

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 503

X LEGISLATURA

4 de abril de 2018

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 4 de abril de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-18/APC-000395. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance del funcionamiento del Metropolitano de Granada, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Rocío Arrabal Higuera y Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, del G.P. Socialista.
- 10-18/APC-000422. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre el balance del funcionamiento del Metropolitano de Granada.

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-002029. Pregunta oral relativa a la inundación de la autovía del 92, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000476. Pregunta oral relativa al puerto de Estepona (Málaga), formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000521. Pregunta oral relativa a la situación del expediente del convenio de rehabilitación de ascensores entre la Consejería de Fomento y Vivienda y la Comunidad de Vecinos y Propietarios de la calle Pocito número 3 de Córdoba, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Rosario Alarcón Mañas, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000522. Pregunta oral relativa a ejecución de las tecnocasas, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Victoria Romero Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000529. Pregunta oral relativa a pasarela ciclista de la SE-30 y Plan Andaluz de la Bicicleta, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-000530. Pregunta oral relativa a despido de trabajadores de la compañía Easy 2000 SL, adjudicataria del contrato de obras del barrio de Las Palmeras, de Córdoba, promovido por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, formulada por el Ilmo. Sr. D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-000537. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación del mercado de abastos de Linares (Jaén), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Daniel Campos López y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

10-18/POC-000538. Pregunta oral relativa al arreglo de la carretera A-493, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Modesta Romero Mojarro y Dña. Manuela Serrano Reyes, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000093. Proposición no de ley relativa al dragado de la bocana del puerto de Conil, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/PNLC-000109. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de las viviendas sociales del Cuartel de Caballería de Utrera (Sevilla), presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la línea C-2 de cercanías de Málaga, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 503

X LEGISLATURA

4 de abril de 2018

10-18/PNLC-000120. Proposición no de ley relativa a aprobación de un área de rehabilitación integral para el casco histórico de la ciudad de Jaén, presentada por el G.P. Socialista.

MOCIONES

10-17/M-000016. Control del cumplimiento de la Moción relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, doce minutos del día cuatro de abril de dos mil dieciocho.

COMPARECENCIAS

10-18/APC-000395 y 10-18/APC-000422. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance del funcionamiento del Metropolitano de Granada (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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

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

D. Francisco Javier Aragón Ariza, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-002029. Pregunta oral relativa a la inundación de la autovía del 92 (pág. 24).

Intervienen:

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-18/POC-000476. Pregunta oral relativa al puerto de Estepona (Málaga) (pág. 28).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000521. Pregunta oral relativa a la situación del expediente del convenio de rehabilitación de ascensores entre la Consejería de Fomento y Vivienda y la Comunidad de Vecinos y Propietarios de la calle Pócito número 3 de Córdoba (pág. 31).

Intervienen:

Dña. María del Rosario Alarcón Mañas, del G.P. Popular Andaluz.

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 503

X LEGISLATURA

4 de abril de 2018

10-18/POC-000529. Pregunta oral relativa a pasarela ciclista de la SE-30 y Plan Andaluz de la Bicicleta (pág. 34).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000537. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación del mercado de abastos de Linares (Jaén) (pág. 37).

Intervienen:

D. Daniel Campos López, del G.P. Socialista.

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

10-18/POC-000538. Pregunta oral relativa al arreglo de la carretera A-493 (pág. 40).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000530. Pregunta oral relativa a despido de trabajadores de la compañía Easy 2000 SL, adjudicataria del contrato de obras del barrio de Las Palmeras, de Córdoba, promovido por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (pág. 42).

Intervienen:

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

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

10-18/POC-000522. Pregunta oral relativa a ejecución de las tecnocasas (pág. 45).

Intervienen:

Dña. María Victoria Romero Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000109. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de las viviendas sociales del Cuartel de Caballería de Utrera (Sevilla) (pág. 48).

Intervienen:

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

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

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

Votación: aprobada por 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

10-18/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la línea C-2 de cercanías de Málaga (pág. 54).

Intervienen:

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

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

Dña. María Victoria Romero Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000120. Proposición no de ley relativa a aprobación de un área de rehabilitación integral para el casco histórico de la ciudad de Jaén (pág. 59).

Intervienen:

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

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

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

D. Miguel Ángel García Anguita, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000093. Proposición no de ley relativa al dragado de la bocana del puerto de Conil (pág. 68).

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. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

MOCIONES

10-17/M-000016. Control del cumplimiento de la Moción relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana (pág. 78).

Intervienen:

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

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

Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobado por 7 votos a favor, 5 votos en contra y 4 abstenciones.

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y nueve minutos del día cuatro de abril de dos mil dieciocho.

10-18/APC-000395 y 10-18/APC-000422. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance del funcionamiento del Metropolitano de Granada

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Bienvenidos de nuevo a la Comisión de Fomento y Vivienda, después de las vacaciones de Semana Santa, en las que espero que hayáis disfrutado.

Y vamos a dar paso al primer punto de la comisión. Se trata de un debate agrupado, a fin de informar sobre el balance del funcionamiento del Metropolitano de Granada.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero por un tiempo de 15 minutos. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados.

Comparezco para informar sobre el balance de explotación del metro de Granada, una vez transcurridos seis meses desde el inicio de la puesta en servicio el pasado 21 de septiembre.

Aun con el punto de vista metodológico, aún se requiere de una base de datos con un mayor nivel de perspectiva temporal, que permita obtener conclusiones más rotundas y contrastadas en el tiempo, este periodo de los primeros seis meses de funcionamiento nos arroja, por un lado, datos y percepciones muy alentadoras y, por otro, nos proporciona una lectura de la que extraer también conclusiones para seguir implementando la mejora permanente de este nuevo servicio de transporte.

El metropolitano ha cosechado una cifra de viajeros validados acumulados de 4,8 millones de viajeros hasta el pasado 20 de marzo, superando el umbral de los cinco millones el pasado Jueves Santo, día 29 de marzo, situándose ya en 5.100.000 usuarios. Es decir, el metro ha transportado ya una cifra equivalente a 17 veces la población agregada de los cuatro municipios que cubren su traza; otra referencia equivalente, casi diez veces la población total del área metropolitana de Granada.

Solo en seis meses el ferrocarril metropolitano está transportando una media diaria equivalente al 10% de la población total que suman los cuatro municipios atendidos. Se trata, sin duda, de una irrupción notable en el sistema de movilidad de la aglomeración urbana, que supera en este corto periodo de tiempo al parámetro que arrojan los metros de Sevilla, 5%, y de Málaga, 3,3%, dada su explotación parcial en el caso de Málaga, que llevan ya nueve y cinco años respectivamente de funcionamiento. Por tanto, en términos comparativos la conclusión es una conclusión muy positiva de la marcha de estos primeros seis meses.

La demanda de viajeros está refrendando la funcionalidad e idoneidad del trazado, de la ubicación de las paradas y de las estaciones y de la calidad del servicio prestado. En este breve periodo de tiempo, el metropolitano de Granada y su evolución se equiparan ya al comportamiento habitual del resto del sistema de transporte público, pues casi el 75% del tráfico de pasajeros se concentra en los días laborables, 3.550.000

usuarios en los primeros seis meses, y el 25% en fines de semana y festivos, 1.200.000, que es el esquema, digamos, maduro de sistemas que llevan funcionando ya más tiempo.

No obstante, en esta relación, obviamente, estamos hablando de los fines de semana también con una componente turística, patrimonial y de ocio de un entorno metropolitano que tiene también un claro reflejo en la demanda, y sigue siendo potente a pesar de que no sean días laborables.

La jornada de los viernes, en la que el horario de servicio se prolonga hasta las 2:00 de la madrugada, constituye el día de mayor demanda, con un promedio de entre 35.000 viajeros en los últimos dos meses. En la jornada del sábado, también con horario hasta las 2:00 de la madrugada, presenta una media de 26.000 usuarios por día, dato que se aproxima a la media diaria en toda la semana, que está en 29.051 pasajeros.

La evolución de estos primeros seis meses determina, además, un ritmo de crecimiento sostenido de la demanda, que ha dado un salto desde los 24.448 pasajeros al día de media diaria, en septiembre, a los 29.051 pasajeros de marzo, es decir, un crecimiento del 50% el de estos datos, de un periodo, como les digo, muy corto todavía en tiempo, pero absolutamente alentador desde el punto de vista de lo que representa la aceptación por parte de los usuarios. Esta dinámica de crecimiento, una vez transcurrido el efecto de inauguración de las primeras semanas nos permite ser muy optimistas sobre la consecución del cumplimiento de la demanda proyectada en el Plan Económico Financiero para el primer ejercicio natural completo de la explotación. Es decir, estimamos que alcanzaremos los 11 millones de usuarios en 2018, lo que da un promedio de 30.136 pasajeros al día, al que nos vamos aproximando, porque ya estamos en marzo, en 29.051. Vean ustedes la proximidad inmediata de esa cifra, después de estos seis meses de explotación.

En este sentido, y siguiendo la tónica de crecimiento continuo de la demanda el primer trimestre del presente año, ha arrojado 2.500.000 usuarios y cabe reseñar que el pasado mes de marzo aportó el dato récord de viajeros, con 900.573 pasajeros, muy próximo al promedio mensual objetivo, que son 916.000, para alcanzar las previsiones que teníamos en el escenario más optimista en el primer año de explotación.

La consolidación del servicio y mejora del intervalo de paso y de la velocidad comercial, al que me referiré con posterioridad, deberá contribuir, sin ninguna duda, a alcanzar ese objetivo de forma rápida.

La distribución de las demandas por estaciones o en paradas está muy repartida y, en consecuencia, podemos afirmar que tiene un carácter muy atomizado, algo que, sin duda, refleja el potencial de captación de la demanda en la práctica totalidad de las paradas. De hecho, 10 de las 26 paradas y estaciones concentran el 67% en tránsito usuarios y las 16 restantes el otro 33%.

La estación de recogida mantiene el liderazgo en este ranquin, después está el servicio del metro y La Caleta se posiciona como la segunda parada que utilizan más viajeros para acceder, entre otros servicios importantes, al hospital universitario Virgen de las Nieves.

