alta velocidad en construcción en la Unión Europea, de los cuales dos tercios correspondían a España, al Estado español.

Solo tenemos una quinta parte de viajeros en Ave con relación a Francia o un 7% de los que tiene Japón, y sin embargo seguimos apostando por aumentarla. No parece, tras las cifras, que la rentabilidad económica lo justifique ni económica ni socialmente, y estamos seguros de que el estudio no se ha hecho de la forma rigurosa que se precisaba. En definitiva, las políticas de infraestructuras, que no de transporte, no han resuelto nuestros problemas de movilidad de personas y mercancías. Sin embargo, sí que hay muchos déficits en relación a las infraestructuras de transporte.

La construcción de infraestructuras se presenta como el motor de la economía, ese que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el proceso de modernización y desarrollo económico, y no acabamos de ver la relación necesaria entre ambas cosas. Hay una tremenda carencia de planificación en materia de transporte para el interés común y para promover una movilidad sostenible, una ausencia clamorosa de políticas de gestión de la demanda. Casi no hay presupuesto para mantenimiento, y la red ferroviaria convencional está anémica de inversiones.

El servicio de transporte que vertebraría la Andalucía rural y permitiría a nuestras empresas distribuir sus mercancías mediante una adecuada red de ferrocarril está también abandonado.

Deben ser líneas fundamentales: la disociación entre el crecimiento económico y el crecimiento de las necesidades de transporte; la modificación del reparto de modo ferroviario y la utilización de infraestructuras existentes y los modos más sostenibles —incluyendo los no motorizados, evidentemente—; el desarrollo de la intermodalidad —nos parece fundamental—; el fomento del transporte público, y la reducción del impacto energético y ambiental.

El POTA establecía claramente que es obligación de las administraciones públicas promover un sistema de transporte multimodal e integral basado en los servicios de transporte público y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados —en bicicleta o a pie, que también está bastante abandonado—, frente a la preeminencia del automóvil.

En base a ello, decimos también que el Plan Andaluz de la Bicicleta está bastante abandonado.

Una planificación de la movilidad...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, lleva ocho minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—De acuerdo.

Una planificación de la movilidad que tenga en cuenta los retos actuales, especialmente la reducción de emisiones, nos obliga a desarrollar un urbanismo con multicentralidades, haciendo real el modelo en el que se pueda tener una movilidad aceptable para el ciudadano andaluz.

El camino para alcanzar ese modelo de movilidad pasa por reducir el espacio del automóvil. Además, las nuevas políticas de transporte en la Unión Europea obligan a que las inversiones condicionadas por el programa operativo Feder se centren en la movilidad sostenible —plataformas multimodales, movilidad no motorizada, tranvías— y en las conexiones viarias con la red transeuropea de transporte. Una comunicación por ferrocarril rápida, moderna y eficiente es irrenunciable.

Y en base a ello apostamos por el corredor mediterráneo, una apuesta que nos parece ineludible y muy importante finalmente. El corredor mediterráneo, definido como una pasarela ferroviaria que vertebra a la Europa mediterránea y que se alinea con los libros blancos del transporte de la Unión Europea, que busca una descongestión y descarbonización del transporte de mercancías por carretera. Para los puertos del sur de Europa el corredor es una oportunidad para captar tráfico destinado al centro y norte de Europa, y nos parece irrenunciable, entre las otras cosas que hemos comentado de la intermodalidad y la disminución del protagonismo del coche en nuestro territorio.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Entiendo que no va a hacer uso del segundo turno. Gracias.

Por parte del Partido Popular, señor Félix Romero, tiene usted cinco minutos.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Ha empezado el señor consejero hablando del Plan PISTA 2007-2013, dando datos, como siempre, sesgados, donde quizás hubiese sido mucho más conveniente que se diesen los números concretos, los números en términos absolutos, para que de alguna forma supiésemos realmente cuál es la situación y también esa crítica permanente que hay al esfuerzo del Estado quedase negro sobre blanco.

El Plan PISTA 2007-2013 llevó a una ejecución de ocho mil cien millones, aproximadamente, por parte del Estado y 4.000 millones por parte de la Junta de Andalucía, 4.000 millones de los cuales solo 2.500 millones eran con cargo a fondos propios, con lo cual el esfuerzo realizado por el Estado en ese periodo es muy superior al que realizó la Junta. Y, desde luego, lo que acredita claramente es cuál es el compromiso, porque desde el año 2010 se pararon todas las obras en nuestra comunidad autónoma que eran competencia de la Junta de Andalucía y, sin embargo, se continuaron las obras que eran competencia del Estado.

Y no vale esconderse detrás del déficit, señor consejero. Usted tiene suficientes recursos legales para poder ejecutar obras sin necesidad de endeudarse. Yo estoy totalmente de acuerdo con usted en que la solución está en la voluntad, la voluntad de llevar adelante aquellas infraestructuras que les son debidas a los ciudadanos de Andalucía. Las obras se pueden fasear en programas plurianuales de inversión en los presupuestos, pero, claro, para eso hay que concretarlas en los presupuestos, lo que ustedes no quieren hacer nunca. Utilice usted bien también la colaboración público-privada y tampoco le computará como déficit.

Ustedes no han hecho obras porque no han querido. Y no se quejen precisamente de infrafinanciación, cuando están ante un Estado que en tres años les ha proporcionado a través del FLA 11.000 millones de euros para liquidez, sin ir más lejos, casi 500 millones de euros recibidos este mes de agosto por las arcas de la Junta de Andalucía.

Dice usted, señor consejero, que se trata de un nuevo marco de planificación estratégica. A nosotros nos parece correcto, quizás hacemos el matiz de que debiera ser un nuevo marco de planificación estratégica. Pero es que lo que usted dice no es lo mismo que dice el documento en el cual se responde a las alegaciones, es que lo que dice el documento es que a una alegación del Partido Popular convertir el PISTA 2020 en un plan estratégico, ustedes responden que la rechazan, que no es un plan estratégico. ¿Qué es el Plan PISTA si no?

A nosotros nos parece que, efectivamente, es un plan estratégico que debiera ser un documento que nos permitiese establecer la jerarquía de la cartera de proyectos que tiene que acometer la Junta de Andalucía. Y lo debería hacer con un nivel de detalle que usted pide al PITVI y que, efectivamente, el PITVI tiene en un grado muy superior al PISTA.

Usted se queja diciendo que lo hacen todo sin el apoyo del Estado, dice que no se ha aprobado el PITVI. El PITVI su tramitación está concluida, como usted bien sabe, por acuerdo de la Secretaría de Estado de 5 de mayo del 2015.

Y también se le olvida a usted decir que existe un plan estratégico en vigor, el PEIT, que no termina su fase de fin de vigencia hasta el año 2020, mientras que ustedes nos han tenido durante tres años sin ningún tipo de planificación estratégica en materia de obra pública en Andalucía.

Yo le tengo que decir que si usted critica el PITVI, está criticando el PISTA, porque el PITVI incluye todas las inversiones que suponen el 90% de las inversiones del PISTA. Ustedes han formulado un Plan PISTA para Andalucía donde la inversión de la Junta de Andalucía se limita a algo más del 10%, mientras que el 90% se alimenta de la información que le establece el PITVI.

El PISTA nosotros pensábamos que, después de tres años de retraso, debía ser un documento trabajado, riguroso, con un dibujo responsable, con un dibujo realista del mapa de infraestructuras con el que Andalucía tiene que contar en 2021. Que hubiese sido confeccionado con el concurso de todos los sectores sociales y profesionales de la sociedad andaluza, que contase con una enumeración clara de las obras que se van a acometer, cosa que no tiene el PISTA, y usted critica en el PITVI. Que contase también con unos plazos de ejecución, cosa que usted critica también en el PITVI y no aparece en el PISTA.

Y con un compromiso de financiación serio y acorde con las necesidades de comunicación de una de las comunidades más extensas y más accidentadas de toda esta España, como es Andalucía. Bueno, pues ninguna de esas condiciones se cumple en el PISTA, que es un auténtico fiasco.

Ha dicho usted que el PISTA se confecciona teniendo en cuenta la participación —voy terminando, señor presidente, y ya guardaré para otra ocasión, porque podría estar hablando todo el día del PISTA—, dice usted que se hace con la participación de los agentes sociales, de los sindicatos. Pero es que el documento en el cual ustedes responden a las alegaciones dice literalmente: «Indicar que la participación, efectivamente, no se ha podido generar un proceso de participación previo para la elaboración del documento». Pero hay que considerar que este no es un nuevo documento de planificación, sino una revisión del existente. O sea, que no ha habido participación, y a usted le hacen un papel aquí para que venga a decir que ha contado con participación.

Evidentemente, no cuenta con un listado de obras, no cuenta con cronogramas, no cuenta tampoco con una memoria económica en condiciones. Y es más, remiten las inversiones a un documento como es el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía, que tendrá que ser el producto de una norma que todavía ni siquiera ha iniciado el trámite parlamentario.

Como le decía, a nosotros nos parece un engaño, nos parece, efectivamente, una burla y no solo a nosotros, sino a todos los sectores sociales implicados y empresariales, porque todos, a izquierda, a derecha, a ecologistas, constructores han alegado contra él.

Muchas gracias, y perdón por el exceso, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señora Manuela Serrano, tiene la palabra, por un tiempo de siete minutos, y me indica si es la única intervención que va a hacer. Sí.

Por lo tanto, todas las intervenciones son únicas, y, después, el señor consejero cerrará la intervención.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente. Consejero. Señorías. Buenos días.

El Plan PISTA 2020 se formula como una revisión del PISTA 2007-2013, constituyendo el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructura del transporte del territorio andaluz.

Desde el Grupo Socialista, entendemos y apoyamos el modelo que potencia la consejería desde el Plan PISTA. En las áreas metropolitanas se avanza en un sistema intermodal de transporte de carácter metropolitano que mejora la competitividad de estos espacios y garantiza su sostenibilidad y la creación de empleo, se incrementa la participación del transporte público en los repartos modales metropolitanos, ampliando la oferta de transporte ferroviario o implantando plataformas reservadas para el transporte público en la red viaria.

Modelo, señorías, que potencia los modos de transporte no motorizados, a pie y en bicicleta, con la creación de vías ciclistas e itinerarios peatonales.

A la misma vez, coordina la creación de nuevas infraestructuras para la movilidad con las determinaciones de los planes de ordenación del territorio, evitando la inducción de modelos de crecimiento difuso y monofuncionales que hagan peligrar la sostenibilidad.

Pero el Plan PISTA 2016-2020, señorías, prioriza sus actuaciones en el transporte de mercancías, la articulación exterior de Andalucía, nuestra interconexión de los centros regionales, mejora nuestra accesibilidad del territorio, el transporte no motorizado, además de los ámbitos metropolitanos y rurales, y las áreas litorales.

Consejero. Señorías. Desde el Grupo Socialista, consideramos las políticas de movilidad sostenible como esenciales para el desarrollo de la sociedad andaluza, apoyando políticas y actuaciones encaminadas a favorecer el transporte y el mínimo uso posible de recursos naturales, disminuyendo, en lo posible, la emisión de gases.

Para el Grupo Socialista, lo primero es la calidad de vida de los ciudadanos de Andalucía. Por eso, señor consejero, apoyamos las políticas en esta materia del Gobierno andaluz que usted nos ha explicado esta mañana en la elaboración del PISTA 2016-2020, que facilita a los ciudadanos la accesibilidad a los bienes y servicios en condiciones óptimas de movilidad.

Pero, además, para el Grupo Socialista, es un plan que evalúa la rentabilidad socioeconómica de las inversiones, mejorando la eficiencia económica y energética del transporte con respecto a las actividades productivas, impulsando las infraestructuras del transporte para mejorar la competitividad de Andalucía, favoreciendo el uso del transporte público colectivo, consolidando un nuevo modelo productivo. Mejora la cohesión territorial con España y Europa, pero además preserva e impulsa el patrimonio viario, ferroviario, portuario y aeroportuario de competencia autonómica, y apoya las áreas logísticas como elemento fundamental del sistema de intercambio modal.

Señorías, el impulso a las áreas logísticas en el Plan PISTA pretenden aprovechar las ventajas de la posición estratégica de Andalucía, donde confluyen las rutas marítimas que conectan los cinco continentes a tra-

vés del Estrecho de Gibraltar para convertir a la comunidad en la gran plataforma logística del sur de Europa. Propiciar la captación de inversiones externas y rentabilizar el potente sistema portuario andaluz.

Desde el Grupo Socialista, nos gustaría contar con más recursos para mejorar este plan, pero sabemos que este plan se adapta al escenario económico y presupuestario actual y a las obligaciones de ajuste, a los planes de estabilidad presupuestaria al que está condicionado el Gobierno andaluz por parte del Gobierno de la nación.

Pero, para el Grupo Socialista, es fundamental que aquellas inversiones estratégicas y productivas que cuentan, además, con un amplio consenso social y justificación económica y ambiental, con un valor e impacto importante en la actividad económica y el empleo, no computen a efecto del control del déficit, como bien ha explicado usted, señor consejero. Espero que también sea una propuesta del Partido Popular de Andalucía al Gobierno de la nación.

Y, señorías del Partido Popular, su intervención de demonización de las políticas del Gobierno andaluz sobre este plan, que, por supuesto, no estamos de acuerdo con usted, se les ha olvidado decir los múltiples incumplimientos con esta tierra que ha tenido el Gobierno de la nación, con su complicidad, que ha supuesto, en los cuatro años de su gestión más este casi entero en funciones, el abandono total de esta tierra.

¿No les parece que deberían explicar a la ciudadanía cómo han defendido ustedes los recortes de sus compañeros del Gobierno de la nación con esta tierra? Pues, se lo voy a decir yo, marginando en infraestructuras a Andalucía. Hay múltiples ejemplos en materia ferroviaria, de carreteras, puertos e incluso aeropuertos.

En su intervención achaca a la Junta de mentir. Mire, le diré solo como ejemplo mi provincia, Huelva, ¿dónde está el desdoble de la Nacional 435, la línea férrea Huelva-Zafra, la llegada del Ave o los trasvases al Condado? Son lamentables los obstáculos permanentes del Gobierno de la Nación, en esta legislatura, para el desarrollo económico de la comunidad, que está vinculado a las infraestructuras y que pueda llevarse a cabo en las mejores condiciones. De la misma manera, os puedo hablar de la situación de aislamiento ferroviario que atraviesa Granada, la línea que une Antequera con Granada, lleva 16 meses paralizada, 500 días; el Ave ha sufrido un recorte importante, una lamentable situación de la línea que une Granada con Barcelona, que lleva un año cortada; un aislamiento total y absoluto por parte del Gobierno a la provincia de Granada y a Andalucía, vergonzoso y lamentable, que supone un ataque frontal a los intereses económicos de Andalucía, y todo ante el silencio cómplice del Partido Popular Andaluz.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el turno de intervenciones el consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Voy a intentar contestar a lo que considero más relevante de las intervenciones de cada uno de los intervinientes.

La señora Nieto, veo que de fondo hay una parte importante de coincidencia en lo que representa las oportunidades de este plan. Este plan, evidentemente, está configurado con el respeto absoluto a las orientaciones de la Unión Europea en lo que se refiere a movilidad sostenible, por supuesto respetando lo que establece el POTA, como instrumento de ordenación del territorio en la comunidad autónoma, y todas las disposiciones que vayan en la dirección, efectivamente, de hacer una economía sostenible, menos dependiente del carbono, que facilite la vida a los ciudadanos y que contribuyan, sin duda..., las infraestructuras en sí mismas no son un fin, es un instrumento, un medio, para articular..., generar igualdad de oportunidades en el territorio, facilitar el desarrollo económico y, en definitiva, favorecer el crecimiento y la actividad.