Cabe reseñar también el potencial de las paradas de inicio y término de la traza en Albolote y Armilla, rasgos que ponen en valor el uso del metropolitano, así como el potencial de la parada de estación de autobuses por su rol intermodal, un transbordo modal que, además, yo espero que se vea potenciado con la llegada del Ave a Granada y que acabe también con el aislamiento ferroviario de Granada durante tantos días.

Inciendo en la intermodalidad, la foto que arroja la distribución de las validaciones por tipo de título de viaje consolida la tarjeta multimodal del consorcio del área metropolitana de transportes. Es el título más usado, con una cuota de participación del 55,2%, porcentaje que incluye también la tarjeta del consorcio para

familias numerosas. Como saben, la tarjeta multimodal del consorcio es la única que permite el transbordo entre metro, bus urbano y bus interurbano, con descuentos para el uso al combinar diferentes modos. Además, con la inminente implantación del transbordo gratuito, acordado por el órgano consorcial y el Ayuntamiento de Granada para la combinación metro-bus, en la traza de la capital, también va a ser seguido, han manifestado ya el interés los otros tres ayuntamientos: Armilla, Albolote y Maracena. Estamos convencidos de que seguirá aumentando ese porcentaje de usuarios de la tarjeta intermodal en el tráfico ferroviario metropolitano.

Por otra parte, por la madurez que va adquiriendo el usuario, la suma de la tarjeta multimodal y la tarjeta monedero de metro, para uso habitual, acapara ya el 89% del total de títulos validados en el metro, frente al 11% que representan los denominados títulos ocasionales de metro. Son billetes sencillos de ida y vuelta, que son los menos económicos del sistema tarifario, pero que, como ven ustedes, en un porcentaje reducido, la mayoría de los usuarios está fidelizado con el uso habitual del sistema metropolitano.

Otro de los beneficios esperados por la implantación del metro consiste en la reducción del tráfico motorizado al que aspira el modelo de movilidad sostenible que promueve la Junta de Andalucía desde hace años. Según los datos de aforo del Ministerio de Fomento, y me parece que es un dato muy relevante, en términos absolutos, el descenso del tráfico rodado por la ronda interurbana es de 9.612 coches diarios menos. Un dato que adquiere, además, un mayor valor a tenor del crecimiento del tráfico en el conjunto del España, fruto del proceso o de la activación del ciclo económico, que arroja un crecimiento del 2,8% del número de vehículos en tránsito, frente a un crecimiento del 2,8 respecto al parámetro que teníamos, en la ronda se está produciendo una disminución de casi 10.000 vehículos al día.

La previsión para el primer ejercicio completo del metropolitano es contribuir a reducir en tres millones los desplazamientos de vehículos privados durante todo el año, dato que equivale a una media diaria de 8.000 desplazamientos menos en coche cada día.

Esta disminución de desplazamientos en vehículos privados, en esta aglomeración urbana y en la transferencia a viajes a los modos de transportes colectivos queda también patente en el crecimiento del transporte colectivo: bus y metro.

En la aglomeración creció este transporte colectivo en el 11%, desde el pasado mes de enero, frente al mismo año, al mes de enero del año anterior, cuando aún no estaba operativo el metropolitano. Por tanto, frente a las impresiones de que a veces un modo de transporte resta usuarios a otro, lo que hay es un crecimiento del número de usuarios, al final, del transporte colectivo, en la medida en que se complementan de forma inteligente y los ciudadanos tienen una mejor oferta en términos de calidad y de prestación.

La reordenación que tanto el consorcio de transportes como la empresa de transportes de Granada están implementando ya en sus líneas e itinerarios contribuye a un mayor crecimiento del conjunto del sistema de transporte público. El objetivo es converger, como antes les decía, no competir, con el metro y evitar solapamientos ineficaces, potenciando así la cobertura en los barrios, en los distritos y en los municipios que están más alejados de la traza del metropolitano.

Me gustaría recalcar la colaboración activa de todos los operadores, bajo la coordinación del consorcio, para llevar a cabo este proceso de convergencia, así como la adaptación de los ciudadanos a dichos cambios.

Esta disminución del tráfico motorizado y la gran acogida dispensada al metro está propiciando, consecuentemente, una mejora de la calidad del aire en Granada y su aglomeración urbana. Saben ustedes que los datos en términos de calidad del aire de Granada no eran los mejores, pero es evidente que con este flujo creciente de transporte público y disminución del tráfico privado esos datos irán mejorando, de manera que las emisiones de CO₂ inducidas por el metropolitano serán 3.232 toneladas menos al año, el óxido de nitrógeno que se evita son 4,9 toneladas al año, las micropartículas en suspensión que se evitan son casi 0,43 toneladas al año, que saben ustedes que son emisiones que deterioran el sistema respiratorio, el sistema cardiovascular y están dentro de ese capítulo global, estimado por la Unión Europea, de 400.000 muertes prematuras en Europa, como consecuencia de la mala calidad del aire.

Al margen del análisis cuantitativo, que acabo de desglosar, la percepción cualitativa también nos indica una valoración muy positiva de los usuarios, aunque no será hasta el próximo mes de octubre cuando dispongamos de la primera encuesta de satisfacción, coincidiendo con un año de funcionamiento del metropolitano, ya hemos podido verificar por diferentes canales la calificación positiva que los ciudadanos otorgan al sistema de transporte.

La encuesta de satisfacción que anualmente elabora el Consorcio de Transportes de Granada entre los usuarios del bus interurbano aprovechó los dos meses de vida que llevaba el metro en funcionamiento cuando hizo esta valoración, que también la hace anualmente, y arrojaba ya una valoración y unos datos, a pesar del poco tiempo del funcionamiento del metro, de 7,9 en la escala de satisfacción entre 0 y 10, cifras que están muy en el rango de los niveles de satisfacción compensados por los usuarios del metro de Málaga y el metro de Sevilla. El 85% de los consultados otorgaron una valoración general del servicio de entre muy buena y buena, y a la pregunta de: ¿en qué grado ha resultado afectado por la entrada del servicio del metro?, los usuarios del ferrocarril Metropolitano responden en un porcentaje del 98% como muy beneficiado o bastante beneficiado.

Vaya esta primera muestra de aproximación a la valoración de los usuarios. La percepción diaria que directamente trasladan los usuarios a través de redes sociales son testimonios, artículos de prensa, canales de comunicación diferentes de una calificación notable. Un estímulo, sin duda, para la consejería, que, lejos de caer en la autocomplacencia, mantiene la firme voluntad de seguir trabajando en la mejora permanente de un servicio que nos encamine hacia la excelencia en este proceso. Y quiero reseñar que el trabajo de cooperación y coordinación imprescindible para la eficacia con los ayuntamientos ha sido y está siendo, naturalmente, muy importante y tiene que seguir ese espacio de cooperación.

Nos hallamos inmersos en estos primeros seis meses en lo que denominamos del proceso de acoplamiento, es decir, un periodo que todos los sistemas de esta naturaleza tienen de un año desde su apertura para alcanzar los niveles previstos, en términos óptimos, en el plan de explotación comercial.

A grandes rasgos les avanzo algún dato sobre los retos que nos quedan por concretar.

Frecuencia de paso. El metropolitano contempla una frecuencia de paso objetivo de un tren cada ocho minutos por parada en las franjas de horario punta. En horas valle, estamos entre 10-15 minutos.

El 21 de septiembre arrancó el servicio, con una frecuencia máxima y plana, en todo su horario, de un tren cada doce minutos. En el mes de noviembre, mejoramos hasta los diez minutos de frecuencia de paso, y estamos situando ya, en el mes de marzo, un tren cada nueve minutos en cada estación. Por tanto, avanzamos hacia alcanzar el objetivo de, en horas punta, llegar a los ocho minutos.

La velocidad comercial, que tiene correlato también, lógicamente, con ese proceso de frecuencia de paso, contemplaba una velocidad comercial objetivo de 20,6 kilómetros/hora; prácticamente, el doble que el bus y del resto del tráfico motorizado en las zonas urbanas. Aquí me gustaría hacer una llamada —bueno, una llamada..., una reflexión—: a veces se han escuchado por ahí, en términos de descalificación de lo que representaba el funcionamiento del sistema metropolitano, que tardaba más el recorrido del metro que el llegar a Motril, en un ejercicio yo creo que de demagogia, de inconsciencia, de no saber de qué se estaba hablando. Cuando estamos hablando de la velocidad del transporte en ámbitos urbanos, da igual que sea de un vehículo particular que de un bus, estamos hablando del doble, prácticamente, de velocidad comercial alcanzada por el sistema metropolitano, que cualquier otro modo de transporte urbano. Estamos hablando de velocidad media, 26 paradas; por tanto la referencia, es casi el doble de velocidad que el sistema de bus. Lo demás me parece que son estorbos y querer desconocer, deliberadamente, lo que representa el transporte en un ámbito metropolitano.

El servicio arrancó el 21 de septiembre, con una velocidad comercial de 18 kilómetros/hora, en noviembre mejoró hasta los 19 kilómetros/hora, y desde el pasado mes de marzo estamos en 19,38 kilómetros/hora. El índice de puntualidad del servicio ha avanzado, desde el 90% inicial a un porcentaje superior al 95% en este momento.

Y otro elemento externo a la prestación del servicio, que generaba preocupación, es la adaptación de conductores y peatones a la irrupción del metro, en un ámbito, evidentemente, urbano y metropolitano, con las intersecciones y los cruces, que saben ustedes que, en cualquier caso, están regulados semafóricamente, y tiene prioridad el sistema metropolitano.

Voy terminando, señora presidenta.

En definitiva, podemos afirmar que, con el transcurso de los meses, la adaptación del tráfico rodado y del tránsito peatonal al nuevo sistema de transporte avanza muy favorablemente.

Finalmente, trabajamos también en otros aspectos susceptibles de mejora, como la reducción de las incidencias en máquinas expendedoras, que se ha reducido en más de un 80% desde el inicio del servicio, así como la adaptación de dichas máquinas al uso de las tarjetas bancarias, que prevemos sea una realidad antes de que finalice el presente año.

En definitiva, en el ecuador del primer año de explotación comercial, el metro de Granada está respondiendo favorablemente a las expectativas creadas, de acuerdo a todas las variables y parámetros de que disponemos actualmente para su evaluación. Y, desde luego, el compromiso firme de la consejería y del sistema metropolitano de transporte y de los ayuntamientos que lo integran es de seguir avanzando en esta dirección, porque creemos que es el mejor servicio que podemos prestar a los ciudadanos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios. Y, para ello, tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, el señor Hernández White.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy.