Por lo tanto, lleva usted razón, hay una cosa que, efectivamente, la Ley de Movilidad Sostenible no está en el Parlamento todavía, va a estar en el mes de enero, como muy tarde, ¿verdad? Y, por favor, no tenga la menor duda de que lo que representa este plan PISTA está informado en base a lo que va a contener esa Ley de Movilidad Sostenible.

Hay una..., bueno, una circunstancia —que usted conoce, además, a la que no es ajena—, la Unión Europea nos exige también que para la aplicación de los fondos Feder tengamos un instrumento de planificación aprobado, y por lo tanto tenemos un calendario que cumplir, ¿vale?, para poder aplicar los fondos Feder.

Ha hablado de una cosa que ha sido reiterada después por el señor Hernández White, el tema de logística. Bueno, yo estoy convencido..., lo señalaba también en una parte..., en un lenguaje poco inteligible, que yo creo que sería bueno que el lenguaje no fuese un jeroglífico, porque al final si no podemos entendernos, la señora Molina, desde Podemos, ¿verdad?, porque hace afirmaciones genéricas, que luego los hechos contradicen, ¿eh? Yo estoy convencido de que, efectivamente, el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, en lo que se refiere al conjunto del Estado, pero fundamentalmente a Andalucía, es vital, vital para la economía, para el empleo, para el porvenir de Andalucía. Pero eso es un debate en el que supongo que estaremos de acuerdo plantearlo donde hay que plantearlo, que es en la Unión Europea y en el Gobierno de España, que desoye sistemáticamente lo que ha planteado Europa como prioridades. Bueno, ahí es donde hay que plantear el asunto, yo no soy ajeno, yo lo he hablado con la ministra en varias ocasiones; lo sigo reiterando. Tengo pendiente a Bruselas una visita próxima para seguir planteando que, efectivamente, esa disonancia entre lo que plantea la Unión Europea como instrumento de planificación es fundamental, y la falta de sintonía que el Gobierno de España tiene con Andalucía, se resuelvan, y no en tono demagógico, ¿eh?, como suele hacer el Partido Popular cada vez que se acerca a estos temas; le vendría más como partido de Gobierno hacer un acercamiento, no tanto demagógico sino más pedagógico. Nosotros estamos diciendo, por ejemplo, no desconocemos lo que representa los límites para la inversión del Estado, también.

Señalamos también las alternativas, pero entre tanto y esto lo que sí estamos diciendo es que el desarrollo de la Red Transeuropea, que haya una asimetría y una falta de equidad tal que, en el litoral, se inviertan 6.000 millones, desde Almería hacia arriba, a Almería nada, ¿verdad?, y que, en Andalucía, se invierta..., bueno, se programen 50, de los que se invierten no llega a veinte. Esto es..., no [...] ni siquiera metan ustedes más recursos sino que se acerquen al análisis de las necesidades del conjunto del territorio español con un mínimo de equidad, esto es lo que decimos. Y, evidentemente, sin logística..., o sin ferrocarril, no hay logística.

Claro, habla la señora Molina de..., en fin, de un constructo teórico, que yo estoy de acuerdo. Pero, mire usted, en la práctica, ¿qué ocurre? No hay ninguna comunidad autónoma que esté haciendo un esfuerzo tan

importante en materia de transporte ferroviario urbano y metropolitano como hace la Comunidad Autónoma de Andalucía, ninguna; con un horizonte de transportes de 60 millones de viajeros, que quitan coches de la circulación: en Granada 3 millones de vehículos pretendemos quitar cuando ponga el metro en circulación; en Málaga, más, en Málaga 4. Y sería bueno que su grupo político, en una situación de bloqueo, en principio, con uno de los ramales del metro, se posicionara en el Ayuntamiento de Málaga, claro que sí. Si ponemos en sintonía y en concordancia lo que usted dice que le preocupa, con lo que luego decide, porque le viene bien la coyuntura de golpear al Gobierno de Andalucía diciendo qué. Bueno, pues seamos consecuentes a la hora de plantear los análisis teóricos en los que podemos coincidir con las acciones concretas de cada uno, en las diferentes instituciones en las que estamos para que los ciudadanos entiendan cuál es realmente la diferenciación entre los sustantivos y los evanescentes, lugares comunes que podemos compartir, pero que a la hora de la verdad, yo le digo, no hay ninguna comunidad autónoma que esté haciendo... ¿Es mejorable lo que hacemos en Andalucía? Sin ninguna duda, como todo en la vida, pero ninguna está haciendo un esfuerzo sostenido en materia de transportes ferroviarios y metropolitanos, que tiene que ver con eso, con la sostenibilidad de las ciudades, con eliminar coches de la circulación, con darles incentivos a la gente para que utilice el transporte público, como lo está haciendo el Gobierno de Andalucía. Por tanto, yo le sugeriría que pusiera en sintonía su discurso con su práctica política allá donde tienen responsabilidades.

Naturalmente agradezco la intervención del Grupo Parlamentario Socialista, consciente, como siempre, del momento en el que estamos, un momento complicado, pero un momento en el que hay que seguir aplicando la rigurosidad, el sentido común, cosa que el Partido Popular pareciera como una cosa sorprendente. Pero se lo digo, no porque me sirva como instrumento retórico en el debate..., con ustedes, es que me sorprende que un partido, pretendidamente responsable como ustedes que gobiernan España, acaben haciendo un acercamiento tan demagógico, de forma sistemática, del análisis de la realidad. ¿Nos están diciendo que incumplamos el objetivo de déficit público?, dígalo con claridad; si eso es lo que quieren, dígalo con claridad, ¿eh?

¿Qué eliminaría usted del plan en lo que contiene? ¿Dígame qué eliminaría? ¿O dígame cómo financiaría las cosas que usted dice que son necesarias, que están contenidas en el anexo del plan? Claro, creo que se le olvida una parte de las matemáticas, que es la aritmética, que habla de sumar, restar, multiplicar y dividir, ¿verdad? Y además, curiosamente, hablamos de la Red Transeuropea de Transporte, o de otra cosa, el acercamiento del Gobierno del Partido Popular a los intereses de Andalucía siempre ha sido restando, nunca ha sido multiplicando, y a la vez nos están exigiendo que hagamos un ejercicio absolutamente imposible. Cuando, difícilmente, están dejando condiciones para que podamos sobrevivir y comer con dignidad —haciendo un símil—, nos están pidiendo que compremos un Ferrari, a la vez, en términos de exigencia. ¿Usted no se da cuenta de la contradicción y de lo que eso representa? Y están utilizando, además, un lenguaje —como decía— impropio de él.

El otro día leí —no lo ha dicho usted hoy, pero vamos lo [...]— en un artículo de prensa, o en una información periodística, después de la reunión que ustedes tuvieron con constructores, a los que yo respeto, claro, y comparto su posición; piden empresas que se dediquen a la construcción, quieren ganar dinero, pues es lógico. Y a mí me parece que sería mejor tener más recursos para las infraestructuras, por supuesto que sí, claro. No le voy a señalar las cosas que están en el debe del Gobierno de España, no solo la Red Transeuropea, la Nacional IV-32 para convertirla en autovía y hacer una salida hacia el Atlántico: Granada-Córdoba-Bada-

joz, la..., bueno, la Ronda de Sevilla; les podíamos estar hablando de la cantidad de obras en infraestructuras que están paradas porque el Gobierno de España pues no las decide. Pero no hagan un ejercicio demagógico que traslada a la opinión pública mentiras del tamaño..., absolutamente mentiras.

Usted dice..., salen diciéndolo, sacando pecho, que el plan PISTA pone en riesgo 160.000 empleos en Andalucía, y eso es una rotunda falsedad, que no sé cómo tienen, al final, cuajo para sostenerla.

Mire usted, los datos, efectivamente, en torno a la construcción en Andalucía, como en el resto de España, son, en el periodo de contracción que ha supuesto la crisis, muy grave: de 486.000 empleos que había en 2007, se tocó fondo, en el primer trimestre de 2014, con 127.000 empleos; en el primer trimestre de 2016 hay 165.000. Bueno, ha crecido desde el punto más bajo hasta ahora, 20.000 empleos, pero ése es el sector de la construcción en su conjunto, con iniciativa privada, con pública de todas las administraciones: ayuntamientos, diputaciones..., el Estado, la Junta de Andalucía..., bueno, el plan PISTA va a representar una oportunidad de generación de empleo de 26.000 empleos más, y el Plan de Vivienda que trajimos, y se aprobó, va a representar una oportunidad de generación empleo, 40.000 empleos más, ¿cómo son capaces ustedes de sostener esa afirmación en el ámbito público? ¿A quién pretenden engañar? Y me parece que eso es bastante poco responsable desde el punto de vista de un partido que tiene responsabilidades de Gobierno.

Y claro, habla usted de..., el horizonte temporal. Mire usted, el plan PISTA tiene un horizonte temporal, claro que sí, cómo no tiene un horizonte temporal... Hasta 2020.

El PITVI es el que no está aprobado, y el Plan de Vivienda, les recuerdo que ustedes nos han estado, reiteradamente, exigiendo que lo trajéramos, lo hemos traído, lo hemos aprobado, también tiene menos recursos de los que nos hubiera gustado, entre otras razones porque el plan del Estado no estaba aprobado. Hombre, tienen ustedes una vara de medir bastante asimétrica y desigual. ¿Cómo que una exigencia a que el Gobierno de Andalucía apruebe y traiga el plan...? Que lo hemos hecho, el de vivienda y ahora el de infraestructuras, pero el Estado ni está ni se le espera, ni tiene plan de vivienda aprobado más allá de 2016 ni tiene plan de infraestructuras aprobado. No, no, en absoluto. El PITVI ahí está, está en esa fase nebulosa donde le falta la aprobación. Mire usted, lo que tendría que hacer el Consejo de Ministros, en forma simétrica a lo que va a hacer el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía cuando llegue antes del mes de diciembre aprobando el PISTA, eso es lo que tendría que hacer.

Y, por tanto, yo..., me parece que ustedes hacen un acercamiento que... En fin, yo comprendo que todo lo que haga el Gobierno, como es lógico, es criticable, es su tarea de oposición, pero me parecería que no sería malo que hiciéramos un acercamiento, crítico, yo no le voy a pedir aquí excelencia, lógicamente, a lo que hace el Gobierno de Andalucía, porque están en la oposición, ese es su derecho y creo que hasta su deber, ¿verdad? Pero no hacerlo intentando que cualquier cosa que suponga un regate en corto, aunque ustedes crean que tenga algún pequeño y miserable beneficio electoral en el corto plazo, no acabe siendo una vía que acabe mermando el capital político y social del conjunto de la sociedad, porque les estamos trasladando a los ciudadanos... Usted dice que todo el anexo...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... todo el anexo de lo contenido en el Plan PISTA ustedes lo plantean como una enmienda..., una especie de enmienda a la totalidad para que lo incorporemos en el primer horizonte hasta 2020. Usted sabe que eso es directamente imposible.

Y les hemos dicho que hay caminos alternativos, a ustedes y a los constructores y a todo el que nos ha querido escuchar, hay caminos alternativos. Recorrámoslos juntos, convenzamos... Lo mismo que planteó el primer ministro Renzi en nombre de los socialdemócratas europeos en el Parlamento Europeo, cuando se eligió al señor Juncker, que esta vía de no computar en el déficit público infraestructuras que tuvieran un análisis coste-beneficio suficientemente claro para el desarrollo económico y el empleo pudiera ser. Bueno, pues transitemos por esos caminos.

Desde luego, el Gobierno lo va a seguir intentando, creemos que hay posibilidades de recorrer caminos que favorezcan al conjunto de los intereses de los ciudadanos, pero no sean ustedes el tapón para impedir y al tiempo la crítica inmisericorde de lo que estamos haciendo, desde luego desde el rigor, desde la voluntad de entendimiento y desde lo que tiene que ser al final cumplir los principios del Estado de derecho que respete las normas y las leyes, incluida la estabilidad presupuestaria, aunque no nos guste siempre.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/APC-000853. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la previsión de actuaciones de rehabilitación de la barriada de la Constancia de Jerez de la Frontera, Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día.

Solicitud de comparecencia del excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda ante esta comisión, a fin de informar sobre previsión de actuaciones de rehabilitación de la barriada de la Constancia de Jerez de la Frontera, Cádiz, que formula el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente, de nuevo.

Una mínima y breve descripción. La barriada de la Constancia es una barriada, efectivamente, de Jerez de la Frontera, que está construida en el año 1953 como un conjunto residencial privado articulado en torno a dos plazas impulsadas por el entonces alcalde, señor Domecq. La barriada se extiende por cuatro calles paralelas y contiguas a dichas plazas. Todos los bloques que la conforman —49 edificios— tienen bajo y tres alturas, con dos viviendas por planta, hasta un total de 320.

Los edificios de la Constancia presentan problemas por antigüedad, por las técnicas constructivas utilizadas en el momento, en algunos casos era necesaria la rehabilitación también por falta de mantenimiento, afectaban las necesidades de rehabilitación al forjado y a elementos horizontales, en otros casos había que hacer intervenciones en zonas comunes en viviendas.

La Junta de Andalucía ha llevado a cabo un proceso de intervención en la Constancia a través del programa de rehabilitación singular, así como actuaciones de emergencia. En total, se ha invertido en 17 edificios, que ha beneficiado a 134 familias. En estas viviendas se realizaron actuaciones estructurales, reparación de fachadas y cubiertas y renovación de instalaciones. La inversión realizada por la Junta de Andalucía alcanzó los 919.857 euros.

En octubre de 2009, para la materialización de otras actuaciones se firmó un protocolo con el Ayuntamiento de Jerez, que daba cobertura tanto a las viviendas que estaban acogidas a la orden de rehabilitación singular como a aquellas que necesitaban un esfuerzo de estructuras por el deterioro constatado en algunas viviendas por los propios vecinos. Este protocolo determinaba que las actuaciones a desarrollar se realizarían a través de convenios entre la consejería, el ayuntamiento y los propios vecinos, que debían identificar las actuaciones concretas en cada caso y las obligaciones de cada parte. En virtud de dicho protocolo se han ejecutado actuaciones en siete bloques, con una inversión por parte de la Junta de 476.618 euros, de las que se han beneficiado 42 familias. Las actuaciones han consistido en algunos casos en refuerzos estructurales, mientras que en otros han sido reparación de fachadas y cubiertas y renovación de instalaciones.

Posteriormente, ha habido unos daños estructurales sufridos en algunos edificios. La Consejería de Fomento y Vivienda ejecutó de forma subsidiaria obras de reparación en otros cuatro edificios, con una inversión de 218.000 euros, que beneficiaron a 24 familias.

Desde el inicio de la presente legislatura la consejería está trabajando para cumplir los compromisos adquiridos en anteriores planes de vivienda y, en particular, para atender las demandas de los vecinos de la Constancia. Así, la consejería ha mantenido diversos contactos con el ayuntamiento, y en este sentido hemos acordado llevar a cabo actuaciones que se habían acogido al programa de rehabilitación singular que contaban con convenio firmado, hay cuatro..., perdón, siete. En el desarrollo de este compromiso el pasado 30 de junio se firmó una adenda al protocolo del año 2009 por el que el ayuntamiento asumía la financiación y ejecución de las actuaciones correspondientes a tres de los siete edificios, y la consejería, cuatro.

Por tanto, señorías, la Consejería de Fomento y Vivienda va a cumplir los compromisos con las 42 familias que ocupaban estos siete edificios, y para ello se invertirán 301.433 euros, que es lo previsto por parte de la Junta en el proyecto que está definido.

Con la puesta en marcha del Plan de Vivienda y Rehabilitación, que hemos aprobado, como ustedes saben, hace escasas semanas, la Junta aprueba la financiación de los compromisos adquiridos en el desarrollo de ese programa de rehabilitación, y va a abrir, desde luego, la oportunidad de intervenir no solo en la barriada de la Constancia en Jerez sino en otras zonas también de la ciudad, dependiendo de la percepción en términos de urgencia que el propio ayuntamiento establezca.

La publicación del decreto a través de AVRA por parte de la consejería ha abierto la posibilidad de hacer esto con rapidez. Y, por tanto, lo que estamos haciendo es..., creo que fue ayer cuando teníamos ya el visto bueno, el okay preceptivo en la tramitación de los proyectos por parte de la Consejería de Hacienda, el departamento de Presupuestos, para poder hacer la intervención de la forma más rápida posible en ese reparto de tareas y responsabilidades que entre el ayuntamiento y la consejería se ha establecido.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Martínez, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, hoy esta comparecencia es muy importante para los vecinos de más de trescientas viviendas de la barriada de la Constancia de Jerez. Este es un caso más de los que existen por toda Andalucía, de las barriadas, como usted ha citado, pues de unos años en los que la calidad de la construcción no era la mejor, en la que la edificación ha quedado obsoleta y que las viviendas presentan patologías estructurales realmente importantes, con derrumbes, con apuntalamientos, con desalojos. Y, bueno, podríamos citar, como le digo, situaciones muy similares en otras provincias.

Pero hoy hablamos de la Constancia, donde, bueno, la actuación de los vecinos es muy importante, porque no se han parado. Y usted lo ha relatado, esta promesa arranca del Plan de Vivienda y Suelo del año 2005-2007. Y todavía estamos hablando de comunidades de vecinos, de propietarios, que se acogieron a un programa de rehabilitación singular. Estamos hablando de 36 edificios, de una convocatoria de ayudas de los años 2005 y 2007, donde ustedes firmaron un protocolo, que usted ha citado, en el año 2009, en donde está la clave de toda esta actuación. Y está la clave porque en ese protocolo lo que se promovía, digamos, es que había una financiación compartida por la Junta de Andalucía y por el ayuntamiento, que se hacía cargo de hasta en algunos casos el ciento por ciento de las obras necesarias de rehabilitación.

Y ese protocolo, que se firmó en octubre de 2009, se produjo porque se habían producido hechos muy graves, como fue en octubre de 2008 el derrumbe de uno de los edificios acogidos a ese programa de rehabilitación y, por tanto, se decidió que era necesario ampliar el programa de rehabilitación singular, como usted bien ha citado, y financiar esas acciones.

Pues bien, después de todo esto, en noviembre del 2009 se amplía ese desarrollo de ese protocolo, y en el 2011 se firma un acuerdo bilateral con el Ministerio de Fomento, Junta y Ayuntamiento. Y bueno, en ese protocolo lo que se hace es declarar la barriada de La Constancia como área de rehabilitación integral, señor consejero, en el año 2011 se declara área de rehabilitación integral. Esto significa que estamos ya en un caso de emergencia, que hay que poner todos los medios disponibles y que, bueno, había que utilizar las ayudas del Plan Estatal 2009-2012 y posteriormente las ayudas del plan ahora mismo vigente. Sin embargo, ustedes no han movido nada, ¿por qué? Pues porque no ha habido un plan de vivienda al que se pudiera acoger este convenio firmado bilateral. ¿Y cuál es la cuestión? Pues la cuestión es que hasta la fecha lo que se ha ido es poniendo parches, porque esa declaración de rehabilitación integral de la barriada de momento se ha aparado, y usted lo que ha dicho es que se va a abrir de nuevo al Decreto de Plan Andaluz de Vivienda con las condiciones que se tengan que establecer.

Y, bueno, usted viene a decirles a los vecinos de la barriada de La Constancia de Jerez, como a otros muchos, insisto, que tienen que volver a empezar de cero, ¿por qué? Pues porque ustedes no han desarrollado el protocolo y quieren incluirlo ahora dentro de los programas generales de rehabilitación, y esto es lo que han contestado la secretaria general de Vivienda y el propio Defensor del Pueblo, a los que los vecinos se han dirigido intentando y solicitando que se mantengan los acuerdos firmados en el año 2009 y que las actuaciones sean financiadas por la Junta y el ayuntamiento en su totalidad.

Ustedes también han incluido, incluso, sus compromisos con el propio ayuntamiento de capacidad para financiar las actuaciones en las que se estableció que podía el ayuntamiento pagar en especie, en suelo, y tampoco por parte de la Junta se le ha dado respuesta a ese tema.

Mire, los vecinos llevan años en lucha, usted lo sabe, lo sabe perfectamente, ellos se han reunido con la Junta, se han reunido con el ayuntamiento, han ido al Defensor del Pueblo, hay manifestaciones constantes porque la situación es lamentable y es muy grave. Y ellos, como digo, han hecho su parte.

Y lo último ha sido pues que el propio Defensor del Pueblo estuvo visitando la barriada de La Constancia el año pasado, en julio del 2015, y en mayo de este año se ha emitido una resolución, señor consejero, una resolución del Defensor del Pueblo para que se cumpla y para que se actúe y que se ejecuten las obras, según los convenios firmados.

Por lo tanto, señor consejero, yo espero que usted ahora aclare a los vecinos de la barriada de La Constancia de Jerez exactamente cuál va a ser su participación, su financiación, qué porcentaje de las obras de rehabilitación va a financiar la Junta de Andalucía en los bloques de La Constancia, ¿cuál porcentaje va a ser el que cubra la Junta de Andalucía? Y nos gustaría saber si usted realmente va a respetar ese protocolo del 2009 en relación a la financiación común de esas obras. ¿Cuál es su previsión para ese cumplimiento?

Espero que aclare todas estas dudas porque, como le digo, aquí tenemos la resolución del Defensor del Pueblo en la que se hace una llamada de atención muy importante a su consejería, y yo espero que estas resoluciones sirvan para que se cumplan, no solamente para que el defensor venga una vez al año a informar al Parlamento de cuáles son los problemas y las quejas de los ciudadanos. Esta queja tiene muchos años, es muy importante y han emitido una resolución para que usted se comprometa seriamente en la ejecución de esta rehabilitación.

Díganos cuál va a ser su porcentaje de participación y si va a respetar el protocolo del año 2009.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Probablemente no me haya explicado yo con suficiente claridad, y lo lamento.

No sé si ha quedado claro que antes de finalizar 2016 vamos a iniciar las obras, que es lo que le he dicho antes, con el último trámite que nos quedaba, que era la aprobación por parte del presupuesto de la autorización para poder desarrollar lo que estaba pendiente del programa de rehabilitación singular, que en el presupuesto hay ocho millones de euros para hacerlo, pues también están metidos ahí los temas que tienen que ver con los convenios firmados en materia de accesibilidad con ascensores, que también sabe usted que es un compromiso de la presidenta de la Junta de Andalucía que estamos cumpliendo. Por lo tanto, horizonte temporal: final de 2016, estamos en el mes de septiembre, verá usted que el horizonte es de forma inmediata. Y, por lo tanto, como eso no se improvisa, ya sabe usted cómo funciona la [...] de la Administración, con los niveles de exigencia, en términos de garantía, para que la aplicación del dinero público tenga toda la pulcritud que tiene que tener, eso lleva una serie de trámites. Entenderá usted que si yo le digo esto no es que hemos empezado hoy a plantearnos el desarrollo de las inversiones, sino que llevamos meses trabajando en el tema, por tanto, cumpliendo el compromiso.

Y le quiero decir, bueno, usted hace alusión a 2009, a los compromisos anteriores, es verdad, yo, hace no mucho teníamos otro debate aquí en relación con el tema de Parque Alcosa, que, por cierto, también estamos trabajando en él, ¿verdad? Pues es que esos compromisos que en aquel momento tenían cofinanciación del Estado decidió el Estado, el Gobierno que sostiene el Partido Popular, decidió suspenderlos en su

momento. Yo no la quiero instalar en el reproche, porque, al final, a los vecinos afectados, sobre todo si viven en situaciones complicadas con necesidad de intervención en su vivienda, les importa poco la dialéctica de confrontación política entre el Partido Popular, el Partido Socialista, entre el Gobierno de España y la Junta de Andalucía, lo que quieren son soluciones a sus problemas, y en eso es en lo que estamos desde el Gobierno de la Junta de Andalucía.

Y, por tanto, entre la tarea que vamos a repartir en términos de responsabilidad, el Ayuntamiento de Jerez y la Consejería de Fomento vamos a hacer frente al cien por cien de la inversión y lo vamos a hacer, como le digo, con el inicio de obra antes de final de año.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tres minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí.

Muchas gracias, señor consejero. Hombre, a mí me gustaría rebatirle lo que usted está diciendo de que se han retirado los fondos por parte del Gobierno de la Nación. Yo creo, yo creo, señor consejero, que usted está faltando a la verdad, y es que esas obras no se han iniciado y no se han justificado por parte de la comunidad autónoma, por lo tanto sabe usted perfectamente que el Estado tenía la financiación preparada en el momento en que ustedes justificaran esas obras, lo que ocurre es que la Junta de Andalucía, el Gobierno andaluz, ha estado paralizado desde que a final del año 2012 se terminara el plan y no se han hecho inversiones. Díganos, díganos qué obras de rehabilitación integral, en qué barriada se ha invertido, díganoslo, porque es que no se han invertido en ninguna y había una serie de inversiones por parte del Ministerio de Fomento disponibles para esas barriadas, y usted lo sabe, y no se ha invertido el dinero porque ustedes no han justificado las cantidades disponibles, probablemente, a lo mejor, es que no las dispusieran y no sé dónde habrían llevado el dinero de esa rehabilitación, a qué parte del presupuesto en Andalucía.

Pero la realidad es que ustedes no iniciaron las obras, no gestionaron y, por lo tanto, no justificaron ante el ministerio para poder disponer de los fondos del ministerio disponibles para política de vivienda.

Mire, señor consejero, no puede llevar razón en esta materia. Le hemos tenido que escuchar antes que ustedes tienen plan de vivienda, tienen plan de infraestructuras, pero, señor consejero, si llevamos desde el año 2012 sin plan de vivienda en Andalucía, si es que los vecinos lo saben que están las obras paralizadas, si es que estamos hablando de que se van a iniciar ahora obras del año 2005, comprometidas en el plan del 2005-2007. Hombre, yo, me gustaría que ustedes fueran más eficaces, que pusieran las obras en marcha porque son promesas del año 2005 y 2007, y durante todos estos años la rehabilitación se ha ido incrementando porque la situación de las edificaciones ha ido empeorando.

Y, lamentablemente, los vecinos no han tenido capacidad de responder, pero ustedes sí, y yo, en este momento, desde luego, vamos a estar muy atentos a que antes de final del 2016 estas obras se comiencen. Y también vamos a estar muy atentos a cuál va a ser su compromiso, porque usted finalmente aquí no ha dicho si los vecinos van a tener garantizada la financiación total, tal y como le correspondía en ese protocolo firmado. Yo quiero que usted lo aclare aquí hoy, y lo diga claramente. Y si es así, pues nosotros vamos a ir a ese inicio de obra y le vamos a reclamar que realmente pues la barriada, la rehabilitación de la barriada de La Constancia, como tantas otras que le iremos reclamando, porque han sido compromisos suyos anteriores, pues sea una realidad antes, más antes que tarde.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Cierra el turno de intervenciones el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Como decía Felipe González, sin acritud. Yo también me llamo Felipe, y sabe usted que yo soy un devoto, si se puede decir en esos términos, de la trayectoria del anterior presidente del Gobierno.

Mire usted, nuestra preocupación son los vecinos y estamos haciendo todos los esfuerzos posibles para cuanto antes darles una respuesta: la financiación será del cien por cien, y las obras estarán empezadas antes de final de año. ¿Vale? Con concreción.

Y estamos trabajando en eso como en el resto de los sitios. Usted no puede decir, estamos haciendo intervenciones en 27 barriadas de 20 localidades en el conjunto de Andalucía, con una inversión global de 62 millones de euros, algunas avanzadas en el desarrollo, otras en proceso de licitación, y, por tanto, mire usted, yo lo que le reto es a que contraste en términos de capacidad de ejecución, de compromiso en materia de política de vivienda, y aprovechamiento de los recursos que el Estado ha puesto también en cooperación con las comunidades autónomas, a que lo contraste, por ejemplo, con una comunidad puntera de ustedes, que gobiernan ustedes, que es Madrid. Y hagan ustedes la comparativa entre lo que hace el Gobierno de Andalucía, en términos de inversión, de eficacia y de velocidad, con lo que hace la Comunidad de Madrid, y verá usted cómo se lleva una sorpresa. Bueno, sorpresa, no se va a llevar la sorpresa porque lo sabe, ¿verdad?, pero tendrá dificultades para sostener una forma de entender las cosas cuando el discurso es uno y la práctica es otra, allá donde ustedes tienen responsabilidad de gobierno.

Y en materia de política de vivienda, mire usted, yo sé que quedan muchísimas cosas por hacer, que hay muchas necesidades, que la situación económica por la que atraviesa el país a muchas familias les ha agravado la situación, en muchos campos, a la gente, tienen menos renta, están paradas, han tenido que sufrir restricciones brutales en la reducción de las ayudas para sostener las situaciones de desempleo, pero la política de vivienda del Gobierno de Andalucía, le voy a dar datos que son del ministerio de Hacienda, no son míos, ¿eh?, datos del ministerio de Hacienda, ¿eh?, el compromiso de la Junta de Andalucía a lo largo de es-

tos años, ¿eh?, en materia de gasto en acceso a vivienda y edificación respecto al global del presupuesto ha ido creciendo del 2012, con el 0,49%, al 0,57 de media en el [...]; en el 2015, 0,77. Esa línea, creciente, contrasta con lo que ha hecho el Gobierno de España: en el 2012, el 0,49; en el 2015, el 0,25. Y va en la dirección absolutamente divergente de lo que sería la lógica. Cuantas más necesidades sociales, cuanta más gente está en una situación complicada, el compromiso y el esfuerzo del Estado debían ser mayores. Pues estos datos son del Ministerio de Hacienda, ¿eh?, de la Junta y del Estado. No, lo tiene usted aquí, contrástelo.

Entonces, yo le acepto humildemente que hay muchas cosas que mejorar, lo sé yo, que estoy en la tarea. Usted, además, es profesional del gremio, aparte de ser portavoz de su grupo en materia de vivienda, y le reconozco sus conocimientos en el tema, pero los hechos no soportan el discurso que usted hace. Los hechos del Gobierno de Andalucía, siendo mejorables, en relación con los hechos del Gobierno de España..., que son, esos sí, manifiestamente mejorables. El compromiso de Andalucía en todas las materias, en política de vivienda también, está con la gente que lo está pasando peor, con los más débiles, con los que están sufriendo más directamente las consecuencias de la crisis, y, en esa tarea, lo que estamos haciendo es aplicándonos a trabajar, haciendo todo lo posible y procurando dedicar la mayor cantidad de recursos posibles.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000307. Pregunta oral relativa a la carretera Loja-Ventorros de San José, en Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la primera pregunta con respuesta oral en Comisión, relativa a la carretera Loja-Ventorros de San José, en Granada, que la suscribe su señoría doña Vanessa García Jiménez.

Tiene usted la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, presidente.

Buenos días, buenas tardes casi, señorías.