En condiciones normales, hubiera venido mi compañero, el diputado José Antonio Funes, porque estaba muy interesado, precisamente, en esta comparecencia. Él vive en Granada, él es diputado por Granada, pero, al presidir la Comisión de Educación, le es totalmente imposible estar aquí hoy. Pero sí me ha transmitido una serie de puntos, que le voy a ir enumerando.

Sin duda, es positivo que esté en marcha ya el metro en Granada y su área metropolitana, y así lo hemos transmitido también en algunas ocasiones. Es positivo, porque también el trazado recoge los principales puntos de interés y los puntos en los que es necesario que los granadinos, tanto los de la capital como los de su área metropolitana, se movilicen y accedan de una forma rápida, segura y eficiente también.

Por tanto, es positiva la puesta en marcha del metro, sin duda, y también es positivo en términos de seguridad. Nosotros, en muchas ocasiones, en esta misma comisión, le hemos transmitido que era mejor hacerlo de forma segura a hacerlo de forma precipitada —me refiero a la implantación, al comienzo—, y así se lo expresamos. Y ha habido muchas críticas respecto a los retrasos, pero para nosotros lo primero es la seguridad. Por tanto, en ese sentido nos parece acertado; y el nivel, también, de incidencias nos parece que ha llevado la razón a la forma en la que se ido poniendo en marcha.

Por tanto, en ese sentido, felicitarlos, aunque también hay algunos comentarios que quería hacerle.

La necesidad de ir pensando, también, en una expansión, en una expansión a medida que siga creciendo el número de pasajeros, que, por lo que ha comentado, está cerca de lo que se preveía, de doce millones/año —once, doce millones/año— de pasajeros. Entonces, pensamos que a medida que se incrementa ese número de pasajeros va a ser posible hacer una ampliación, una expansión. E incluso necesaria, porque el área metropolitana de Granada es muy grande, geográficamente es muy grande, y tiene unas necesidades de movilidad muy importantes. La capital, además, ejerce una gran centralidad en todo el área metropolitana, y es necesario ir pensando en esa expansión. Eso en primer lugar.

También, aunque ya existe una opción de intermodalidad, que es la que ha comentado, con la red de Transportes Rober, sí pensamos que se debe pensar en bonos para estudiantes, en bonos para desempleados, para jubilados, facilitar el..., bajar, digamos, los precios, en cierta forma, para determinados colectivos, porque es también la forma de garantizar que entren cada vez más usuarios al sistema de transporte, y que sea cada vez más rentable, podríamos decir.

También destacamos en términos positivos que Granada es una ciudad que hasta ahora..., pues bueno, con una elevada contaminación, y esta implantación de la red de metro ha venido a paliar esos niveles de contaminación no solo en la ronda, sino también en el Camino de Ronda; el Camino de Ronda ha bajado considerablemente su nivel de tráfico. Y eso, sin duda, es positivo, muy positivo, para los granadinos. Y es muy positivo para un transporte sostenible y eficiente, quitar cada vez más tráfico privado, y que cada vez sean más los pasajeros que utilicen esta red de metro y la red de transporte público en general.

Estas son las líneas y los puntos que queríamos comentarle: la necesidad de expansión y de aumento de la red de metro, que se vaya ya empezando a trazar líneas de por dónde debería ir la expansión; meter cada

vez más tráfico, más pasajeros; incidir en la seguridad, no solo en su puesta en marcha, sino no relajar los controles de seguridad en su funcionamiento, por el alto nivel, como ha dicho, de cruce con el tráfico rodado y con los peatones.

En definitiva, consideramos que es positivo. Incido también en que mi compañero José Antonio Funes es un usuario de la red de metro y, en ese sentido, me ha transmitido todas estas líneas. Y esta es la posición que queríamos marcarle.

Si nos puede aclarar, también, respecto a la posibilidad de expansión y en los términos en los que..., que le he expresado se lo agradezco.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno del Grupo Parlamentario Podemos. En su nombre, tiene la palabra su portavoz, la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, bueno. Entendemos que el balance del metro en Granada, tras el poco tiempo que lleva funcionando, es francamente positivo, y esperamos que siga mejorando. Con el incremento turístico, además, esta Semana Santa, y el mayor uso del transporte público por parte de los granadinos, el metro amplió su horario en estas fechas —como ya nos ha indicado, señor consejero—, habiendo una gran afluencia. Y esperamos que, además, mantenga los horarios y pueda seguir aumentando la frecuencia en horas punta, de manera que lo haga atractivo por su frecuencia y buen funcionamiento. Es decir, el metro de Granada tiene una buena aceptación, y lo utiliza ya bastante gente.

En 2018, la media diaria supera ya los veintisiete pasajeros al día; aún no es la cifra de treinta mil pasajeros diarios, marcada como objetivo por la Junta de Andalucía. Pero la evolución, como se ha visto, va mejorando y, con toda certeza, continuará la mejora si se adoptan esas medidas que lo favorezcan. Creemos que esto tiene que ver con un acertado diseño del recorrido por el área metropolitana, y por poner en comunicación zonas de elevada afluencia. Fue ampliamente demandado, porque el área metropolitana de Granada ha visto incrementada notablemente su zona de influencia durante los últimos años, contando en la actualidad con más de treinta municipios, situados en un radio de veinte kilómetros con respecto a la capital, y en la que residen alrededor de medio millón de usuarios, de habitantes.

Además, paralelamente a esta expansión, el crecimiento del eje norte-sur ha concentrado una amplia variedad de equipamientos de interés social y económico de ámbito supramunicipal, como la estación de autobuses, servicios sanitarios, los juzgados, la Universidad de Granada, el Parque Tecnológico de las Ciencias

de la Salud o la futura estación del AVE. Esa situación territorial hacía muy interesante el diseño que finalmente se le dio al metro.

Ya lo dijimos en su momento, en la anterior comparecencia sobre el metro de Granada: es un medio de transporte limpio, eficaz y seguro, que permite unir los principales puntos de atracción de la demanda en la capital con las localidades de su círculo metropolitano. Es una buena noticia que la media diaria de pasajeros vaya aumentando a lo largo de los meses en servicios para los desplazamientos cotidianos. El objetivo previsto por la Consejería de Fomento y Vivienda para este año 2018, que era lograr los 11 millones de viajeros totales en el año se traduciría en una media diaria de unos 30.000 pasajeros, y parece que se va consiguiendo. Nos congratulamos de que eso sea así.

Tanto la mejora del intervalo de paso como la velocidad comercial son factores que contribuyen a fidelizar el uso del metro. Esperamos, por tanto, que se pueda mantener esa frecuencia de paso de un tren cada ocho o nueve minutos en hora punta y una velocidad comercial de 20,6 kilómetros por hora, porque supone prácticamente el doble de rapidez que el autobús y el resto de tráfico motorizado en la zona urbana.

También nos parece buena noticia que el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Granada vaya a implantar mejoras en los servicios de autobús interurbano que conectan la capital granadina con el municipio de Maracena, porque así se cubren zonas urbanas alejadas del trazado del metro, permitiendo a sus usuarios incrementar sus opciones de desplazamiento en transporte público, así como facilitarles las correspondencias con el metro en varias estaciones. Estas medidas suponen un impulso a la movilidad sostenible en Granada y al fomento del uso del transporte público colectivo. El metro garantiza desplazamientos rápidos, se eliminan coches de la circulación diaria y se conectan los distintos modos para responder a las necesidades de movilidad. Los estudios realizados sobre movilidad y uso de distintos medios de transporte nos dicen que la media que un ciudadano de Granada tiene que esperar en el transporte público ronda los 10 minutos. El dato está en línea con el resto de capitales españolas. Los granadinos pasan de media 42 minutos al día en el transporte público. Aumentar las cifras de usuarios, por tanto, mejorando la movilidad en el transporte colectivo, reduciendo con ello la necesidad de usar vehículo privado y, por tanto, mejorando la calidad del aire que respiramos y los colapsos circulatorios es el camino, sin duda.

Otro de los datos interesantes es que prácticamente la mitad de los granadinos, el 43%, hacen uso del transbordo en los viajes diarios. Por eso, que exista esa posibilidad de conexión del metro con el resto de modalidades de transporte público es lo que favorecería, sin duda, su buen funcionamiento.

En otro orden de cosas, queríamos recordarle, señor consejero, que en la anterior comparecencia sobre este tema le preguntábamos en relación a los trabajadores del metro, ya que estos nos relataron que no se les aplica el convenio provincial de transporte y que no tenían el descanso mínimo establecido por ley, además de no cobrar las horas extra o de nocturnidad. Era 119 empleados que nos decían que no se les estaba aplicando el convenio provincial de transporte, como correspondería, y que piden conocer el documento por el que se están rigiendo las relaciones laborales. Nos contaban que no podían conciliar la vida laboral y familiar por el escaso margen de tiempo con el que son informados de su turno del día siguiente; que no se respeta la jornada máxima, que trabajan más de 9 horas, y cuando lo hacen no se les paga como horas extra, tampoco la nocturnidad... En fin, unas cuantas dudas en relación a las relaciones laborales del metro de Granada, que no sabemos si se han resuelto.

Y por ello trasladábamos las reclamaciones a la Agencia de Obra Pública, que es el garante de que se cumpla la legalidad vigente en el servicio de metro. Desde su consejería se les dijo a estos trabajadores que el contrato para la prestación del servicio firmado con la empresa adjudicataria, UTE Avanza-Metro Granada, establece en su pliego de condiciones la obligación de que el que presta el servicio ha de cumplir estrictamente con la legalidad vigente en todos los ámbitos y, por supuesto, en materia de legislación laboral. En ese sentido, insistimos en que la responsabilidad de la adjudicataria debe de ser comprobada y fiscalizada por la autoridad competente, que en este caso es su consejería.

Finalmente, como ya le he expresado a lo largo de mi intervención, felicitarle por la evolución positiva en el funcionamiento del metropolitano de Granada, y en consonancia con esa positiva evolución y aceptación de los servicios del metropolitano le animamos a que se traslade esa buena experiencia con el sistema tranviario en el área metropolitana y zonas de aglomeración urbana al resto de las provincias. Disponer de ese modelo de sistema de metro, tranvía, en las densas áreas de nuestras ciudades, ampliando líneas como esta de Granada, es, pensamos, el mejor camino para llegar a la movilidad sostenible a la que aspiramos.

Por tanto, de acuerdo con lo que acaba de comentar el anterior interviniente, el señor Hernández White, la expansión en todas las áreas metropolitanas, no ya solo en la granadina, que sería lo adecuado, esperamos que puedan seguir trabajando en ese sentido de expandir esas líneas que mejoran la movilidad y quitan vehículos privados de la circulación, que se puedan trasladar en todas las provincias andaluzas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, al Grupo Popular. Y para ello tiene la palabra la señora García. Tiene usted la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí. Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías. Buenos días, consejero.

Consejero, yo espero que tras seis meses de la última comparecencia que tuvimos en esta comisión sobre este asunto, y tras seis meses de funcionamiento del metro, que acaba usted de dar los datos de ese funcionamiento, pues haya tenido usted tiempo de informarse de todas las cosas que yo le preguntaba hace seis meses, y a las que no me contestó en aquel momento. Asuntos que seis meses después, insisto, siguen sin resolver. Y por eso hoy le agradecería que, en lugar de darme un mitin paternalista, que es lo que suele hacer cuando le responde a esta diputada, pues me conteste a estas cuestiones, porque son muy importantes, señor consejero. Ya veo que usted me sigue y escucha mis declaraciones, pues espero que también escuche mis preguntas y que las conteste, porque es un tema muy serio, consejero. Es una infraestructura de 558 millones de euros, no creo que su consejería tenga muchas de esa envergadura, y, como es un tema serio, espero que se lo tome en serio.

Primera cuestión. Ha hablado usted del Consorcio de Transporte, de la integración tarifaria y de esa tarjeta del Consorcio, que es la que más se utiliza. Existe un convenio firmado en el Consorcio de Transporte, un convenio que dice que en este año 2018 el Consorcio abonará a la Agencia de Obra Pública 4 millones de euros. Y yo le vuelvo a preguntar, el Consorcio no es un ente abstracto, el Consorcio es la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada y 32 municipios; más 18 que tenemos unos convenios especiales. ¿Esos 4 millones de euros quién los paga?, ¿cómo se pagan? y ¿en qué presupuesto están? Que además son 4 millones de euros de mínimos. Como usted ha informado de que los viajeros van subiendo, seguramente esos 4 millones serán más.

Le vuelvo también a preguntar: ¿por qué sigue sin recepcionar la obra de la subestación eléctrica Nevada?, ¿qué ocurre? ¿Por qué no se recepciona esa subestación eléctrica? Hemos tenido varios episodios, no los ha contado usted pero han ocurrido en estos seis meses, de caída de tensión, de parada de trenes, de tener que desalojar los vagones y tener que esperar a que se restituya la tensión eléctrica. Sin embargo, la subestación eléctrica Nevada sigue sin recepcionarse la obra después de seis meses. Igual ocurre con las obras complementarias de la ciudad de Granada. ¿Qué ocurre con el eje Arabial-Palencia? ¿Por qué no se hacen esas obras, que están firmadas en una adenda allá por el año 2009, cuando era consejera –creo recordar– la señora Rosa Aguilar?

Ha hablado usted de los trasbordos con la ciudad de Granada; a los trasbordos gratuitos me refiero. Que dijo usted que se iba a tratar a Granada exactamente igual que a Málaga y a Sevilla. Lo dijo usted hace seis meses, con 900.000 euros, que luego no sé por qué han venido las rebajas y se han quedado en 800.000, pero dijo usted 900.000. Y yo le pregunto, ¿por qué no se trata también con esa misma igualdad a Albolote, Armilla y Maracena? Se debería tratar con la misma igualdad y no se está haciendo. Tenemos granadinos de primera y de segunda. Usted le va a dar al Ayuntamiento de Granada 800.000 euros, que se los va a gastar en los trasbordos gratuitos. Sin embargo, a Armilla, a Albolote y a Maracena, por ahora no ha dicho que se les vaya a dar nada para esos trasbordos. Ha dejado usted que la responsabilidad sea exclusivamente del Consorcio de Transporte y municipal.

Y otra cuestión, consejero, que además aparece en la web del metropolitano, como instalaciones e infraestructuras de la intermodalidad del metropolitano. Dice literalmente la web: «La situación de un aparcamiento disuasorio en la estación de Juncal y en el término municipal de Albolote permite el acceso desde el vehículo privado al metropolitano». Parquin disuasorio del Juncal, consejero, por el que le pregunté hace seis meses y le vuelvo a preguntar. Esta foto es del lunes a las 7:00 de la mañana. Sigue cerrado, sigue cerrado el parquin del Juncaril, disuasorio, y no sabemos por qué sigue cerrado y tienen los vecinos de Albolote, o los que se acercan a Albolote a coger el metro, tienen que seguir aparcando en los solares aledaños. También le preguntaba y le vuelvo a preguntar hoy: ¿qué pasa con las indemnizaciones a los comerciantes que se vieron abocados a echar la persiana debido a la rapidez de las obras del metro? Se lo ha pedido la Confederación Granadina de Empresarios, consejero, se lo pidió en septiembre de 2017 el presidente de la Confederación Granadina de Empresarios, y usted no ha contestado ni a los empresarios ni, por supuesto, a mí, como nunca hace. Hasta 739 comercios echaron la persiana entre 2007 y 2012, y 1.480 empleos se destruyeron. Y eso no lo digo yo: lo dice la Confederación Granadina de Empresarios. Diez años de obras sobre los que usted se limita a contestar que es que se les han revalorizado los locales. No sé si es que usted piensa

que esos 739 comerciantes han estado estos diez años hibernando, porque no, han tenido que cerrar la persiana y han tenido que seguir con sus vidas mientras se terminaban las obras del metro, y usted no me contesta si se va a indemnizar o no. Mientras tanto, sus compañeros del Partido Socialista en Granada sí que se afanan en pedirle al Gobierno de España una cantidad por el aislamiento ferroviario, pero usted, cuando tiene que indemnizar, con los números en la mano y con los informes en la mano a los comerciantes del Camino de Ronda de Granada, mira hacia otro lado.

Respecto a la ampliación, que se lo están pidiendo los ayuntamientos, se lo ha pedido también la Diputación Provincial, también me gustaría, consejero, que explicase cómo han pedido mis compañeros que me han precedido en el uso de la palabra qué previsiones tiene de ampliar la línea del metro de Granada hacia otros municipios, porque es que usted ha dicho, por un lado, que lo empezarán a pensar a partir de 2020; luego, sin embargo, el mes pasado, se reunió usted con la alcaldesa de Las Gabias y dijo que a lo largo de este año dirán o pensarán si va a ser viable esa ampliación o no, y ya le digo yo, consejero, cuándo va a decir usted si es viable o no la ampliación del metro: lo va a decir usted en abril de 2019, como lo dijo en abril del 2007, cuando dijo que el metro llegará hasta Churriana y Las Gabias; en mayo de 2011, el PSOE apuesta por una segunda línea de metro hasta Las Gabias; en abril de 2015, la Junta estudiará ampliar el metro a Las Gabias y a Churriana. Así que no me cabe duda de que no abril del 2019 usted anunciará que la Junta hará el metro hasta Churriana y Las Gabias, y es casualidad que estos años que yo le he citado hubiese elecciones municipales, pero estoy segura, consejero, de que ha sido una casualidad.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, al Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Aragón.

El señor ARAGÓN ARIZA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

Buenos días, señor consejero.

Efectivamente, ha dado usted una serie de datos yo creo que importantes en su comparencia. Yo quiero dar dos que me parecen también muy importantes y que se han dicho hoy aquí, esta mañana: 558 millones de inversión, lo cual no es poco, y más de 212 empleos creados directamente por el metropolitano de Granada. Porque, claro, hablamos mucho de las cosas... de lo negativo, pero de lo positivo a veces nos acordamos menos.

Señor consejero, en primer lugar, déjeme felicitarle públicamente en esta Comisión de Fomento y Vivienda por la excelente puesta en marcha, en estos seis meses, del metropolitano en la ciudad de Granada. Yo creo que ni los más osados del lugar pensaban que esto iba a ir como está yendo, tanto para la ciudad de Granada como para Armilla, Maracena y Albolote, desde el pasado 21 de septiembre de 2017.

Se ha dicho aquí también esta mañana, como muestra un botón, que hasta los alcaldes del Partido Popular quieren sumarse ya a la futura ampliación de dicha infraestructura. No han tardado ni tres meses en manifestar que ellos quieren ser parte del futuro del metropolitano en Granada, porque sin duda alguna es el método de transporte sostenible del área metropolitana que nos hacía falta.

Qué tiempos aquellos, señor consejero, en los que el Partido Popular solo veía trabas, escollos, quejas, dificultades, obstáculos, día sí y día también al normal desarrollo de la obra, de una infraestructura como esta, que no olvidemos también que creó puestos de trabajo durante, antes y después.

Fue entonces cuando algunos solo veían, como digo, un ariete de confrontación diaria, un arma arrojadiza y de pelea constante contra el Gobierno andaluz y, lo que es a veces más grave y ha sido más grave, un enfrentamiento político entre ciudadanos, entre barrios, asociaciones, comerciantes, poblaciones de distinto signo político. Se ha utilizado como arma arrojadiza el metro del metropolitano de Granada, aunque hoy algunos no lo quieran reconocer.

Hoy, señor consejero, la tozuda realidad ha venido a dar la razón a quien la tenía y ha hecho, de los enfrentamientos y confrontaciones, oportunidades y entendimiento, realidades y futuro de cara a unas infraestructuras valoradas positivamente por más del 85% de los granadinos, como ha dicho usted esta mañana. Hechos y realidades, y no simple y vacuas palabras. Y es que, señor consejero, en estos seis meses, han hecho ustedes un máster presencial en transporte.