Señor consejero, hemos hablado en muchas ocasiones en esta comisión y en este Parlamento de la carretera Loja-Ventorros de San José porque, como usted bien sabe, se incluyó en el Plan MASCERCA, luego en el PISTA, en este PISTA también. En el año 2009, la consejera de entonces, Rosa Aguilar, ya hablaba de que estaba en tramitación la actuación de esta carretera. En 2011 se adjudicó la redacción del proyecto por 331.000 euros, o eso, por lo menos, es lo que afirmaba el alcalde de entonces en una carta que dirigió a los vecinos. Posteriormente, la proposición no de ley del Grupo Socialista también decía que se..., que en 2011 se adjudicó por 331.000 euros, como digo, la redacción del proyecto y que tenía un plazo de ejecución de nueve meses. Sin embargo, nos encontramos con la sorpresa en mayo, el que fuese campaña electoral seguro que no tenía nada que ver, de que usted anunciaba que se iba a licitar la redacción del proyecto de la carretera Loja-Ventorros de San José.

Como usted sabe, es una carretera muy necesaria, aunque su predecesora en el cargo decía que no. Y, por tanto, ante todo este cúmulo de contradicciones, queremos preguntar, volver a preguntar en qué situación se encuentra el proyecto de la carretera Loja-Ventorros de San José.

Muchas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Con mucha brevedad. Efectivamente, la carretera que usted señala es un itinerario que va de Priego de Córdoba por Algarinejos, entre las provincias de Granada y Córdoba. La intensidad media diaria en términos de flujo de tráfico es 1.358 vehículos día, con un 5% de tráfico pesado.

Lógicamente, además de las tareas de mantenimiento, de mejora de las condiciones de circulación, que son comunes al resto de la red, la consejería tiene previsto, efectivamente, acometer una actuación de mejora del trazado y de la sección de la carretera. La actuación prevista tiene un importe de 5.566.538 euros, ¿eh?, y estamos en condiciones de decir que las obras se pueden licitar a principios del 2017.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, medio minuto le queda.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, presidente.

Solo para insistir en que conteste a la pregunta: ¿en qué situación se encuentra el proyecto? Si de verdad se redactó el de los 330.000 euros. Y tengo una curiosidad: ¿cómo es posible que en cinco años el presupuesto que tenía, que se iba a invertir, era de 10 millones, y ya solo se ha quedado en cinco millones? ¿Es que va a variar el proyecto de esa obra?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Efectivamente, lo que estamos haciendo es un ejercicio de rigor y de redefinición de algunos proyectos, de algunos, todos los que creemos que son susceptibles de ser mejorados, en términos de..., no sacrificando nunca, evidentemente, la seguridad y la funcionalidad, pero sí manteniendo esos criterios como principio fundamental, podemos ahorrar algo, lo estamos dedicando a otras muchas necesidades que hay también que cubrir.

Yo creo que eso debía usted aplaudirlo, con carácter general, ¿verdad?, y, por tanto, lo que estamos haciendo es respondiendo a la necesidad de adecuación de esa carretera con una inversión que tampoco es una inversión menor, ¿verdad?, estamos hablando de casi 1.000 millones de las antiguas pesetas, ¿verdad? No, no banalice usted cinco millones y medio de euros.

Esto es lo que estamos haciendo, y le he dado la fecha en la que vamos a tener las condiciones de licitación del proyecto y con eso, por tanto, mejoraremos la situación en ese eje. Está usted nada más que en Granada; usted, que es parlamentaria de allí. Pero estamos haciendo otras obras, hemos hecho otras obras: terminada la adecuación de Guadahortuna-Iznalloz, la de Santa Cruz del Comercio con la variante de Alha-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

ma, que han supuesto una inversión de 26,7 millones de euros; que estamos también con la variante nueva de Zafayona, que será otra inversión cercana a los ocho millones, y con un puente nuevo sobre el río Genil en Huétor-Tajar, que será otra inversión de otros 5,98 millones de euros.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/POC-001115. Pregunta oral relativa a la Autovía del Olivar

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el Grupo Parlamentario de Ciudadanos a través de su señoría, doña María Isabel Albás Vives, relativa a la Autovía del Olivar.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora ALBÁS VIVES

—Gracias, presidente.

Señor consejero, buenos días.

La Autovía del Olivar supondría para Andalucía una mejora importantísima en las comunicaciones entre provincias. Dos de las provincias donde hay mayor tasa de desempleo y elevado número de familias en riesgo de exclusión social se verían claramente beneficiadas, y son Córdoba y Jaén. En empleo asociado a esta inversión ascendería a más de 12.000 puestos de trabajo, de los que más de 7.000 serían directos y 5.000 indirectos.

La Autovía del Olivar beneficiaría a más de 90 municipios, que estarán situados a menos de 25 minutos de una vía de gran capacidad, lo que supondría que un total de 800.000 habitantes, 800.000, se dice pronto, saldrían beneficiados por la nueva infraestructura.

La Autovía del Olivar influiría positivamente en el desarrollo social y económico de las ciudades del interior de Andalucía, facilitaría la movilidad y la creación de tejido industrial de la zona, que tanto lo necesita. Además, los ciudadanos podrían acceder más cómodamente y con mayor rapidez a los servicios sociales, educativos y sanitarios situados en las capitales y municipios principales. La famosa equidad que habitualmente se menciona por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía. Añadimos también que el ahorro energético que supondría sería de gran importancia, conservación de vehículos, consumo de combustible, lubricantes y neumáticos, y disminución del tiempo de recorrido y la siniestralidad.

Como ve, tenemos más que motivos en Andalucía para apostar con firmeza, con contundencia por la proyección del futuro de la Autovía del Olivar. Desafortunadamente, las noticias que salen en prensa y comunicados, pues, no nos dan una esperanza excesivamente positiva con respecto a la ejecución de determinados tramos de la Autovía del Olivar, y por eso nos gustaría saber qué previsiones de actuación hay por parte de esta consejería respecto a la Autovía del Olivar.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Usted hace una valoración y una descripción que yo comparto plenamente. No voy a estar, lógicamente, en desacuerdo con las positivas atribuciones que usted hace al desarrollo de la Autovía del olivar. Tan es así que forma parte de las prioridades del Gobierno de Andalucía de forma clara. Después de la A-92 y después de la Jerez-Los Barrios, en materia de comunicación por carretera, esta es la obra más importante que está haciendo el Gobierno de Andalucía, que articula tres provincias, entre Jaén, Córdoba y Sevilla. Del total de 170 kilómetros que tiene la Autovía del Olivar, la mitad están concluidos, hay 85 kilómetros concluidos, 85,1, prácticamente el 50%.

Ha sido posible, además, con la obtención de financiación de la Unión Europea. Declarado como gran proyecto de la Unión Europea, lo que ha permitido recibir una financiación. Para concluir hace muy pocos meses, hace muy pocos meses, para concluir tres tramos que estaban en ejecución, parados, ¿verdad?, y que ha sido posible ponerlos en servicio, de forma que la comunicación desde Martos hasta Úbeda, donde están esos 75 kilómetros, porque el otro tramo es el de Cabra-Lucena, están concluidos. ¿Forma parte de nuestras prioridades? Sin ninguna duda. Lo que estamos diciendo es que no vamos a inducir a error a nadie. El rigor, la responsabilidad del Gobierno es decir qué es posible hacer con este marco presupuestario y financiero hasta 2020. A mí no me gusta este marco presupuestario y financiero. Y hemos dicho que hay posibilidad de cambiarlo. No depende del Gobierno de Andalucía, depende del Gobierno de España fundamentalmente, y de la Unión Europea.

Lo que estamos planteando es... Los proyectos los tenemos redactados. Si el escenario económico, presupuestario y financiero cambia, podemos estar desarrollando, como creemos que efectivamente es necesario, ese importantísimo eje de articulación de un corredor a caballo de tres provincias, con muchas ciudades medias en Andalucía, como un factor de desarrollo económico y de empleo.

Sin ninguna duda, el Gobierno no solo comparte los razonamientos que usted hace, sino que ha estado trabajando en el desarrollo del mismo. Es decir, más de 50%, 51% del eje terminado, una inversión de 320 millones de euros. Quedan todavía casi 600 millones de euros por invertir. Y lo que le insisto es: con este marco no. Desde luego, trabajamos... Y se lo he dicho..., el otro día se lo decía yo en una reunión a los empresarios, que vinieron, bueno, razonablemente, a decir que les parecía poco lo contenido en el plan de inversiones estructurales. Les dije: mire usted, estamos de acuerdo, pónganse también, si están de acuerdo con el Gobierno de Andalucía, con las asociaciones empresariales de europeas en las que ustedes se integran, a plantear que es un debate político de suficiente nivel, de calado en el conjunto de la Unión Europea y, desde luego, en España y en Andalucía, que no acaben computando en el déficit infraestructuras tan importantes, no digo el bache de una calle, ¿verdad?, digo infraestructuras tan importantes como esta.

Por tanto, estamos de acuerdo en el fondo, lo que decimos es que el acercamiento a una realidad compleja como esta, con muchas limitaciones y el rigor con el que el Gobierno de Andalucía tiene que actuar, le coloca este horizonte, si no cambia el marco presupuestario y financiero, después de 2020.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene medio minuto.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

La señora ALBÁS VIVES

—Gracias, señor consejero.

Bueno, he escuchado con mucha atención. Entonces, esperamos realmente, desde Ciudadanos, que sea capaz de formarse un gobierno de España para que los presupuestos sean aprobados.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-16/POC-001376. Pregunta oral relativa a nuevos accesos en la variante de El Rocío, Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral, en torno a la carretera A-2078 entre Rota y Jerez, que veo que decae, porque no está la parlamentaria.

Así que pasamos a la siguiente pregunta, relativa a nuevos accesos en la variante de El Rocío, que formula el Grupo Parlamentario Socialista y cuya iniciativa promueve doña Modesta Romero...

Tiene usted la palabra.

Doña Manuela Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

A primeros de julio de 2012 se puso en servicio la variante de El Rocío en la carretera A-483, con un amplio consenso y participación de la ciudadanía, que une las poblaciones onubenses de Bollullos del Condado y Matalascañas, y vino a mejorar una situación de atasco que se provocaba en la zona de la aldea de El Rocío, facilitando el acceso a las playas de 20.000 vehículos al día durante el verano.

Esta infraestructura mejoró la accesibilidad a la costa y a las explotaciones agrícolas del entorno, teniendo un importante impacto en la economía local de la comarca del Condado, tanto en la actividad turística y de servicios como en el sector agrícola, además de conllevar una contribución a la seguridad vial.

Ahora llega el momento de mejorar aquella actuación con el proyecto de la construcción de dos nuevos accesos, uno en el norte y otro en el sur, y un nuevo ramal de salida para la variante de El Rocío. Este se encuentra dentro del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, PISTA 2020.

Se van a invertir en torno a dos millones de euros, que se suman a los doce acometidos anteriormente en la variante, y que mejorarán la seguridad y la fluidez del tráfico, que está en consonancia con la máxima que rige la construcción y mejora de infraestructuras de movilidad en un espacio natural de gran valor natural y etnográfico, como es el entorno de Doñana, y que pasa por conciliar los principios de sostenibilidad y conservación de un patrimonio único y la respuesta a las demandas de la población, con medidas que han sido consensuadas con el municipio y los diferentes agentes económicos y sociales, que a juicio de todos incentiva el acceso a este lugar de peregrinación mundial, apoyando la viabilidad empresarial de muchos negocios y la seguridad.

Se efectúa así un compromiso más del Gobierno andaluz con unas infraestructuras que sitúan a Huelva como referente de las comunicaciones sostenibles, atendiendo las demandas de los ciudadanos, señoría, lo que deja patente el compromiso real de la Junta con esta provincia, frente a un Gobierno de la nación que ha renunciado a todas aquellas inversiones claves para Huelva.

Consejero, ¿qué plazo tiene previsto el Consejo de Gobierno para la ejecución de los nuevos accesos a El Rocío?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra el señor consejero.

Señora Serrano, usted ha cumplido con su tiempo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, señora Serrano, como usted señala, el Gobierno de Andalucía ha mantenido un esfuerzo inversor importante construyendo la variante de Almonte, o de los tres núcleos, al final, que afectan al municipio —Almonte, El Rocío y Matalascañas—, con una inversión de 12 millones de euros en su momento, que se ven complementados con una inversión de 1,4 millones de euros.

El proyecto se sacó a licitación el pasado 10 de agosto. Acabaron recibándose hasta 22 ofertas, que están en fase de valoración, y vamos a poder arrancar con la obra a lo largo del último trimestre de este año 2016. El objetivo es que para la romería de 2017, que es un momento complicado desde el punto de vista funcional pero también simbólico, pueda estar concluido.

Ciertamente, lo que vamos a hacer es dos accesos, uno desde el sur y otro desde el norte. El ramal de acceso desde el sur al núcleo urbano en el sentido único de Matalascañas a El Rocío parte de la variante y conecta con la antigua travesía. Y el del acceso norte, que también contempla un ramal de entrada a la aldea, sale de la actual travesía y se incorpora a la 483 a través de una glorieta. De esta forma, la aldea de El Rocío dispondrá de tres ramales de entrada y dos de salida.

Señalar también que, de paso, y no es menos relevante, vamos a poder mejorar también las condiciones, digamos, medioambientales de un entorno tan delicado, tan privilegiado, y, por tanto, tan exigente a la hora de tratarlo, como es el entorno de Doñana. De forma que va a poderse demoler también, una vez que esté terminada la obra, el puente de la Canaleja, de manera de devolveremos el equilibrio natural del flujo de agua a las marismas de Doñana con esta intervención.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-001377. Pregunta oral relativa al apeadero de Alhaurín el Grande, Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa al apeadero de Alhaurín el Grande, Málaga, que formula don Julio Millán Muñoz.

Tiene la palabra.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Consejero, la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, ha construido en los últimos años numerosos equipamientos e infraestructuras para favorecer el uso del transporte público colectivo por todo el territorio andaluz.

Se trata de actuaciones impulsadas para fomentar la movilidad sostenible en Andalucía y el uso del transporte público colectivo, para lograr que el desplazamiento de cada vez más personas se realice con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo así a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

De este modo, se trabaja desde la consejería en un modelo de movilidad sostenible, frente al basado en el automóvil, que conlleva afecciones al medio ambiente, al urbanismo y a la ocupación del espacio público. Porque, como recoge el Reglamento de la Unión Europea 1315/2013, del Parlamento Europeo, es preciso perseguir la sostenibilidad por medio de un sistema multimodal de transporte que garantice la movilidad sostenible social y ambientalmente, la contribución al objetivo de un transporte de bajas emisiones de gases con efecto invernadero, que permita rebajar las emisiones conforme a los objetivos planteados para 2020 y 2050.

Para alcanzar estos objetivos, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía, ya recogía, como principios de la actuación pública, la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de la ciudadanía en Andalucía en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida, promoviendo, para tal fin, que los transportes públicos sean el mejor..., el medio preferente para los desplazamientos cotidianos y potenciando la creación de sistemas de transporte que faciliten su uso, su acceso y disfrute por los ciudadanos en el marco de un desarrollo sostenible.

Es en este marco en el que se construye este apeadero de Alhaurín el Grande, del que hoy le preguntamos, que inició su andadura hace ya unos años y que por fin parece ser una realidad, según hemos tenido conocimiento por los medios de comunicación.

Se trata de un equipamiento situado en la zona conocida como el Bajondillo, construido sobre una parcela de 1.660 metros cuadrados que, además de mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas de Alhaurín y fomentar la movilidad sostenible, es un elemento más dinamizador de esta zona.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, consejero, le preguntamos en qué situación se encuentra esta actuación y qué población se verá beneficiada por su puesta en servicio.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señor presidente.