Veamos, señor consejero, algunas muestras. Durante las obras, el metro apareció en 167 noticias, 163 desfavorables: hablaban mal de la infraestructura, de la falta de planificación, de los errores en el trayecto, de la falta de diálogo, de los errores no forzados, de los contratiempos, de los vaivenes del proyecto final, de las modificaciones a vuelapluma, del proteccionismo de los valores culturales e históricos de una ciudad como Granada, de las obras que no llegaban a ninguna parte, del caos sin sentido de la Junta de Andalucía en una obra que nunca tendría fin y un final feliz, de los retrasos malintencionados, de las condiciones climatológicas, incluso del calor de los vagones, señor consejero.

Una vez más, inaugurada la infraestructura el metro, ha aparecido en 39 noticias, 37 favorables: una infraestructura del siglo XXI, una obra bien planificada y amable con la ciudad del futuro, un proyecto muy necesario y crucial para la mejora de la movilidad en Granada y su entorno metropolitano, una bendición que mejora tránsito y gana espacios para el futuro día a día, un proyecto vital para el devenir metropolitano a nivel de comunicación intermodal y algunos hablan, incluso, de una obra de arte, por sacar a la luz unos vestigios históricos para el deleite de todos los visitantes, como un atractivo cultural más de primer nivel para esta ciudad, que el pasado 27 de noviembre de 2017 se decía que se podrían visitar a partir de ese día los restos arqueológicos hallados en la entreplanta de la estación Alcázar de Genil, de manera gratuita, con una construcción del siglo XIII, un albercón almohade, que supone una muestra más de lo que ha supuesto la vida en el metro. Vida y estación del Genil, que hay que recordar a una persona entrañable, como el arquitecto Antonio Jiménez Torrecillas, que fue la persona que lo diseñó y que fue reconocido a título póstumo de los últimos premios de Andalucía en Granada, y que nosotros también desde este grupo parlamentario Socialista, señor consejero, también queremos recordar y agradecer su tarea y su trabajo por Granada y por la estación Alcázar del Genil del metropolitano.

Pero, además de todo lo dicho hasta aquí, hay otra gran realidad que ha supuesto la entrada de un extra en una infraestructura de este tipo, en una ciudad altamente contaminada, como se ha dicho aquí, como es Granada,

y que es la puesta en marcha que el metro ha hecho, que más de 8.000 vehículos al día han desaparecido de la confrontación diaria a nivel automovilístico que vivían una ciudad metropolitana como Granada y su entorno más cercano. Esos 8.000 vehículos hacen que estemos más cercanos a esos tres millones de vehículos menos que era el objetivo y es el objetivo final de desaparición de las carreteras del área metropolitana, reduciendo, como ha dicho usted, señor consejero, en 10 millones de toneladas las emisiones de CO2 a la ya contaminada, como digo, y estresante atmósfera de Granada. Y es que el metro, señoría, no solo ha supuesto un cambio en los hábitos diarios de los granadinos, sino también una mejora cualitativa y cuantitativa para generaciones venideras, para todos esos granadinos y granadinas que ven con tanta normalidad hoy día un metro circulando por su ciudad, y en un futuro metropolitano muy cercano que seguramente mejorará también esa calidad de vida social y ambiental.

Y por último, y no menos importante, están los números, los datos, la rentabilidad social y económica también de esta infraestructura y de este tipo de infraestructuras que se llevan a cabo. Cinco millones de viajeros el pasado 29 de marzo, como bien decía usted, señor consejero, muy cerca de esos 30.000 viajeros—día que era el objetivo. Once millones de viajeros en este primer año de servicio. Y con una velocidad media de 20,6, que muy cerquita estamos de ella, con esos 19,38 del pasado mes de marzo.

Y es que, señor consejero, además de hacerlo, hay que hacerlo con un alto nivel de satisfacción, como se está haciendo con el metropolitano de Granada, porque estamos convencidos desde este Grupo Parlamentario Socialista que, consumidos esos primero seis meses de esa puesta en marcha, los datos que usted nos ofrece hoy aquí en esta comparecencia son altamente positivos, como también han reconocido el resto de grupos políticos, y desde luego cumplen ampliamente con ese otro objetivo de carácter comercial y económico, como decía, de hacer sostenible, rentable dicha infraestructura, también en términos de coste, empleo y afluencia de pasajeros.

El reto, señor consejero, y al cual le animamos desde este Grupo Parlamentario Socialista, es el de mantener y mejorar lo que ya hoy es una auténtica realidad visible, con mucho esfuerzo, eso sí, y trabajo diario, cual es el de crecer y hacer de esta infraestructura el eje vertebrador de la comunicación, la intermodalidad de Granada y su extensa área metropolitana

Lo ha dicho usted, señor consejero: todavía quedan retos. No somos autocomplacientes: los trasbordos que se están mejorando día a día, la mejora en los horarios que se ha hecho, por ejemplo, en Semana Santa, con esos más de 228.000 viajeros durante esa semana; la mejora de las conexiones con los buses del área metropolitana y su entorno, que acercan aún más al metro a los pueblos del círculo...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor ARAGÓN ARIZA

—Estoy acabando.

..., y una mejor cualificación horaria en los trayectos en superficie, y como ha dicho usted, en ese objetivo de ocho minutos por frecuencia.

Acabo.

Decía la portavoz del Partido Popular que ella sabe cuándo se va a producir la ampliación del metro a los pueblos del área metropolitana.

Desde este grupo parlamentario estamos convencidos, también, que sabemos cuándo va a llegar el AVE y la segunda circunvalación a la ciudad de Granada, y es que, cuando se produzcan próximamente las elecciones municipales, o las generales, cuando se adelanten, tendremos AVE en Granada y tendremos segunda circunvalación.

Muchas gracias, señor consejero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y para finalizar este debate, tiene la palabra el señor consejero.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Intentaré ser lo más sintético posible; muchas intervenciones.

Agradezco la intervención del señor Hernández, de la señora Molina; por supuesto, del portavoz del Grupo Socialista; también de la señora García, aunque, lógicamente, discreparé con ella ahora, con fundamentos. Se lo diré a continuación.

Hablamos, efectivamente, muchas críticas en el preámbulo de la puesta en marcha; optamos por la garantía y la seguridad, por encima de las críticas reiteradas de algunos, que solo tienen voluntad de confrontación con el Gobierno socialista, pero hicimos lo que creíamos que era razonable. Y los datos están ahí: más allá de los discursos, lo importante, al final, es el refrendo, en términos de contraste empírico, que los ciudadanos están teniendo; ahí están los niveles del número de usuarios, de la fidelización, de la satisfacción, y, evidentemente, lo decía antes, no nos va a conducir a nada de autocomplacencia, y a la mejora permanente de lo que representa un sistema de transporte colectivo.

Este es un debate en el que la Junta de Andalucía no está solo de forma contemplativa, sino que está actuando de manera muy importante desde hace años, ¿verdad?: metro de Sevilla, metro de Málaga; la puesta en marcha de Granada, el intento... Y lo vamos a hacer —espero que con acuerdo final con el Ayuntamiento de Jaén, después de una reiterada resistencia—; hablamos de ampliar infraestructuras, pero vamos a poner en marcha las que existen, ¿verdad?, que es un esfuerzo colectivo en inversión, que todavía está parado, hasta ahora, por desidia de un ayuntamiento gobernado por el Partido Popular, señora García, no se le olvide. Yo espero que, al final, esa resistencia se acabe venciendo.

Hablamos de tiempo de desplazamiento, de reducción de la accidentalidad, de mejora de la calidad del aire, de cambio climático, de salud de la población... Mire hasta dónde está el debate que en Alemania se están planteando que el transporte público sea gratuito, hasta dónde está el problema de percepción de lo que representa la movilidad en los grandes ámbitos urbanos de toda Europa. Nosotros estamos caminando en la dirección adecuada.

El Partido Popular en esto va a contramano, siempre a contramano; contra la historia. Yo sentiría vergüenza. Ahora, supongo que usted no suscribirá, aunque sea su jefe de filas, lo que decía el señor Sebastián Pérez, semanas antes de poner en marcha el metropolitano: decía que va a generar un colapso general, en el tráfico en la ciudad; decía que, en el ámbito de las elecciones municipales, iba a estar parado el metro.

Bueno, estamos hablando de cómo ponerse enfrente, sea cual sea el razonamiento que subyace en una obra que tiene toda la racionalidad del mundo, porque está impulsada por un Gobierno que no es del color que le gusta al Partido Popular. Ya lo hicieron con la puesta en marcha del AVE, «el rapidillo que va a Sevilla»; veinticinco años después, acabó el señor Rajoy viniendo a decir que había sido un éxito la puesta en marcha.

Bueno, pues el señor Sebastián Pérez, semanas antes decía esto. Yo espero que, ustedes, antes de veinticinco años de funcionamiento del metro de Granada, acaben aceptando, y no tengan problema en decir, pero no al Gobierno de Andalucía, a los ciudadanos granadinos, la felicitación de haber tenido el acierto, conjuntamente, de los ayuntamientos, del Gobierno, y de los usuarios, de aportar una solución útil a la movilidad en un ámbito metropolitano: tres millones menos de coches en circulación, mejora de la calidad del aire; todos los elementos que representan, en definitiva, una posición que va a favor de la vanguardia, a favor de lo que están haciendo las ciudades europeas más comprometidas con el futuro. Y ustedes están a contramano de la historia, en muchas cosas; en esta también, y de forma contumaz; de forma contumaz porque yo creo que, en el fondo, por encima de la racionalidad, porque es tan palmaria y tan evidente, ustedes se dejan llevar, al final, de la animadversión a un Gobierno socialista, haga lo que haga y diga lo que diga. Pero los datos están ahí, los datos están ahí, y son absolutamente contundentes: Granada tiene el mismo tratamiento que el resto de los municipios del consorcio en relación con los trasbordos gratuitos, exactamente los mismos. Y, por tanto la posición del Gobierno de Andalucía en estos es igual en Granada, Armillas, Albolote, Maracena, que en Málaga, en Sevilla y en el resto de los sistemas metropolitanos.

Yo creo que debían ustedes hacer una reflexión, en orden a la serenidad intelectual, de forma que su animadversión no esté por encima de lo que la razón informa. Es que lo decía su jefe de filas, no sé si usted lo comparte, léalo aquí. Es que yo sentiría vergüenza de tener un jefe de filas que dice estas cosas de una infraestructura como esta, que está siendo modelo de funcionamiento. Insisto, no estoy en la complacencia, estamos en la mejora permanente. Pero yo sentiría vergüenza de tener un jefe de filas que dice esto, semanas antes de la puesta en funcionamiento del Metropolitano de Granada.

Entonces, ustedes pueden venir aquí ahora con los argumentos que quieran, pero esta es la enmienda a la totalidad, la enmienda a la mayor: demostrar que están a contramano de la historia, que están en el camino, en la antípoda de lo que están haciendo las ciudades que están a la vanguardia en Europa. Y este es el Partido Popular: cuando se puso en marcha el AVE en Andalucía, cuando impiden que se ponga en marcha el tranvía de Jaén y cuando se pone en marcha, a pesar de ustedes, el metro de Granada. Y una parte de los retrasos del metro de Granada tiene que ver con la posición, también, del Partido Popular en Granada, que se empeñó en hacerlo subterráneo, incrementando los tiempos, incrementando el presupuesto, generando más dificultades y más molestias, y ahora acaban utilizando en contra del Gobierno, algo que ustedes impusieron. Ustedes no son coherentes, mínimamente, con sus propias acciones. Lo que pasa que es muy complicado acabar aceptando que se equivocan, reiteradamente. Porque, insisto, naturalmente, no lo coloco en el ámbito de la torpeza, lo coloco en el ámbito de que su inteligencia a veces está opacada por su obsesión de estar en contra del Gobierno

de Andalucía, pase lo que pase; si no harían un razonamiento más sereno y más sensato. Si es lo que están haciendo todas las ciudades en Europa [*intervención no registrada*.] Sí, sí, le estoy contestando, porque esta es la enmienda a la totalidad de su posición política: la enmienda a la totalidad, lo que está diciendo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Yo sé que no les gusta escuchar esto, pero forma parte de su posición política, y de esto es de lo que hablamos: a grandes trazos, ustedes están en esa posición.

Y, por lo tanto, vamos a seguir con el tren-tranvía de la Bahía, con el tranvía de Jaén, con la ampliación del metro de Sevilla hacia Alcalá de Guadaíra, que estamos en obras. Y naturalmente, como no estamos en un espacio de confrontación —ustedes sí lo hacen— con el Gobierno de España, allá donde haya posibilidad de acuerdo, como estamos planteando en relación con la ampliación del metro de Sevilla, lo estamos haciendo: Ayuntamiento de Sevilla, Gobierno del Partido Popular en Madrid y la Junta de Andalucía. Y vamos a trabajar de forma constructiva para seguir yendo en la dirección de lo que exige el sentido común y la razón, y no dejándonos imbuir porque la pelea política acabe estando por delante de la razón, que es lo que ustedes, lamentablemente, hacen reiteradamente.

Y, por lo tanto —voy terminando señora presidenta—, la conclusión es que, naturalmente que nos planteamos ampliaciones; tiene que ver también con las capacidades financieras, tiene que ver con los recursos disponibles, tiene que ver con la financiación autonómica y tiene que ver con un espacio de racionalidad de aplicación de los fondos europeos, que yo también espero que en el marco próximo haya recursos suficientes para seguir avanzando.

Por lo tanto, la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte, pues es el marco idóneo para definir cuáles son las prioridades, por dónde se debe seguir avanzando. Y estoy en el convencimiento absoluto que no solo generando nuevas infraestructuras, sino poniendo en concordancia la explotación de los diferentes modos —la bicicleta, los metros y los tranvías, los transportes urbanos y los interurbanos—, acabemos dándoles razones a los ciudadanos para que vaya creciendo el número, el porcentaje, de ciudadanos que utilicen el transporte público. Que, por cierto, no estaría mal que el Gobierno de España también se planteara una ley de financiación del transporte público en España, cosa que no tiene, como ocurre en la mayoría de los países de la Unión Europea.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-002029. Pregunta oral relativa a la inundación de la autovía del 92

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues hemos finalizado el debate agrupado, y pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral.

Pasamos a la primera pregunta, relativa a inundaciones autovía del 92, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra el señor Bueno.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días. Y, gracias, señora presidenta.

Señor consejero, usted bien sabe, a lo largo de las últimas semanas, también de los últimos meses del año pasado, pues sufrimos una temporada de lluvias. Sufrimos es una forma de hablar, porque es verdad que, en algunos casos, fue bastante bueno que lloviera, y que lloviera en Andalucía, pero en otros casos produjo inundaciones en muchas vías de comunicación de nuestra comunidad autónoma. Todas las vías de comunicación nos preocupan, pero es cierto que una vía de comunicación como la A-92 no puede sufrir año tras año, temporal tras temporal, este tipo de situaciones y lo que supone para... y los problemas que acarrea e incluso para la seguridad vial, por supuesto.

En el caso de la A-92 y en la provincia de Sevilla, como usted bien sabe, una más que posible mala planificación de dicha autovía hace también que a su paso por el municipio de La Puebla de Cazalla el efecto presa que hace la autovía del 92, junto con la única vía de desagüe que también se produce, una especie de embudo, a la altura del Polígono Industrial Corbones, de dicha localidad, produce inundaciones que año tras año sufren tanto los vecinos como los empresarios de dicho polígono industrial, y su desesperación consiguiente, que, como decía, sufren año tras año.

Nos gustaría saber qué tiene previsto para solucionar estos problemas.

Muchas gracias, señor consejero. Señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Dos consideraciones. Efectivamente, el agua tiene efectos beneficiosos sobre toda actividad económica y agrícola en una tierra como Andalucía. Tiene algunos inconvenientes asociados, que estamos tratando de resolver en el conjunto de Andalucía, con declaración de obras de emergencia.

Usted se refiere a la A-92, y tenemos algunas actuaciones previstas para resolver algunos de los problemas, pero específicamente cuando usted habla del Polígono de Corbones y del supuesto efecto negativo que la autovía tiene sobre esas inundaciones, le quiero negar la mayor. Y no es una afirmación política, yo le voy a poder proporcionar, si usted tiene interés, los informes de los ingenieros de carreteras, que no creo que estén, en fin, censurados en función de que tengan una determinada posición política. Es pura ciencia, un puro acercamiento técnico al análisis de los problemas.

La evacuación transversal de la autovía es más que suficiente para canalizar las aguas. El problema del Polígono Corbones es una insuficiente evacuación de la tubería que está enterrada, ¿verdad?, que tiene un diámetro por debajo de lo que parece que es necesario. Por tanto, no hay acumulación de agua en la evacuación transversal de la autovía, lo que hay es un problema que tiene que resolver el propio ayuntamiento. Estamos dispuestos a hacer la colaboración que pueda existir desde el Gobierno de Andalucía. De hecho, ya le hemos sugerido al propio alcalde que una vía de apoyo a través de Administración local es utilizar una financiación que puede —no sé si habrá recurrido a ella ya, desde luego el ofrecimiento está hecho—..., para que acaben resolviendo un problema que no es responsabilidad de la construcción de la autovía. Alguien quiere establecer una relación causa-efecto entre una cosa y otra, y eso es radicalmente falso.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, hay una cosa que está clara, señor consejero, y usted también puede..., no tanto en los informes técnicos sino basarse en lo que dicen los propios vecinos y empresarios de la localidad. Si el problema no existía cuando no existía la A-92 tal cual la conocemos ahora y existe ahora, es que la A-92 tendrá mucho que ver con ese problema. Además, no hace falta tener muchos informes para comprobar, si va usted al terreno y comprueba la situación..., de ver que, efectivamente, se produce un efecto presa detrás de la autovía y, por tanto, un efecto embudo a la entrada en el polígono, que es la que produce la inundación. Si ese efecto presa se produjera después de la autovía, le puedo asegurar que no se inundaría el polígono. Aunque es cierto que también es verdad que la canalización del propio polígono podría ser más grande. Pero desde que existe la A-92 existe el problema, con lo cual tendrá que ver la A-92.

En cualquier caso, usted está hablando de fondos. Nos gustaría saber los fondos a los que se refiere, si estaría dispuesta la comunidad autónoma, como fondos propios, me imagino, que entiendo que serían de la propia comunidad autónoma..., si estarían dispuestos a facilitarles esos fondos para que el ayuntamiento o,

quien corresponda, hiciera las obras necesarias, de cuánto tiempo estaríamos hablando, de cuánto dinero estaríamos hablando, qué posibilidades tienen tanto los vecinos como los empresarios de poder beneficiarse de esos fondos, y si tenemos que esperar a otra inundación o usted tiene previsto..., o el Gobierno tiene previsto a lo largo de este año solucionar el problema definitivamente.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

De nuevo, mire, nosotros... Yo he recibido al alcalde de La Puebla aquí, en el Parlamento, hace 15 o 20 días, y lo he recibido porque, efectivamente, me trasladaba una preocupación, que yo quería tener información para ver si podíamos meter el hombro a la solución de un problema, evidentemente.

Lo primero que le dije es que tenemos que hacer un diagnóstico certero del problema. Si no hacemos un diagnóstico certero, difícilmente vamos a tratar la enfermedad adecuadamente. Y no se trata de que el ayuntamiento y el alcalde se sacudan las pulgas y centrifuguen la responsabilidad a otras administraciones, sino de verdad de hacer un acercamiento de orden técnico y científico, de cuál es el origen del problema. Y en función de cuál sea y quién tenga la responsabilidad, en solitario o compartida, podremos buscar la solución.

Pero no hagan ustedes precipitación en los acercamientos, allí hay una información técnica, ¿verdad?, de los ingenieros responsables del mantenimiento, que tienen responsabilidades administrativas, lógicamente, en la tarea, que si no tienen fundamento alguien debería desmontarlas con informes mejor fundados, pero hasta ahora no hay nada. Hay afirmaciones voluntaristas del alcalde de que no le gusta tener un problema y quiere endosárselo a la Junta de Andalucía. Nosotros hemos dicho que estamos dispuestos a meter el hombro, y le propusimos una mesa de trabajo donde estuviera la Confederación, la propia Junta de Andalucía y el propio ayuntamiento, para ver cuál es el origen de los problemas y ver cómo se pueden resolver y qué cuota de responsabilidad tiene cada uno.

Esto es lo que hemos hecho en términos de aportación constructiva, pero no vale que alguien de forma simplista diga: «No, esto no es de mi responsabilidad; la culpa la tienen ustedes». Y los informes iniciales que tenemos no van en esa dirección.