Señor diputado, efectivamente, el transporte público de personas por carretera es una pieza absolutamente decisiva en la política de accesibilidad al conjunto del territorio de Andalucía. Hay 128 concesiones adjudicadas por la Junta de Andalucía de transporte interurbano, que mueven en Andalucía en torno a 63 millones de viajeros al año. Toda la política de transportes, desde la generación de infraestructuras al mantenimiento de la red y a los estímulos para el uso del transporte colectivo, invitando..., invitando con razones, lógicamente, al conjunto de los ciudadanos; en materia de accesibilidad, de comodidad, de rapidez, de confortabilidad, para que tengan suficientes incentivos para el uso del transporte público en detrimento de lo que creemos que hay que incentivar menos, que es el transporte privado, nos lleva a hacer esas inversiones y también en los apeaderos, en las estaciones de autobuses..., en aquello que en definitiva conforma una necesidad para que el resultado final de ese uso del transporte público sea satisfactorio y gratificante por parte del conjunto de ciudadanos.

Las infraestructuras a las que usted se refiere, el apeadero de Alhaurín de la Torre, efectivamente, ha sido una inversión de 909.000 euros..., 909.539. Está terminada, es una infraestructura que representa que los 144.000 viajeros que utilizan las seis líneas que confluyen en el municipio de Alhaurín el Grande puedan tener mejores condiciones al final, y por lo tanto mayor nivel de satisfacción, y, como les señalaba, mayores incentivos para el uso del transporte público. Está integrado Alhaurín en ese consorcio metropolitano de transportes, porque queremos que todas las tareas de mejora de la articulación intermodal del transporte..., el ciudadano es uno, las competencias son de diferentes administraciones, pero tenemos que ponernos funcionalmente de acuerdo para dar el mejor servicio posible. Esto representa, yo creo que un avance en esa dirección.

Le quiero señalar también que hay cuatro estaciones de autobuses también puestas en marcha en estos últimos meses. Junto a la de Alhaurín el Grande, la de Estepa, que se puso en marcha; creo que el próximo lunes estará en Motril, para definitivamente hacer ese momento simbólico de la puesta en marcha; en Conil de la Frontera, que también lo hicimos, y está también terminada y a punto de arrancar en términos de explotación la de Cádiz.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/POC-001402. Pregunta oral relativa a ayuda a la compra de adquirientes de viviendas de VPO de planes anteriores

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego..., relativa a la compra de viviendas de VPO de planes anteriores, que formula su señoría doña Alicia Martínez..., que no la veo en la sala.

Señoría, le tocaba a usted formular..., le toca formular la pregunta..., relativa a ayuda a la compra de adquirientes de viviendas de VPO de planes anteriores.

Tiene usted...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Para darla por formulada.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Señoría, efectivamente, sabe usted que el Plan de Viviendas..., de Rehabilitación, de Andalucía, que aprobamos el pasado 2 de agosto, entre otras medidas contempla recoger algunos de los compromisos que había en planes anteriores. Aunque en este caso no había ninguna resolución expresa en términos de obligación exigible a la Junta de Andalucía, sí hemos entendido que había unas expectativas que había que satisfacer para ese conjunto de usuarios que estaban pendientes de cobrar. Y por lo tanto se incluyó en el presupuesto, están empezando a ser pagadas, y para el año 2016 hay 7,5 millones de euros, de forma que va a ser atendida esa demanda del conjunto de los ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez.

La señora LÓPEZ MARTÍNEZ

—Muchas gracias.

Señor consejero, usted nos ha dicho cuál va a ser su compromiso para el año 2016, pero no nos ha aclarado si esa concesión de ayudas comprometidas en planes anteriores va a estar sometida a convocatorias, tal y como figura en el plan, en las disposiciones transitorias. A nosotros nos parece que no es de recibo, señor consejero. Volvemos a lo mismo, más de 100.000 personas en Andalucía afectados por los impagos de las ayudas a la compra de VPO no han recibido las ayudas por parte de la Junta de Andalucía. Ayudas comprometidas para comprar una vivienda, y también ayudas prometidas para los gastos de escritura, que no han recibido. Y, paradójicamente, pues por parte del Gobierno de la Nación sí se ha..., sí se ha pagado la ayuda a la entrada, en su caso, y posteriormente a los préstamos. Esta es la situación.

Y, como le digo, hay más de 100.000 personas que confiaron en esa ayuda, que definitivamente no la han recibido y que esperan recibirla algún día. Pero porque tuvieron la resolución para ello, se acogieron a unos programas para ello, y que entendemos nosotros que no tienen por qué someterse a una convocatoria abierta, a una libre concurrencia, en vez de, por su parte, con cargo al nuevo presupuesto del nuevo plan de vivienda, pues saldar los compromisos establecidos con anterioridad. Porque si no es así..., pues es una tomadura de pelo a todas estas personas que realmente confiaron en esa ayuda. Así, bueno, lo que se manifiesta es que con la vivienda se ha hecho política electoral, haciendo promesas, promesas incumplidas que nunca se cumplen. Más de 100.000 personas en Andalucía confiaron en esa política de ayudas y nunca se llegó a cumplir. Por lo tanto, yo espero que ustedes, con cargo a este nuevo plan de vivienda cumplan sus compromisos anteriores, antes de hacer convocatorias públicas en libre concurrencia. Esta es nuestra pregunta, señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Cierra esta pregunta el consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Señora Martínez, mire usted, la tomadura de pelo es que el Gobierno de España, en el año 2013, acabara de forma alevosa y a escondidas, liquidando todas las ayudas, retroactivamente, a compradores de VPO. Esa es la tomadura de pelo. El Gobierno de Andalucía está respondiendo..., respondiendo positivamente, [...] la cifra del presupuesto del 2016. En total, con el próximo año será hasta el 2018, 22,5 millones de euros los que vamos a dedicar a atender esta demanda.

Y no..., no haga usted una..., una manipulación al final de las cifras. Es como cuando hablan ustedes de los datos de desahucio. Mire usted, si los problemas son suficientemente significativos socialmente como para que las cifras sean correctas, no hable usted de 100.000 afectados, hay..., no hay ni la sexta parte de los afectados que usted dice, no hay. Son muchos en cualquier caso, por eso estamos dando una respuesta política, positiva, en contraste con lo que ha ocurrido con el Gobierno de la Nación. Pero no tiene usted que hacer exageraciones, falseando números que no corresponden con la realidad.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

En definitiva, lo que le quiero decir es que en materia de compromiso con vivienda..., antes hablábamos de Jerez, hemos hablado de Parque Alcosa, que el Gobierno de España, estando el señor Rajoy al frente liquidó, estamos hablando de las ayudas a adquirientes, a promotores... Todo eso está recogido en el Plan Autonómico de Viviendas, aprobado, por cierto, como le señalaba antes, en contraste con la ausencia de plan del Estado, que también estaría bien que algún día viera la luz.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/POC-001447. Pregunta oral relativa a política de vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta con respuesta oral, relativa a política de vivienda, que formula el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía. Y en su nombre doña Carmen Molina.

Tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, la Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía, establece en su artículo 20 que «las administraciones públicas andaluzas favorecerán el alojamiento transitorio de las personas físicas con riesgo o en situación de exclusión social y vecindad administrativa en la Comunidad Autónoma de Andalucía, que no puedan acceder a una vivienda protegida, y respecto a las cuales quede acreditada su necesidad habitacional a través de los correspondientes servicios sociales de los ayuntamientos de los municipios en los que residan». De acuerdo a esto, la pregunta que hacemos es la siguiente: ¿Cuál es el objetivo, expresado este en índice de satisfacción de la demanda presentada por los servicios sociales comunitarios en la promoción de alojamientos transitorios destinados a personas con riesgo o en situación de exclusión social que se ha marcado la Consejería de Fomento y Vivienda?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con suma brevedad, señor presidente.

Señora diputada, si usted lo expresa en términos de que le dé una cifra sobre un índice, si existiera, en términos de satisfacción, le diré que nuestro objetivo es el cien por cien.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias.

Entonces, nada que objetar a eso. Si realmente se cumple, estaremos encantados de que así sea.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Para eso trabajamos. Mire usted, el parque público de viviendas de la Junta de Andalucía está en torno a 84.000 viviendas, aloja a 350.000 ciudadanos. Hay una rotación de en torno a 500 viviendas al año. Estamos haciendo un plan de mejora de la gestión del parque público, que supongo que usted conoce, en muchos campos.

Y yo estoy convencido de que el compromiso de todas las administraciones, de forma concurrente con el esfuerzo que hace el Gobierno de Andalucía, diputaciones, ayuntamientos, y espero que Gobierno de la Nación, compartan ese objetivo de alcanzar una respuesta eficaz para todos los que son demandantes en los registros municipales de vivienda.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Suspendemos la comisión durante cinco minutos.

[Receso.]

10-16/PNLC-000118. Proposición no de ley relativa al impago de ayudas para la compra de viviendas de protección oficial

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Portavoces de Ciudadanos y portavoz de PSOE y de Podemos, hay una petición para cambiar las intervenciones, las PNL. ¿Hay algún inconveniente? ¿No hay inconveniente? ¿Entonces empezaríamos por la de Izquierda Unida, en primer lugar?

No está.

Es que tiene que estar todo el mundo de acuerdo, como entenderá perfectamente. Por tanto, no es posible, no está aquí el portavoz.

Señora Martínez, le ruego que empiece usted con su PNL.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Pues muchas gracias, presidente.

El Partido Popular trae hoy una iniciativa relativa al impago de las ayudas para la compra de viviendas de protección oficial, en la línea, además, de la pregunta que hace unos minutos hemos formulado al consejero de Fomento y Vivienda del Gobierno andaluz.

La Junta aprobó en el año 2008, el 24 de junio de 2008, el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, en el que se recogían distintos programas para favorecer el acceso de la ciudadanía a la vivienda de protección oficial, fundamentalmente en propiedad, estableciéndose una serie de ayudas económicas y subvenciones para los destinatarios al objeto de paliar, en cierta medida, el esfuerzo que tenían que realizar estas personas, fundamentalmente en el acceso a la compra.

Se recogían ayudas directas a la entrada por la compra de vivienda, así como la subsidiación mensual en una cantidad a detracer de la cuantía del préstamo hipotecario mensual.

La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía no ha estado abonando durante estos años estas cantidades comprometidas para ayudas y subvenciones, lo que ha provocado pues un grave problema a los propietarios de las viviendas de protección oficial, que adquirieron, además, una vivienda, según las condiciones establecidas en el Plan Concertado 2008-2012 y, sin embargo, no se han cumplido.

En concreto, en la provincia de Huelva se calcula que hay entre 1.500 y 2.000 personas afectadas directamente por estos impagos, agrupadas, además, en una asociación a la cual pues queremos dar las gracias por la movilización y la reclamación que ellos han puesto sobre la mesa, que es la Asociación de Afectados de Viviendas Protegidas de Andalucía, y que la deuda asciende a una media de 20.000 euros por núcleo familiar.

En muchas ocasiones pues ha traslucido a la prensa que son alrededor de cien mil afectados los que puede haber en Andalucía. El consejero nos ha dicho hace unos minutos que no seamos exagerados con las manifestaciones que hacemos. Desconocemos la cifra exacta, pero, desde luego, está mucho más cerca de la

que nosotros planteamos de la que él está diciendo, que no dice ninguna. Y por eso también nos gustaría saber, exactamente, a quiénes afecta.

En cualquier caso, lo que está claro es que había unos compromisos y que esos pagos de ayuda nunca se han producido.

Además, a estos graves problemas de impago hay que añadir el hecho de que la Junta de Andalucía ha presentado el borrador..., bueno, ha presentado el plan, el Plan de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020, que cambia las reglas del juego a mitad de la partida, ya que al modificarse las condiciones para acceder a estas ayudas excluye de las ayudas a muchos de los que ya se consideraban beneficiarios plenamente con respecto al plan anterior; es decir, volvemos a partir de cero para personas que concurrieron con unos requisitos a una convocatoria de ayudas de las cuales eran adjudicatarias.

Por lo tanto, nosotros creemos que hay que tener en cuenta que todas esas personas afectadas pasaron ya un proceso de estudio económico, donde se determinaron qué ayudas correspondían a cada uno según sus ingresos, su situación familiar, como se recoge en el visado del que muchas de esas familias disponen y en el que se expresa cuál iba a ser la ayuda a la que iban a tener acceso. Y esos visados, además, se recogen dentro de las escrituras notariales. Es decir, nos parece, bueno, que es un engaño en toda regla. Hay unos compromisos adquiridos por parte de la Junta de Andalucía, hay un compromiso, además, político de este Gobierno andaluz, que se le llena la boca hablando del derecho al acceso a la vivienda. Y, desde luego, en este caso, pues no se ha cumplido.

Y esta proposición no de ley lo que plantea es, en primer lugar, finalizar y resolver los procedimientos de la concesión de ayudas y subvenciones aún abiertos con respeto al plan anterior 2008-2012 para la adquisición de viviendas de protección oficial, al objeto de abonar las deudas pendientes con ellos antes de empezar cualquier otra convocatoria.

En segundo lugar, pedimos que se realice el pago de todas las ayudas y subvenciones atrasadas a las familias afectadas, en arreglo al Plan Concertado 2008-2012, desde el mismo momento en que se adquirió su derecho, y la previa dotación presupuestaria necesaria que asegure la disponibilidad de los recursos suficientes para este fin. Y, además, bueno, con antelación, como digo, a que haya cualquier otra convocatoria del plan 2016-2020.

Y, en tercer lugar, en los nuevos casos del Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, mantener los mismos requisitos y condiciones para las ayudas y subvenciones que se contemplaron en su día en el plan anterior, al menos para aquellos que ya los solicitaron en el marco del anterior plan.

Esta es la solicitud que hoy..., la proposición que hoy traemos, y esperemos tener el apoyo de todas las formaciones políticas.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Comenzamos el turno de intervenciones de menor a mayor por un tiempo de cinco minutos cada uno.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Bueno, algunas consideraciones con relación a la iniciativa que nos propone el Grupo Parlamentario Popular, que hace un relato de lo sucedido con la subsidiación de intereses hipotecarios de vivienda protegida que elude la mención de algunos elementos —antes han salido con relación, como bien decía la señora Martínez, con relación a una pregunta que ha contestado el consejero—, pero que es necesario situar en el debate de esta proposición no de ley.

El Gobierno central tomó una más que desafortunada decisión cuando introdujo una disposición adicional en la Ley 4/2013, por la que con carácter retroactivo se suprimían las ayudas reconocidas a los compradores de VPO.

Y, además, antes de introducir esa disposición adicional, que, además, se hizo muy a hurtadillas y en una ley que en realidad no era para eso, que era para el alquiler, con anterioridad a eso ya se estaban denegando las ayudas en virtud del infame decreto de 2012 que, con una interpretación más que discutible de uno de sus artículos, estaba parando la denegación de esas ayudas.

Eso ha dificultado de manera extraordinaria la situación de muchas familias —coincido con la señora Martínez en que no son pocas, son muchas—, que han visto encarecida su mensualidad en una horquilla que va entre los 90 y los 300 euros, algo que excede con mucho de las posibilidades de muchas familias en la actualidad de afrontar esos pagos.

Pero siendo cierto eso, también lo es que la responsabilidad de la Junta, en cualquier caso y en este tema, será compartida, porque los fondos y las disposiciones normativas que permitían al subsidiación de préstamos y la liquidez de los mismos y la aportación de ese dinero a la comunidad autónoma decidió el Partido Popular de manera unilateral quitarla por completo.

Entonces, parece poco razonable que echemos sobre la espalda del Ejecutivo autonómico las consecuencias que están pasando familias por unas decisiones adoptadas en un Gobierno central por mayoría absoluta del Partido Popular, y que, como digo, se sitúan tanto en esa disposición adicional de la Ley 4/2013 como en el infame decreto de 2012.

Por tanto, en el trascurso del debate veremos en qué queda eso y en qué puede quedar esta proposición no de ley para situar la responsabilidad y la aportación económica de cada quien en sus justos términos. Que hubo una rectificación muy parcial del Gobierno central, a requerimiento de la defensora del pueblo estatal, porque, como digo, esto han sido decisiones del Gobierno central, pero que no ha solucionado el problema para todas las familias y, desde luego, que no lo ha hecho para todas las familias en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra, por un tiempo de cinco minutos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

El Plan de Vivienda 2008-2012 contemplaba una serie de ayudas, ayudas económicas para facilitar el acceso a la vivienda de protección oficial, y establecía como prioridad el acceso a la propiedad de las viviendas. Y daba las ayudas en forma de ayuda directa, para lo que se denominaba entrada, pago de escrituras, etcétera; o también subvencionando los préstamos con una asignación mensual.

Desde hace ya bastantes años los compradores, los que fueron objeto de concesión de estas ayudas, vienen reclamando que se les pague, como es lógico y evidente. Y entendemos que con el impago de estas ayudas se están incumpliendo las más básicas normas no solo de cumplimiento de lo prometido, sino, incluso, la ley. Porque la Administración obliga a la Administración, a todas las administraciones, a resolver los expedientes con celeridad y en un tiempo..., y en un tiempo estipulado, un plazo razonable de tiempo. Y que, además, se pueda obtener información veraz y exacta de cuándo se van a resolver y cuándo se van a notificar los procedimientos.

Además, entendemos que la falta de disponibilidad presupuestaria es un asunto muy arbitrario. Y todas estas personas que han decidido..., decidieron hace ya bastantes años, comprar una vivienda o no, en función de sus circunstancias, bueno, pues no se merecen tener ahora esta inseguridad jurídica a la que se enfrentan.

Por tanto, y no me voy a extender más, apoyamos esta..., esta propuesta no de ley. Esperamos que salga adelante, porque estas personas, que son muchas las personas afectadas, no se merecen estar en esta situación, en este limbo jurídico, que se les embarque en un nuevo plan de vivienda y que se les meta dentro de otras condiciones cuando ellos ya han cumplido las condiciones para recibir una ayuda por la adquisición de su vivienda de protección oficial.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía, señora Molina, tiene usted la palabra por cinco minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, vaya por delante que nosotros también apoyaremos esta PNL, porque nos parece lo más adecuado en este caso. Después de que ciertamente, tras la burbuja inmobiliaria que se originó ese encarecimiento brutal de los precios de la vivienda, que además fue alentada en gran medida por las políticas de las administraciones públicas, de todas maneras, dificultando en consecuencia el acceso a una vivienda digna por parte de los sectores más frágiles de la sociedad. Sin embargo, la dificultad en el acceso a esa vivienda, que se ha venido produciendo en la última década, ha desplazado del mercado libre de la vivienda a muchos ciuda-

danos, por esa creciente dificultad en el acceso, entre ellos muchos jóvenes que no han tenido posibilidad de emanciparse. Teniendo en cuenta además, como ha dicho la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, debemos tener en cuenta la corresponsabilidad, tanto estatal como andaluza, en el caso que nos ocupa, por la disposición adicional, que ha dejado claro que quito financiación a la subsidiación de la que estamos hablando. Era para facilitar el acceso a la vivienda, ya sea en propiedad o en arrendamiento, que se establecieron esas ayudas económicas para los destinatarios, al objeto de que el esfuerzo que se ha de realizar por estas personas no supere un tercio de los ingresos en el caso de acceso a la propiedad, o del 25% si estuviésemos hablando de los alquileres. Lo que parece evidente es el claro perjuicio que se les ha hecho a las personas que, acogidos a ese plan, contaron con unas ayudas que no han llegado a percibir. Las comunidades autónomas tienen competencia, además, exclusiva en eso y pueden regular las fórmulas en las que actúan en relación a la subsidiación, para favorecer el ejercicio del derecho constitucional a una vivienda digna y adecuada, en la que los poderes públicos estarían obligados a la promoción de esa vivienda.

Por tanto, nosotros..., no hay mucho más que añadir, en el sentido de que sí, efectivamente, se debe de..., justamente, reconocerles a estas personas que no han recibido unas ayudas que estaban concedidas previamente y que les ha generado un perjuicio considerable.

Sin nada más...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Carmelo Gómez, tiene usted la palabra.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, en el marco del Plan Concertado de Vivienda y Suelo, de 2008-2012, se aprobaron una serie de ayudas dirigidas a adquirentes de vivienda protegida, que englobaban, pues, ayudas directas a la entrada, a subsidiaciones de los préstamos, ayudas de registro y escritura. Pero, bien, como se ha señalado durante el debate, todo eso se hacía con una corresponsabilidad entre la Junta de Andalucía y el Estado. Y el Estado retiró esas ayudas. Y sin embargo la posición, y eso hay que dejarlo bien a las claras, tanto de afrontar el problema del Estado como de la Junta de Andalucía, ha sido completamente diferente. La Junta de Andalucía sigue insistiendo en la solución, y sin embargo el Estado no ha dado marcha atrás en esa retirada de fondos que financiaban directamente estas ayudas.

Hay también que mencionar, para dejar suficientemente claro en el debate, que de las solicitudes mencionadas, algunas, algunas de ellas, no tienen reconocimiento oficial y legal de la subvención, por lo tanto no estamos hablando de exigencias sino de expectativas.

A pesar de todo ello, y digo, dejando también este segundo punto muy claro, ¿cuál ha sido la actitud de la Junta? Lo he dicho anteriormente, intentar solucionar la cuestión e intentar darles salida a esas familias que tanto necesitan esa ayuda para vivienda. Pero tampoco podemos olvidarnos de que en el contexto en el que es-

tamos, un contexto socioeconómico muy complicado, y en el que Andalucía no es una comunidad que se haya declarado insumisa respecto a los planes presupuestarios del Gobierno central, hemos tenido que asumir un déficit presupuestario impuesto, asumir también un recorte brutal de la financiación de esta comunidad autónoma. Y por lo tanto es muy difícil, lo hemos dicho en más de una ocasión, cuadrar, evidentemente, todas las expectativas que los ciudadanos tienen puestas en un presupuesto, porque el presupuesto es mucho menor. Y esto, que tenía que ser yo creo que ponderado, y fundamentalmente con el principal partido en este país, que lidera al Gobierno, aunque sea en funciones, de la nación, que aun no siendo nosotros de su mismo signo político, estamos siendo muy responsables. Entonces, tiene poco sentido que se pida aquí lo que no se pide en otros sitios, o que se intente legislar de una manera muy distinta aquí que lo que se hace en el Gobierno central.

No obstante, el Plan de la Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, 2016-2020, aprobado el pasado 2 de agosto, ha tenido en cuenta las demandas de este colectivo y se le ha dado un tratamiento específico. La solución que recoge el plan, en su artículo 36, es regular mediante una orden el procedimiento para la concesión de estas ayudas en régimen de concurrencia competitiva, y en el que podrá establecerse como criterio de priorización un aspecto que a nosotros nos parece muy importante, la antigüedad en la adquisición de la vivienda. Actualmente se ha establecido que mientras se publican, porque tendríamos en todo caso, en ese..., un *impasse* demasiado extenso en el tiempo, actualmente se ha establecido que, mientras se publica la orden que antes mencionaba, se podrán seguir tramitando conforme a las normativas de aplicación las solicitudes de ayuda a personas adquirentes de vivienda protegida en función de las disponibilidades presupuestarias. El pasado mes de julio se distribuyó entre las delegaciones territoriales 7,5 millones de euros para proceder a su abono. Según la información que tiene este grupo parlamentario, ya en Almería se ha procedido a hacer el pago de las mismas.

Yo creo que he situado suficientemente bien el contexto. Es decir, no estamos hablando de unas ayudas solo de la Junta de Andalucía, que tienen una cofinanciación estatal, que el Estado la retira, y sin embargo la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Fomento no quiere dejar al margen a este colectivo de vecinos y de ciudadanos que adquirieron legítimamente su vivienda en su momento procesal.

Por lo tanto, nosotros, resumiendo la posición del Grupo Parlamentario Socialista, por no hacerme mucho más extenso, va a ser votar favorablemente al punto 1 y al punto 2, y en contra al punto 3. Porque a nuestro criterio no es de recibo exigir en Andalucía lo que no se exige en el Gobierno central.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Martínez, cierra usted el turno de intervenciones.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Bueno, en primer lugar quiero agradecer a mis compañeros diputados de Huelva, que han sido..., a los miembros de esta comisión, a Guillermo García de Longoria y a Carmen Céspedes, que iba a llevar esta ini-

ciativa, porque ellos han estado reuniéndose con la asociación, que fundamentalmente reside en Huelva, y es la que está dinamizando esta reclamación, que a nosotros nos parece del todo justa.

Yo quiero situar el tema... Bueno, en primer lugar, agradecer las intervenciones, porque yo creo que todos los grupos políticos somos conscientes del problema. Pero me gustaría centrar cuál es la cuestión. Aquí no podemos hablar de corresponsabilidad y no podemos echar la pelota en el tejado del Estado. Se ha dicho aquí que el Estado retiró las ayudas a la entrada. Bueno, aquí el Estado lo que hizo en un determinado momento fue cambiar el modelo de acceso a la vivienda, cambiar de la vivienda de protección oficial en compra a apostar por un modelo en alquiler y por la rehabilitación. Y eso supuso que no se iban a dar más ayudas a la entrada. Pero aquí en Andalucía las ayudas que estamos hablando se prometieron y correspondían a planes en los que estaban reconocidas tanto a nivel andaluz como a nivel estatal. Por lo tanto, yo creo que no hay que contaminar..., no hay que contaminar este discurso, las ayudas a la entrada que no se han abonado son las que corresponden a la comunidad autónoma, las ayudas del Estado se han abonado. Solamente tienen que hablar ustedes con los afectados, solamente hablen con los afectados. ¿Y por qué? Pues, por lo tanto, la capacidad de resolución no corresponde en este momento al Estado, corresponde a la Junta, porque es la parte autonómica de la ayuda a la entrada, y una ayuda autonómica específica, que no tiene nada que ver con la ayuda del plan estatal, sino que fue una ayuda específica a las escrituras de la compra de vivienda las que tienen lugar, de las que estamos hablando. Y esas son responsabilidad exclusivamente de la Junta de Andalucía.

Hombre, decía el portavoz del Partido Socialista que algunas de ellas no tienen resolución, que solamente son expectativas. Entonces, a mí eso me parece muy grave. Que nosotros digamos que una persona que ha rellenado miles de formularios para acceder a una ayuda que ha cumplido los requisitos, que se le ha permitido presentar esa solicitud y que ahora se diga aquí que son expectativas, pues me parece muy grave, porque es que, entonces, ¿eso qué son, promesas incumplidas, promesas electorales incumplidas?

Yo creo que todas esas personas que en su día presentaron, reunieron los requisitos, son solicitudes aceptadas, tienen un..., claramente, la necesidad de que por parte de la Junta se les aprueben esas ayudas.

Y hablan ustedes de que hace falta dar esa salida a las familias y el contexto en el que estamos. Evidentemente, el contexto en el que estamos ahora, porque estas ayudas fueron reconocidas con cargo al plan anterior, 2008-2012, y, sin embargo, pues no se han ido abonando.

Por el contrario, el Gobierno de la nación viene abonando mes a mes en el préstamo hipotecario de 52.000 andaluces, viene abonando mes a mes la ayuda a pagar la cuota del préstamo hipotecario, y eso es una promesa que el Gobierno de la nación está cumpliendo.

En definitiva, nosotros agradecemos el respaldo que por parte de los grupos se va a dar a esta iniciativa, porque creemos que con ello nosotros lo que hacemos es impulsar el que el Gobierno de Andalucía realmente se comprometa con estas familias ante una palabra dada, que no fueron expectativas, sino que fue un plan aprobado con un marco jurídico, y eso significa garantizar la seguridad jurídica, y bueno, y solicitamos del Grupo Socialista que se comprometa con el punto fundamental, que es mantener en este nuevo plan los requisitos con los que fueron esas personas a la concurrencia del plan anterior.

Por lo tanto, nada más, nada más que decir y muchas gracias por la ayuda, por el apoyo prestado.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 245

X LEGISLATURA

28 de septiembre de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/PNLC-000227. Proposición no de ley relativa a los viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a los viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía, que formula el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, y en su nombre, doña Inmaculada Nieto tiene la palabra por un tiempo, en su primera intervención, de siete minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Voy a ser más breve, creo, porque conocen ustedes la iniciativa, han podido ver en la exposición de motivos de lo que se trata.

Es cierto que toda la normativa debe nacer necesariamente con una vocación de generalidad que dé amparo a todas las situaciones que se pueden dar, pero eso, precisamente, a veces genera situaciones indeseables como la que referimos en la exposición de motivos de la proposición no de ley y que justifica su parte dispositiva.

El hecho de que se puedan producir desplazamientos de personas en transporte público interurbano de pie y sin cinturón de seguridad ocasiona situaciones de eventual riesgo, de inseguridad para esos viajeros y viajeras, que en este momento son perfectamente legales, dado que el desarrollo reglamentario de la normativa autonómica así lo contempla.

Esto ha llevado a situaciones como la que hemos descrito en la exposición de motivos, en el desplazamiento de personas entre Jaén y Martos, que hace que hagan este trayecto por una vía en la que se puede circular legalmente a más de 80 kilómetros por hora y que lo hagan, legalmente también, sin el cinturón de seguridad o de pie porque la normativa lo permite. Y es por ello que lo que solicitamos desde nuestro grupo parlamentario, dado que seguro que compartimos todos los grupos que ese desarrollo reglamentario pueda ocasionar situaciones como la descrita, que son a todas luces peligrosas para las personas que ocupen esos medios de transporte, esos autobuses interurbanos, pues una modificación normativa que garantice la seguridad de los viajeros y de las viajeras.

Tendremos que..., algo que puede hacerse, comprendemos también que la generalidad puede seguir ocasionando algunos puntos muy concretos, pero habría cauce, entendemos también desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para darle solución.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Turno de intervenciones para fijar la posición, En primer lugar, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos compartimos todo el contenido de esta propuesta no de ley porque, como bien ha dicho el grupo proponente, su portavoz, es una situación que se encuentra dentro de la legalidad y es absolutamente, bueno, pues, una barbaridad que haya viajeros de pie en vehículos que se mueven a 80 kilómetros por hora, 70, 60. Aun siendo legal, entendemos que esto debe ser regulado porque corren un grave riesgo.

También, eso sí, entendemos que quizás la regulación tendría que venir, quizás, del Gobierno central, una regulación nacional. Lógicamente, excede esta Comisión y, por tanto, la propuesta no de ley, para nosotros, está muy bien planteada y se debe regular porque es totalmente incongruente que los viajeros de estos autobuses que vayan sentados tienen que ir con el cinturón de seguridad y los que vayan de pie tienen que ir totalmente desprotegidos.

Por tanto, entendemos también que debería ser una regulación nacional porque no hay, realmente, diferencias entre unas comunidades y otras, hay diferencias entre un tipo de vehículos y otros, los vehículos urbanos de transporte público sí están preparados para que vayan viajeros de pie en un espacio concreto, pero los vehículos de transporte interurbano no.