Y lo que ya les dijimos, incluso, desde el punto de vista...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que acabar.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... desde el punto de vista de lo que podía ser inmediato, que es acudir a una vía que tiene Administración local, la Dirección General de Administración local, para infraestructuras municipales, creo que en un importe de subvención rápida de 120.000 euros, consecuencia de las inundaciones.

Además de eso, puede haber otras líneas de ayudas, pero hacemos un diagnóstico certero de las cosas, no vayamos a la simplificación de que esto no es mío, y los responsables, ustedes. Vayamos a poner racionalidad y un diagnóstico certero de cuál es el origen de las dificultades.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000476. Pregunta oral relativa al puerto de Estepona (Málaga)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa al puerto de Estepona.

Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández White. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, le pregunto por el puerto deportivo de Estepona, que tenía una actividad comercial muy importante, una actividad económica muy importante en su interior, que se ha visto reducida en los últimos años, pese a tener mucho espacio disponible en su interior para dar actividad comercial y determinados servicios a los visitantes de Estepona.

Le quería preguntar si tiene planificado su consejería revisar el plan de uso del puerto de Estepona, para dar un mayor uso a espacios que, en algunos casos, están infrutilizados o sin ningún uso, dentro del mismo recinto del puerto.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, yendo al final de su planteamiento, tenemos el objeto de hacer un documento de ordenación que permita el desarrollo pleno de todas las capacidades que tiene el puerto tanto en materia pesquera como en materia náutico recreativa.

El plan de uso del puerto de Estepona tiene fecha de enero de 1996, y estamos ahora en la antesala de la revisión de ese plan. Pero es verdad que ha habido una reducción de la actividad pesquera, que se ha traducido en un descenso del volumen de negocio, pero ha crecido también en forma paralela la parte náutico recreativa del puerto. Por lo tanto...

El Real Club Náutico tiene 30 atraques y 447..., la que gestiona Marina del Mediterráneo supone una actividad económica que hay que hacer crecer y favorecer, porque tiene que estar combinada la posición pesquera con la náutico recreativa.

Y, desde luego, estamos haciendo inversiones. Hemos hecho a lo largo de estos pasados años una inversión de en torno a tres millones de euros. Tenemos previsto también en la lógica de la dinámica de funcionamiento de los sistemas portuarios con la integración urbana un proyecto que tenemos ya redactado en fase de licitación de 350.000 euros para hacer una integración de la parte del paseo marítimo del levante con el área comercial existente en la zona deportiva.

Por tanto, estamos trabajando en esa dirección.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, le hacemos este planteamiento hablando más en términos de comercio, en términos de dar un comercio y una actividad económica a los turistas que se acercan simplemente, les guste la náutica o no les guste la náutica, les guste la pesca o no. Simplemente, es un punto... Estepona es un punto turístico más que existe en nuestro litoral, y acuden muchos turistas y se encuentran allí que no hay comercios, es que no hay prácticamente actividad comercial porque ha decaído, pese a haber locales, pese a haber espacio que se podría destinar a dar mayor servicio comercial o de restauración, como existe en otros puertos, como, por ejemplo, en Marbella. Y eso es lo que le planteamos: que se utilicen. Por ejemplo, detrás del faro hay un espacio que sí se estuvo utilizando un tiempo, en coordinación con el Ayuntamiento de Estepona, pero la mala gestión por parte de dicho ayuntamiento hizo que eso no saliera adelante, era una especie de parque que está ahora mismo allí en desuso y es un espacio que perfectamente se podría destinar, como decía, a servicio de restauración, de comercio, de restaurantes, de bares, etcétera. Atraer más actividad económica, porque estamos hablando de utilizar lo que ya teníamos para crear empleo y para dar servicios y para crear actividad económica. Eso es lo que estábamos planteando, utilizar espacios improductivos o el espacio que le he comentado detrás del faro o todo el puerto deportivo, en general, porque gente va, turistas van, lo que hay que hacer es traducirlo al empleo.

Eso es lo que estamos planteando y por eso creemos que es necesaria una revisión del Plan de Uso que, como usted ha comentado, es del año 1996 y celebramos que pronto se vaya a hacer una revisión del documento de redacción del puerto, porque lo están demandando los esteponeros y porque realmente van muchos visitantes al puerto de Estepona y se encuentran con que no tienen dónde gastar o dónde comprar o dónde consumir.

Ese es el planteamiento que queríamos hacerle.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con mucha brevedad.

Efectivamente, coincido con el planteamiento que hacemos. La inversión que le cito es de 150.000 euros. Está en la lógica de la relación puerto-ciudad para mejorar la conexión del borde del levante del puerto, con la zona marítima del levante y la zona comercial. Por tanto, vamos a hacer esa inversión, independientemente de que, además de eso, estemos también en la fase de revisar el plan de actuación. Pero esta inversión es inmediata, está en fase de licitación y, por tanto, espero que mejore esas expectativas de forma rápida.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000521. Pregunta oral relativa a la situación del expediente del convenio de rehabilitación de ascensores entre la Consejería de Fomento y Vivienda, y la comunidad de vecinos y propietarios de la calle Pocito, número 3, de Córdoba

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a situación de expedientes, convenios de rehabilitación de ascensores entre la Consejería de Fomento y Vivienda, y la comunidad de vecinos y propietarios de la calle Pocito, número 3, de Córdoba.

Para ello tiene la palabra la señora Alarcón.

Cuando usted quiera.

La señora ALARCÓN MAÑAS

—Muchas gracias, presidenta. Muy buenos días, señorías.

Señor consejero, mire, desde el año 2009, el 24 de julio, para ser más concretos, fecha en la que firmaron ustedes el convenio con la comunidad de vecinos del Pocito, número 3, de Córdoba, están incumpliendo, bueno, pues el compromiso que adquirieron con los propietarios del bloque de esta comunidad de propietarios. Pero no solo con la de estos propietarios: hay 400 edificios más en Córdoba que están en similares condiciones.

Son once años, señor consejero, los que llevan ustedes prometiendo unos ascensores que nunca llegan, mientras los vecinos van cumpliendo años, sumando enfermedades, teniendo situaciones absolutamente, bueno, pues, si usted las viera, son absolutamente dramáticas. Si usted hubiese tenido la molestia de ir allí a comprobarlo *in situ*, pues me imagino que sería más sensible a este problema.

Por ponerle otro ejemplo, pues, los vecinos, ya en gran mayoría octogenarios, enfermos del Parque Fidiaña y de la calle Pintor García Guijo, pues tienen una situación absolutamente dramática, tan dramática, señor consejero, que el drama de los ascensores es un hecho ya tan evidente y bochornoso que ha sido portada, titular y noticia de prensa y varias veces de programas de televisión.

Señor consejero, la desidia de la gestión que está haciendo sobre este tema y la pasividad política está haciendo mucho daño no solo a la salud de los vecinos y al bienestar de los vecinos, sino también a la imagen de la propia Junta de Andalucía y de nuestra tierra.

Y es que, señor consejero, los vecinos han cumplido con todo, absolutamente con todo lo que les han pedido, con todo lo que firmaron y se recogió en esos convenios que firmaron con la Junta de Andalucía, han puesto el dinero, han presentado toda la documentación y cada uno de los documentos que les han solicitado en reiteradas ocasiones, porque cada vez se les piden y vuelven a presentarlos en tiempo y forma.

Las adendas están formalizadas, se aprobó una proposición no de ley en el Pleno, a finales del año pasado, donde se comprometió usted mismo a cumplir con los convenios firmados. ¿A qué están esperando, señor consejero? Están ustedes provocando reclamaciones judiciales de las comunidades de vecinos afectadas.

tados, que están absolutamente desesperados y hartos, porque lo que hay ya es un hartazgo de promesas incumplidas.

Yo quiero oír de usted, señor consejero, quiero oír de sus palabras una fecha, quiero oír un cronograma, una fecha cierta para cumplir con su compromiso. No me gustaría oír de nuevo una respuesta ambigua, de esas que tantas veces han repetido en ocasiones de «estamos en ello», «estamos buscando técnicos», «están pendientes de una firma por este motivo o por el otro».

A mí lo que me gustaría oír aquí, y es para lo que he traído esta pregunta, es para escucharle de su voz un compromiso, una fecha cierta y un cronograma que les dé tranquilidad y esperanza a los miles de vecinos que están encerrados en sus bloques por la falta de ascensores...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, su tiempo se ha acabado.

La señora ALARCÓN MAÑAS

—... que usted se comprometió —termino enseguida— y que se comprometió la Junta de Andalucía en ofrecerle este recurso a este bloque de pisos.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

De forma muy rápida. Mire, en relación con la comunidad de propietarios del Pocito, número 3, el día 30 de octubre se presentó un escrito solicitando acogerse a la financiación prevista en el plan.

Se le requirió documentación el 20 de noviembre, del pasado año. La comunidad de vecinos aportó la documentación solicitada el 5 de febrero y se ha fijado una subvención de 78.560 euros.

Estamos solo a la espera de hacer el nombramiento de la dirección de obras. Por lo tanto, la obra empezará en el mes de mayo.

Quiero decirle que este es el cumplimiento del compromiso que la presidenta del Gobierno de Andalucía asumió de que con todas las comunidades de vecinos que tenían convenios firmados iba el Gobierno a cumplir su compromiso, y en ello estamos.

Usted hace una reflexión luego más extensa, aparte de esta comunidad, que ya ha dado los datos precisos, sobre el problema de los ascensores, que nosotros en parte compartimos, pero sí le quiero dar datos

para que no acabe trasladando una sensación equivocada: el 10,4% de las viviendas en Andalucía que tienen más tres plantas carecen de ascensor, la media en el Estado es del 13,6 y, por tanto, Andalucía ha hecho un esfuerzo histórico —no digo que no haya problemas, estamos trabajando en eso— mayor que el que ha hecho el conjunto del Estado.

El Plan —del Gobierno— de Vivienda acaba de aprobarse, dedica el 0,03% del PIB a políticas de viviendas; el conjunto del Estado, el 0,5; la media en la Unión Europea, el 1,4.