No me voy a expender más. Apoyamos en su integridad esta propuesta no de ley.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario de Podemos, señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Bien, nosotros también apoyaremos esta iniciativa.

Nos parece muy adecuada teniendo en cuenta que el transporte interurbano a través de autobuses tiene unas características que lo diferencian del transporte urbano. Se traslada a los viajeros por vías que se admiten unas velocidades bastante mayores, aunque los autobuses no puedan pasar la velocidad de 80 kilómetros por hora en teoría, pero el resto de vehículos que circulan por vías de gran capacidad hace que el viaje genere riesgos que no tiene, evidentemente, el transporte urbano.

En relación con eso, se puede correr también mayor riesgo en determinadas vías donde haya un firme con escasa..., deteriorado, por ejemplo, o en vías de montaña que tengan un trazado sinuoso, en las que los vaivenes puedan desestabilizar a los viajeros que se trasladen de pie.

En consideración, en todo caso, al nivel de calidad y seguridad de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros es pertinente y recomendable la propuesta que nos llega hoy de, efectivamente, utilizar o conseguir que todos los viajeros que se trasladan en los trayectos interurbanos puedan utilizar el cinturón de seguridad. Por ello consideramos muy pertinente esta proposición que nos llega.

Se constata continuamente que el uso del cinturón de seguridad es uno de los mejores medios para disminuir el número de víctimas mortales en accidente y, por ello, es un motivo nada desdeñable para evitar que haya viajeros que se trasladen en los autobuses interurbanos con las características que estamos diciendo, sin el cinturón de seguridad.

Por ello y sin más, apoyar la propuesta y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Millán, tiene la palabra.

Ah, perdón, perdón, señor Romero.

Señor Romero, perdón, tiene usted la palabra.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Sé que es un lapsus y que me tiene aprecio, así que un mero lapsus.

Bueno, plantear desde el Grupo Popular que, efectivamente, coincidimos con el Grupo de Izquierda Unida en cuanto a la existencia de un problema y, además, la necesidad de adoptar algún tipo de solución.

No coincidimos exactamente con la solución, y me voy a explicar.

Evidentemente, la posibilidad de viajar a pie en autobuses está regulada, aparece en la Directiva 2001/85, del Consejo de Europa, el Parlamento Europeo y el Consejo, donde se establece que en el..., donde se establece y se prevé la posibilidad de que puedan hacer ese viaje a pie viajeros en autobuses interurbanos, y donde lo que se establece es una limitación que además ha tenido cambios, ha sido trasladada al Reglamento General de Circulación, en cuanto a la velocidad. Estos vehículos no podrán rebasar los 80 kilómetros de velocidad por hora, con lo cual no es cierto que los autobuses puedan ir a una velocidad mayor por la autovía.

Existen más normas. Está la Orden de 26 de julio de 1995, sobre viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía, con lo cual la Junta de Andalucía también ha regulado sobre esta materia. Y existe otra Orden de 26 de julio de 1995, sobre viajeros de pie en servicios de transporte público.

Izquierda Unida ha presentado una proposición que tiene que ver con un problema específico, con un problema que se da concretamente en la concesionaria del tramo Jaén-Martos, y que tiene consecuencias, como se explica en la misma proposición no de ley, del hecho de utilizar una flota de autobuses, esa concesionaria, que son autobuses de clase uno, son autobuses urbanos, que evidentemente obligan a ir el resto del trayecto, durante todo el trayecto a pie, porque no tienen suficientes asientos previstos.

Nosotros consideramos que no se puede modificar una norma general por un problema puntual, que, afortunadamente, no está generalizado y que, en este caso en concreto, pudiera estar más relacionado con la comodidad que con la seguridad.

Entendemos, no obstante, que es razonable establecer criterios y condiciones de seguridad en el transporte permitido de viajeros a pie en viajes interurbanos. Pero no creemos que la solución sea la prohibición absoluta por un caso particular, porque podemos estar privando de un derecho a moverse, además en transporte público, a un porcentaje importante de ciudadanos en aquellos casos en los cuales pues las flotas no hayan sido debidamente renovadas.

Y nos parecen muy bien planteamientos, como los que hemos escuchado por parte de Podemos, de delimitar, en determinados casos de forma absoluta, en autovías concretamente o en carreteras de montaña, que es, por ejemplo, lo que se ha hecho en el caso de Mallorca. O establecer condiciones adicionales de seguridad más allá de las especificaciones técnicas del vehículo, para que sean ya los expertos en la materia los que establezcan los criterios que garanticen la seguridad, dando la posibilidad de un servicio más amplio. Nosotros entendemos, y así lo dicen los estudios, que el incremento de siniestralidad no tiene que ver con el hecho de que se permita el transporte de viajeros de pie. La limitación de velocidad a 80 kilómetros hora es el verdadero elemento que garantiza la disminución de la siniestralidad.

Así que nosotros lo que proponemos al grupo proponente es una enmienda, en la cual, lo que pedimos es que el Parlamento de Andalucía inste al Consejo de Gobierno a adoptar las medidas necesarias para que en los servicios de transporte público regular por carretera de carácter interurbano en Andalucía no se permitan viajeros a pie si no se aseguran las condiciones de seguridad de esos viajeros necesarias, más allá de las especificaciones técnicas del vehículo. Entendemos que esa enmienda recoge el espíritu de la propuesta que hace Izquierda Unida y también garantiza que ese acceso al servicio público de transporte pues sea, valga la redundancia, accesible para todos los ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Ahora sí, señor Millán, tiene usted la palabra.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.

Bueno desde el Grupo Parlamentario Socialista compartimos con el grupo proponente de esta proposición no de ley nuestra preocupación por la seguridad de las personas en el transporte público colectivo regular, y la necesidad de darle una vuelta a la normativa actual, porque también viene de hace más de veinte años, ¿no?

Sí tenemos que hacer mención a que ahora mismo, de las rutas a las que hace referencia en su proposición no de ley que hacen el trayecto Martos-Jaén, solo una se encuentra en la situación de permitir viajeros a pie entre ambas localidades, a través de vehículos de clase dos, o de clase uno, como decía el

portavoz del Partido Popular. Y es un servicio que se ha renovado con muchas mejoras, como conexión *wifi*, enchufe individual a pasajeros, cámara de vigilancia en bodegas para el control del equipaje, plataforma elevadora y rampas para el acceso de personas con movilidad reducida y piso antideslizante, por ejemplo, entre otras. Pero sí es cierto que en una de ellas, como decía —y otra donde también sería posible—, estas mejoras conllevan la reducción del número de plazas, y que a su vez se permita que haya viajeros a pie durante el trayecto.

Sin embargo, entrevemos desde nuestro grupo que, siendo loable la petición que —en este caso, Izquierda Unida— el grupo proponente realiza, la complejidad del tema y el de agentes afectados hace que tal vez aprobar una proposición no de ley con unas exigencias maximalistas no sea lo más conveniente. Porque que no se permita ninguna ruta de carácter interurbano con viajeros a pie puede suponer o generar problemas en aquellas rutas que se vean afectadas por escasos kilómetros u otras circunstancias que desconocemos —yo por lo menos, en este caso, como portavoz de Grupo Socialista desconozco—, que hagan que tomar una medida así pues no convenga en un momento adecuado a los afectados, a los usuarios y usuarias, que es en definitiva a los que nos debemos, ¿no?

Supondría aprobar esta proposición no de ley, tal como viene, modificar una normativa con una casuística, ya digo, muy diferente. Por eso, le proponemos al grupo proponente una enmienda *in voce* que atienda a la demanda específica del caso abordado en esta proposición no de ley entre Martos y Jaén, y que permita analizar con detenimiento y con más información la situación actual en Andalucía para proponer medidas que permitan avanzar en esos objetivos de mayor seguridad para los viajeros.

La enmienda que le traslado a las compañeras es la que detallo: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a la toma de medidas que reduzcan el posible riesgo existente por el transporte de viajeros a pie en las ocasiones en las que está permitido en las rutas de carácter regular entre Jaén y Martos, y a su vez se realice un estudio sobre incidencias de viajeros de pie en transporte público regular de carácter interurbano en Andalucía, que permita proponer medidas para su reducción y la mejora de la seguridad de los usuarios y usuarias». Y poco más.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Gracias, señor.

Señora Nieto, tiene usted una buena intervención, tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y una *in voce* del Grupo parlamentario Socialista.

La señora NIETO CASTRO

-Gracias, presidente.

Primero, agradecer a todos los grupos parlamentarios. Creo que hay una coincidencia significativa de que hay que darle una vuelta a la normativa que tenemos vigente para esta materia, una vuelta con vocación de dar satisfacción a un objetivo, que creo que también compartimos, de mayor seguridad para las personas que

utilizan el transporte público interurbano. Y por otra parte, garantizar que ese desarrollo no pueda ser a la vez un obstáculo para el uso de ese mismo transporte.

En ese sentido hay algunas consideraciones que amablemente ustedes nos han trasladado y que yo voy a comentar.

Con relación a la homogeneidad de la normativa estatal estaría bien, pero también estaría bien que nosotros, en el desarrollo reglamentario de nuestras ordenes, de nuestra propia legislación, adaptemos a nuestra situación andaluza aquellos elementos que ya tenemos detectados como elementos que no nos sirven a un objetivo, que efectivamente será similar en toda España, pero que no debiéramos esperar a que se produzca esa modificación estatal sabiendo que podemos y tenemos en nuestra mano, porque tenemos la competencia exclusiva para ello, tomar medidas al respecto.

Con relación a lo que nos trasladaba Podemos, grupo con el que compartimos además una filosofía en cuanto a la movilidad sostenible y a la vocación de aumentar el trasvase de personas que utilicen el transporte público como alternativa al vehículo particular, nos parece muy acertada la reflexión sobre el problema, no tanto en la distancia, sino también en la situación de los trazados, en la situación de las vías, del mantenimiento de las vías, y ponerlo en relación con las modificaciones reglamentarias pertinentes.

En cuanto a la aportación del Grupo Popular, que también agradezco, así como su enmienda, mencionaba que hay estudios, aunque no ha concretado cuáles son, pero mencionaba que hay estudios en los que el aumento de la siniestralidad no está relacionado con la velocidad, algo que me ha sorprendido..., perdón, que estaba relacionado directamente con la velocidad. Y a buen seguro que es así y suele estar el exceso de velocidad en la base de las causas lamentables de los accidentes. Sin embargo, un vehículo que vaya por una autovía a una velocidad de 80 kilómetros por hora y que..., cumpliendo con el límite de velocidad por tanto, y que tenga cualquier problema con otro vehículo... Y quienes pasamos mucho tiempo en la carretera sabemos que una parte de lo que nos pasa en la carretera tiene que ver con cómo conducimos nosotros y otra parte con qué hacen los demás. Un choque de esas características por una persona que va de pie en ese vehículo suele ser mortal de necesidad. Y eso también está avalado en estudios hechos por la Dirección General de Tráfico, por entidades aseguradoras. Y también por eso a lo que ahora recurrimos tan frecuentemente, ¿no?, el sentido común: ir de pie en un vehículo a esas velocidades es peligroso en general. Un autobús que sale a autovía y cumple con la normativa actual y permite que haya personas de pie, esas personas corren un riesgo cierto. Y es razonable que tomemos medidas para evitarlo, medidas que no estén condicionadas por el coste económico que va a tener para las empresas concesionarias. Es poco razonable poner en un platillo de la balanza el coste que va a tener para la empresa que tiene una flota de autobuses que no está preparada para esto y el coste de mantener en un riesgo potencial a personas que utilizan esos autobuses.

Por tanto, como yo creo que estamos todos en la misma línea, creo que la enmienda que ha trasladado el portavoz del Grupo Socialista podría reconducirnos todos a un espacio razonable de acuerdo. Tomar una medida puntual para la situación descrita en la exposición de motivos de la proposición no de ley, que se produce, yo no sé si es la única de Andalucía pero allí se produce, y no es razonable, y habría que corregirla y, efectivamente, hacer un estudio de la incidencia que tiene la normativa actual en el resto de recorridos interurbanos y cuál sería la posibilidad de aplicarle esa medida u otras, porque hay muchas que se podrían tomar sin hacerles un roto a las empresas. Se puede establecer una moratoria, revisar las condiciones de las conce-

siones conforme vayan caducando..., hay muchas pero el objetivo entendemos que tiene que ser hacer prevalecer la seguridad de los viajeros y las viajeras y adaptar nuestra normativa a la garantía de esa seguridad, sea con la limitación de velocidad, sea con la flexibilidad necesaria en la norma dependiendo de los trazados o del estado de las carreteras, como hablaba la portavoz de Podemos, pero, en cualquier caso, buscando la seguridad de los viajeros y viajeras.

Así que, por nuestra parte, aceptamos la enmienda del Partido Socialista, creemos que enriquece el texto, que lo afina mejor y, por tanto, descartamos, aunque le agradecemos al Grupo Popular la suya.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Tengo que preguntar a los demás grupos.

Señor Romero, ¿se acepta..., Podemos? ¿Sí?

¿Ciudadanos? Sí.

Pues, entonces, aceptamos la..., me dices como queda después, para la votación, ¿vale?

Muchas gracias.

10-16/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la creación del Registro Público Unificado del Parque Público de Viviendas de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al tercer..., la tercera proposición no de ley, ruego a los portavoces de los distintos grupos que avisen a sus respectivos compañeros y compañeras para después, a la hora de la votación, no tener problemas.

Pasamos a la iniciativa, que la hace Podemos Andalucía, señora Molina, relativa a la creación del Registro Público Unificado del Parque Público de Viviendas de Andalucía.

Tiene usted la palabra, con un tiempo de siete minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, voy a pasar a exponer lo que ya deben de tener ustedes delante y deben de conocer en la exposición de motivos. En el artículo 47 de la Constitución española se establece el derecho de todos los españoles y españolas a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 25, va un paso más allá al asociar el reconocimiento del referido derecho al deber de la Administración de promover vivienda pública en Andalucía. Este mandato, entendido en sentido amplio, comprende el deber de mantener, gestionar y administrar debidamente el parque de vivienda pública de Andalucía. Dicha previsión contempla textualmente que la ley regulará el acceso a la misma en condiciones de igualdad.

A juicio de este grupo, el conocimiento y la transparencia en la gestión del servicio público de vivienda son el presupuesto básico para alcanzar la igualdad de acceso de todos los ciudadanos.

Tal como se recoge en diversos textos normativos, la transparencia es inherente a la democracia y constituye una pieza fundamental para el establecimiento de una sociedad democrática avanzada. No hay Estado democrático sin transparencia, como no hay Estado social sin igualdad de oportunidades. Por ello, tanto el legislador constitucional como el autonómico han contemplado en ambos textos las obligaciones de los poderes públicos para con los ciudadanos.

Parece oportuno citar tanto el artículo 20.1.d) y el 105.b) de la Constitución española, que establecen el derecho a recibir libremente información veraz de los poderes públicos, así como el acceso de los ciudadanos a la información pública. Así como el artículo 10.1 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, que establece la obligación de fomentar la calidad de la democracia, facilitando la participación de todos los andaluces en la vida política, económica, cultural y social.

En base a lo anterior, el ofrecimiento de información pública accesible y transparente se configura como deber inexcusable para nuestra Administración y es requisito indispensable para una gestión basada en la eficacia, la eficiencia y en la integridad administrativa.

No se puede obviar en esta exposición de motivos la previsión constitucional del artículo 103 en su apartado 1, donde se establece que la Administración pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación. Esta previsión es desarrollada por la Ley 9 de 2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta, que en el artículo 3, relativo a los principios generales de organización y funcionamiento de la Administración, dispone como principio rector su organización y funcionamiento en base al principio, entre otros, de cooperación administrativa.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Podemos Andalucía plantea la siguiente proposición no de ley, y paso a exponerla:

El Parlamento de Andalucía insta a la Consejería de Fomento y Vivienda a:

1. Crear un registro público unificado del parque público de viviendas de Andalucía con las siguientes características:

1.1. Debe ser accesible por el ciudadano, debiendo contener por provincia la identificación de las administraciones titulares, el régimen de calificación y la fecha del final del período de protección de las viviendas y alojamientos protegidos que lo componen. Para dar cumplimiento a esto, la Administración autonómica arbitraré, de común acuerdo con las administraciones locales y provinciales, un sistema de intercambio automático de información.

El segundo punto sería:

1.2. Incluirá las características esenciales de las viviendas y alojamientos protegidos, debiendo al menos ofrecer información sobre sus datos físicos, emplazamiento, datos identificativos catastrales y registrales, así como la calificación energética.

Y, finalmente, 1.3. Contendrá la información del estado de ocupación, título de la misma y fecha del término del contrato, al objeto de prever la futura oferta de vivienda.

Con esto queremos recabar los apoyos del resto de los grupos, para que desde la Administración autonómica que corresponde tengamos un registro fidedigno, fiel con los datos actualizados de todas las viviendas públicas que tenemos en Andalucía, para que los ciudadanos y ciudadanas tengamos acceso libre a esa información tan importante para todos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

Ah, Izquierda Unida, perdón.

Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

En primer lugar, felicitar al grupo proponente, al Grupo Parlamentario de Podemos, por esta iniciativa. Nos parece muy interesante y la vamos a respaldar sin fisuras por tres motivos fundamentales, aparte de los ya aportados por la proponente y que compartimos también:

Primero, apoque este tipo de registros aporta unos datos que además ponen en disposición a las administraciones de trabajar más coordinadamente y detectar mejor las necesidades en materia de vivienda pública, porque, hasta la fecha, y por lo que vamos viendo de lo que es la política de vivienda de los últimos años, la desconexión entre los planes municipales, las viviendas de parque público autonómico, las intervenciones estatales, hay poca coordinación de todas las administraciones que tienen que ver con la vivienda pública en Andalucía. Este tipo de registro permitiría superar esos problemas de coordinación.

Por otra parte, también permitiría, como decía, detectar las necesidades, influir de una manera más homogénea en las previsiones urbanísticas de los municipios, de los planes de ordenación territorial; es decir, permitiría actuar de una manera más eficiente, habida cuenta que habría un mapa certero de dónde está la vivienda y, por tanto, dónde las necesidades, o dónde hay un volumen de vivienda pública que no se espera que quede libre en breve y dónde sí.

Y esto permitiría también, y es la tercera razón por la que vamos a votar a favor de esta iniciativa, darles mayor agilidad y utilidad a los registros de demandantes de vivienda, que tienen obligatoriamente los ayuntamientos, a los que hay que comunicar además la tenencia de vivienda pública o de vivienda protegida, cuando se producen algunas situaciones en los municipios, y que cerraría el círculo de, efectivamente, una mayor transparencia en el conocimiento exacto de cuál es el parque público de vivienda tutelada o titulada por todas las administraciones y, por tanto, podría dar homogeneidad, que hace mucha falta, a una política de vivienda que garantizara una gestión óptima de esos recursos, un mantenimiento óptimo de esos recursos y, sobre todo, una tendencia al cien por cien de su ocupación para aquellas familias que más lo necesitaran.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Portavoz de Ciudadanos, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Bueno, para valorar rápidamente la propuesta no de ley del Grupo Parlamentario Podemos.

No compartimos esta propuesta no de ley, más que nada porque no entendemos realmente la utilidad de tener un registro único. Un registro, como el que propone esta propuesta, como el que se menciona, y tiene un coste, lógicamente; crear un registro, mantener un registro con todos los ayuntamientos que hay en Andalucía, con todas las administraciones, tiene un coste. Y ese coste, ese importe económico es dinero que se retrotraería de ayudas al alquiler, por ejemplo, se dejarían de dar, se dejaría de invertir mucho dinero en ayudas al alquiler o en ayudas en VPO o en ayudas a los que realmente las necesitan para tener un acceso a

la vivienda. Muchos ciudadanos que necesitan ayudas por parte de la Junta de Andalucía dejarían de tener esas ayudas, porque un registro de este tipo sería muy costoso. Y tampoco entendemos cuál sería realmente la utilidad, cómo ayudaría realmente a la gente a acceder a una vivienda. Realmente, para garantizar la transparencia, que es lo que creo que persigue esta propuesta, no es necesario crear un registro único. Sería suficiente con que haya un reglamento, con que se unifiquen criterios entre todas las administraciones locales. Y con que se garantice mediante un reglamento la igualdad de acceso a las ayudas públicas. Creemos que eso sería suficiente. Pero crear un registro único..., no solo por lo costoso que podría llegar a ser, sino también por lo ineficaz para que realmente haya una igualdad de oportunidades para todos los andaluces.

Por tanto, no apoyaremos esta propuesta no de ley.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Sí, señor presidente, muchas gracias.

Evidentemente, estamos ante una competencia puramente económica. El Estatuto de Autonomía de Andalucía establece como competencia exclusiva la promoción de viviendas públicas y sociales en alquiler para garantizar una vivienda digna y adecuada a miles de familias andaluzas que no pueden acceder a una vivienda si no es a través de los precios de alquiler.

A nosotros nos parece que el presupuesto del ejercicio de esta competencia es el establecimiento de unos criterios de transparencia, de unos criterios de gestión que garanticen al menos el conocimiento a toda la ciudadanía, a los ayuntamientos, del parque de viviendas con el que cuenta la Junta de Andalucía, de cuáles son sus criterios de adjudicación y de cuáles son además los titulares en definitiva de esas viviendas.

Cada vez que ha habido un problema a lo largo de nuestra geografía, que implicase a la vivienda de por medio, como puede ser el caso que ocurrió hace algunos años de la Corrala Utopía, lo que hemos encontrado ha sido siempre opacidad y falta de transparencia a la hora de determinar la emergencia social de determinadas familias para acceder a estas viviendas.

La Junta de Andalucía, a través de la agencia AVRA, Agencia de Vivienda y Rehabilitación, gestiona un parque público de viviendas sociales de más de 80.000 viviendas en alquiler y no existe una normativa ni un reglamento de gestión que garanticen la transparencia y la eficacia en cuanto a la gestión de ese parque público. Durante años se ha ido cediendo patrimonio público a manos de consejerías con competencia en vivienda, de competencias en vivienda, a la antigua Empresa Pública de Andalucía de Suelo de Andalucía, EPSA, ahora AVRA, y lo que se ha producido durante ese tiempo es una desregulación progresiva del patrimonio público de la Junta, que ha sido la norma, en definitiva, en esa gestión.

Los vaivenes que se han puesto de manifiesto pues han llevado a situaciones como la existencia de muchas viviendas vacías o el cobro del IBI a los inquilinos, cuando es una responsabilidad de la Junta de Andalucía.

Existe también, aun hoy, un importante número de viviendas de parque público residencial sin regularizar, sin que la Junta tenga datos de las personas, y también nos consta que existe un importante número de familias que no pagan ningún alquiler.

Los ayuntamientos que tienen competencias compartidas en asuntos sociales demandan un mayor número de viviendas del parque público social de la Junta para también ponerlas a disposición de las familias con procesos de intervención social y con necesidades de vivienda, que son muchas, y que en muchos casos esos ayuntamientos se ven obligados a hacer frente a pagos de alquileres de viviendas privadas, precisamente, ante la falta de ofrecimiento de viviendas por la Junta y la falta de recursos transferidos para hacer frente a esta gestión.

El presupuesto de esa actuación de los ayuntamientos está precisamente en esa opacidad, en esa falta de gestión. Así que a nosotros nos parece plenamente oportuna, plenamente acertada la iniciativa de Podemos, en este sentido. Sin embargo, lo que sí queremos es mejorarla, si es posible, con la presentación de una enmienda. Nos parece que es importante, además, que se dé publicidad a toda esa información y a todo ese registro...

¿Qué tengo, dos intervenciones? ¿O que me quedan dos minutos? ¿O es que me he pasado dos minutos? *[Intervención no registrada.]*

Yo tengo aquí una, la otra... Efectivamente.

Que se haga una publicación de forma periódica, en el portal de la Junta o en la página web de la Consejería de Fomento y Vivienda, de los datos relativos a la planificación en inversión y actuaciones en materia de conservación y mantenimiento del parque público de vivienda social de la Junta de Andalucía, para que efectivamente ese planteamiento que se ha hecho sea publicado de forma regular y llegue hasta la ciudadanía de forma regular, también.

Y la otra enmienda, que no tengo ahora mismo aquí a mano, pero que ahora mismo le leo, porque mi compañera Alicia es la que la ha redactado, que es aprobar el reglamento de gestión y funcionamiento del parque público de vivienda social de Andalucía, que determina los requisitos para acceder a la vivienda, un baremo con indicadores comunes que permitan establecer las prioridades de acceso a las mismas y que unifiquen los criterios de los ayuntamientos y garanticen la transparencia, la igualdad de oportunidades para todos los andaluces y la libre concurrencia.

En definitiva, la literalidad de lo que antes había explicado al respecto del problema de que carecemos de un reglamento de gestión que garantiza transparencia y eficacia.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Romero, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene usted la palabra para fijar la posición de su grupo.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Buenos días a todos.

Pues desde el Grupo Socialista decir que vamos a votar en contra de esta PNL, y lo voy a argumentar.

Según establece el Decreto 1/2012, de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Regulador de los Registros Públicos Municipales de Demandantes de Vivienda Protegida y que modifica el Reglamento de Vivienda Protegida de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de conformidad con lo previsto en el artículo 47 de la Constitución y en el artículo 25 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, el derecho a una vivienda digna y adecuada del que son titulares las personas físicas con vecindad administrativa en la Comunidad Autónoma de Andalucía que acrediten estar en disposición de llevar una vida económica independiente de su familia de procedencia, no sean titulares de una propiedad y o de algún otro real derecho de goce o disfrute vitalicio sobre una vivienda existente, y no puedan acceder a una serie de viviendas que sean del mercado libre por razón de sus ingresos económicos y que son las personas que pueden acceder a este tipo de vivienda protegida.

Para ellos facilitamos el ejercicio efectivo del derecho y utilizan los planes autonómicos y municipales de vivienda y suelo, y los registros públicos municipales de demandantes de vivienda protegida.

Son estos registros lo que se convierten en instrumentos básicos para el conocimiento de las personas solicitantes de esta vivienda protegida, determinantes de la política municipal de viviendas, que tendrá su reflejo en los planes municipales de vivienda y suelo, tendentes a la satisfacción del derecho, por lo que defendemos el municipalismo.

Y es a través de estos registros cómo el ciudadano debe obtener una solución a su demanda de vivienda. Después porque consideramos que de nada sirve saber la existencia de... Bueno, dónde están las viviendas que componen el parque público, si no están vacantes o no están disponibles para ser adjudicadas.

Para mayor abundamiento, consideramos que disponer públicamente de estos emplazamientos, estos datos identificativos y demás, pues puede estigmatizar aún más determinadas promociones, así como a sus habitantes, que ya sufren en muchas ocasiones esa discriminación por habitar en barriadas o zonas consideradas como sociales o públicas. Pongo por ejemplo el Polígono Sur, El Puche, El Saladillo, etcétera.

Y es por todo ello por lo que no consideramos que sea ni necesaria ni adecuada esta proposición no de ley.

Y, por último, me gustaría terminar con una reflexión, y es que debemos plantearnos todos que queremos facilitar la ocupación ilegal de viviendas si decimos dónde están ubicadas, cuándo quedan vacías... En fin, lo consideramos un poco complicado.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el grupo de intervenciones la proponente, la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, agradecer a Izquierda Unida, a la portavoz de Izquierda Unida, el apoyo, y también al Grupo Parlamentario Popular por su apoyo. No lo había dicho antes, pero acepto las dos enmiendas que ha presentado el Partido Popular, me parecen muy adecuadas y que complementan la proposición que hacíamos nosotros en base a... Y, bueno, la contestación a Ciudadanos, que también podría, puede ser extensiva al grupo del PSOE, en cuanto a la utilidad de un registro unificado y el coste que tendría.

Bueno, un registro unificado garantizaría, precisamente, el acceso y la información de todos los ciudadanos a qué oferta pueden acogerse, cuántas viviendas hay, qué características tienen, en dónde están... Nos permitiría a todos ese conocimiento y esa transparencia que hoy en día no se da.

Efectivamente, hay algunos registros municipales, no en todas las ciudades, y no hay coordinación para poder tener un buen mapa tanto de las necesidades de personas que necesitan acceso a la vivienda como del parque público que tenemos. Y después poder además cruzar los datos entre registros de demandantes y viviendas disponibles para prestar un mejor servicio. Y todo eso basado en tres hechos fundamentales: el derecho a la vivienda, que es al que ha aludido la portavoz del PSOE, es precisamente el que avalaría la creación de ese registro. Dicha previsión contempla: «La ley regulará el acceso a la vivienda en condiciones de igualdad». A juicio de este grupo, el conocimiento y la transparencia en la gestión del servicio público de vivienda es el presupuesto básico para alcanzar la igualdad de acceso de todos los ciudadanos. Sin ese conocimiento, no se puede tener esa igualdad.

En cuanto a la determinación de la vivienda, la Ley 1/2010, de 8 de marzo, reguladora del derecho a la vivienda en Andalucía, que respeta el ámbito competencial de los ayuntamientos y establecía según..., la obligación para ellos de crear registros públicos municipales de demandantes de vivienda protegida, con el objetivo de conocer las necesidades reales de vivienda protegida en Andalucía.

Esta propuesta tiene por objeto mostrar el parecer favorable del Parlamento de Andalucía a que la Administración se dote de esos instrumentos normativos, igualmente respetuosos con el ámbito competencial local, para gestionar la oferta. Y también la obligación de transparencia.

Nos parece... En fin, bueno, nos gustaría que se adhirieran a esta propuesta que habíamos hecho, nos apena que ni Ciudadanos ni PSOE lo vean de utilidad, y espero..., me gustaría que cambiasen de opinión.

Nada más.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Vamos a pasar a las votaciones.

En primer lugar, la proposición no de ley relativa al impago de ayudas para la compra de vivienda de protección oficial, que formula el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, y que, a petición del Grupo Socialista, se votarán juntos el 1 y el 2, y el 3 por separado. ¿De acuerdo?

Votos a favor de los puntos 1 y 2.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados por unanimidad.

Votos a favor del punto número 3.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a los viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía, una iniciativa que ha formulado Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y que ha habido una transaccional que estaban de acuerdo todos los grupos.

Se inicia la votación.

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

Y pasamos a la tercera iniciativa de...

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Señor presidente, querría el voto por separado de las enmiendas del Partido Popular, de esa tercera PNL.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Puntos 2 y 3.

Vamos a ver, votamos entonces el punto 1 y los puntos 2 y 3, también por separado. O sea, no juntos el dos y el tres, ¿no?

[Intervenciones no registradas.]

Bien. No, no. El 1 separado, y 2 y 3 juntos. Vale, ¿de acuerdo?

Bien, pues vamos a votar la última, la del registro público unificado del parque público de viviendas de Andalucía, que formula Podemos, el punto 1.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado al obtener 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Y, ahora, votamos los puntos 2 y 3, ¿correcto? ¿Es esta la petición?

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados al obtener 10 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Señorías, se levanta la sesión.