Andalucía antes de la crisis instaló ascensores con apoyo público para 44.000 familias. En este programa, hasta el 2020, pretendemos alcanzar 26.000 familias más. Por tanto, no solo estamos preocupados, estamos ocupándonos de esa tarea, estamos cumpliendo los compromisos y abriendo todos los cauces posibles para avanzar en esa dirección. Pero también ustedes que tienen capacidad de influir en un tema que tanto les preocupa: díganle al Gobierno de la Nación que la política de vivienda, en general, y la accesibilidad es un problema serio y dediquen algo más del 0,03% de la riqueza nacional a políticas de vivienda.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

18/POC-000529. Pregunta oral relativa a pasarela ciclista de la SE-30 y Plan Andaluz de la Bicicleta

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vamos a hacer un pequeño cambio en los turnos de las preguntas y ahora vamos a pasar a la pregunta número 5, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a la pasarela ciclista de la SE-30 y Plan Andaluz de la Bicicleta.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, veinticinco años de espera es lo que ha costado que se construya la pasarela ciclista y peatonal de la SE-30, a la altura de Tablada, en Sevilla.

Este problema se originó en el lejano 1992, por la construcción de carreteras en las que no se tuvieron en cuenta los enlaces peatonales y ciclistas con las distintas poblaciones del entorno de la capital andaluza.

La infraestructura ha costado más de 1,7 millones de euros, tiene una longitud de 240 metros y un vano central de 58 entre las pilas.

Fue licitado en tres ocasiones, reconecta la extensa red de carriles bici de Sevilla capital con la vía ciclista del puente metálico de San Juan de Aznalfarache, salvando para ello el trazado de la autovía SE-30 y enlazando los carriles bici de la capital andaluza con la populosa zona del Aljarafe.

En la tercera licitación, la obra se adjudicó en otoño de 2016, por un importe de 1.220.000 euros, y los trabajos se reiniciaron en enero de 2017.

El coste total se ha elevado a 1.677.000 euros, casi medio millón de euros más del montante por el que se adjudicó.

El consejero, el señor consejero destacó en la reciente inauguración que los ciclistas cuentan al fin con una alternativa segura para circular entre Sevilla y el Aljarafe, pues la construcción de la autovía SE-30 supuso la desaparición del antiguo camino peatonal que conectaba la ciudad con los municipios de la zona sur de El Ajarafe.

La nueva pasarela tendrá una altísima rentabilidad social, efectivamente, dado el número de ciclistas que ya circulan a diario entre la capital y las localidades del sur del Aljarafe. El ayuntamiento ha redactado ya la obra destinada a conectar la nueva pasarela con la red de carriles bici.

En este sentido, en la asociación ciclista sevillana A Contramano se congratulaban de la culminación de esa infraestructura tan necesaria, pero subrayan que no deja de ser lamentable que una reivindicación tan justa y evidente haya necesitado tanto tiempo para convertirse en realidad.

Desde la asociación, apuntan que la construcción de la S-30, realizada a toda prisa y sin demasiado respeto hacia los vehículos no motorizados, supuso cortar por mucho tiempo —en algunos casos, para siempre—, caminos y carreteras locales que comunicaban Sevilla con su entorno rural y vecinal. Solo poco a

poco, con esfuerzo y muchas movilizaciones, se han ido recuperando algunas de esas conexiones, gracias al compromiso de miles de ciclistas, senderistas, peatones, etcétera.

No deja de ser lamentable que una reivindicación tan evidente haya necesitado casi treinta años para poder culminarse con éxito. Esperamos que no ocurra lo mismo con el vigente Plan Andaluz de la Bicicleta.

Por otro lado, en la Comisión de Fomento ha quedado claro el afán del consejero por darle impulso y apoyo a la Red Eurovelo, acogándose a fondos europeos para ello, lo que beneficiaría el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta. Nos congratulamos también de que se siga ese esfuerzo, ese refuerzo a la red andaluza.

Es una evidencia, por todo lo expuesto, que a la construcción de grandes infraestructuras viarias le siguen problemas de movilidad peatonal y ciclista en las áreas metropolitanas, por lo que teniendo en cuenta...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, su tiempo ha acabado.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Concluyo.

En cuanto a lo dilatado de los tiempos en que se solventan las trabas de movilidad, la pregunta que hago es la siguiente: ¿está la Consejería de Fomento y Vivienda dispuesta a mantener y desarrollar ese Plan Andaluz de la Bicicleta en el poco tiempo de vigencia que queda para que finalice dicho plan, teniendo en cuenta la escasez de financiación que, año tras año, se ha constatado en los presupuestos, y las dificultades con las que se encuentran ciclistas y peatones para salvar las infraestructuras viarias que fragmentan nuestro territorio?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, las preguntas no son de tres minutos y medio, por favor. Consejero, cuando usted pueda.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

E intento ser lo más breve posible.

Bueno, efectivamente, la demanda puede llevar muchos años, ciertamente. La sensibilidad que había por parte del conjunto de la sociedad y de las Administraciones públicas hace muchos años, cuando se construyen grandes infraestructuras, no es la que hoy hay. Por lo tanto, lo que hemos dado respuesta —afortunadamente, con una solución yo creo que óptima, desde el punto de vista funcional y, si me permiten incluso, desde el punto de vista estético—, es a una demanda que tiene que ver no solo con la comunicación ciclis-

ta, sino también con la peatonal; es recuperar un camino natural de comunicación entre todas las zonas del Aljarafe con la capital y viceversa, que, efectivamente, la construcción de la autovía generó un efecto barrera que lo hacía imposible, o lo hacía a altísimo riesgo, si se pretendía traspasar.

Por tanto, yo creo que hay una solución, una solución óptima desde el punto de vista, quizá no de los tiempos, pero sí desde el punto de vista de la solución en términos económicos, en términos funcionales y en términos estéticos.

El Gobierno de Andalucía es consciente, igual que estamos hablando antes de metros y tranvías, no son diferentes los peatones y las soluciones ciclopeatonales. Estamos hablando de hacer ciudades más amables, entornos metropolitanos donde se pueda transitar de forma peatonal y de forma impulsada por vehículos no motorizados, y hacer eso compatible y combinable con el transporte público.

Vamos a seguir invirtiendo en esa dirección. Ahora mismo tenemos en marcha vías ciclistas en Huelva. Estamos trabajando en Córdoba, en cuatro o cinco sitios, en la ronda de Marrubial. Estamos a punto de firmar el convenio con Granada. Ayer, anteayer, perdón, hubo una reunión, yo espero que definitiva, con el Ayuntamiento de Málaga, para poner a disposición los suelos para poder intervenir. Estamos, también, con el proyecto muy avanzado de comunicación de Valdezorras con Parque Alcosa. Lo estamos haciendo en la avenida del Mediterráneo, en Almería. También el Armilla-Alhendín, en Granada. La comunicación también del PTS con Granada. En Cádiz, en una comunicación de la zona de extramuros y dentro del casco histórico, para cerrar el circuito. En el programa Eurovelo, que usted señalaba, en fin, que es un tema de largo recorrido, pero en el que estamos trabajando, está previsto también una inversión de casi cuatro millones y medio entre Conil y Caños de Meca. En Jaén...

Es decir, hay un conjunto de inversiones que, acomodándonos a los límites presupuestarios en los que estamos, evidentemente, no forma parte de cosa que tengamos en el olvido. Estamos activos, y estamos, en el conjunto de Andalucía, haciendo un despliegue de iniciativas, en colaboración con los ayuntamientos, que van a permitir seguir ampliando esa cuota de transporte peatonal y de transporte no motorizado, que yo estoy convencido que hará las ciudades más amables.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000537. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación del mercado de abastos de Linares (Jaén)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a obras de rehabilitación del mercado de abastos de Linares.

Para ello, tiene la palabra el señor Campos.

Cuando usted quiera.

El señor CAMPOS LÓPEZ

—Sí, muchas gracias, querida presidenta.

Y buenos días a todos y a todas, señorías.

Y buenos días también a usted, consejero, buenos días y agradecerle que hoy vaya a contestar a esta pregunta.

Le digo esto porque la celeridad y la urgencia que ha mostrado su consejería con el derrumbe del mercado de abastos de Linares es digno de destacar.

Y, mire, consejero, este edificio es un edificio muy singular y con muchos valores para la ciudad de Linares. Lo es por su historia, pero también lo es por su valor histórico y por su valor arquitectónico y artístico. Pero sobre todo lo es por lo que representa para muchas generaciones de linarenses.

Lo es para los que comprábamos allí en el mercado y lo es, sobre todo, para las diecisiete familias, para los diecisiete comerciantes, que vivían del mercado, los que vendían fruta y verdura, los que vendían carne y pescado, los que vendían encurtidos. Familias que han apostado por el comercio tradicional, en estos tiempos en los que las grandes superficies parece que se comen todo.

Este trabajo y esa cultura tradicional se vinieron abajo el pasado día 11 de marzo, durante el temporal que azotó a Andalucía y que, especialmente, fue muy duro en Linares durante la tarde de ese domingo. La fuerte lluvia y el viento derrumbaron, como le digo, la cubierta y el lateral del edificio, y destruyó completamente la totalidad de todos los puestos del mercado. Por suerte, tengo que decirle, consejero, que pasó en domingo, y no en un día laborable, porque, si no, estaríamos seguramente aquí pues lamentando la pérdida de personas. Solo hubo un herido, y desde aquí, desde el Grupo Socialista, le deseamos una pronta recuperación.

Pero, claro, consejero, el derrumbe ha ocasionado muchos problemas. De hecho, usted mismo estuvo allí solo doce horas después, visitando y conociendo y preocupándose por la situación de ese mercado. Los dos problemas más importantes son la adecuación de ese edificio y, lógicamente, la adecuación de un espacio nuevo para los comerciantes del mercado. Para la adecuación de ese nuevo mercado, la pronta disposición de ciento veinte mil euros por parte de la Junta de Andalucía, y de doscientos mil euros por parte de la Diputación de Jaén, y también, la rápida redacción de un proyecto por parte de los técnicos del ayuntamiento, han hecho que en pocas fechas tengamos un nuevo espacio para ese mercado. Igualmente desde el Grupo So-

cialista le hemos pedido al Gobierno de España la declaración de unas ayudas extraordinarias para los daños del temporal.

Y para lo segundo, para la recuperación del edificio, que también es muy importante, ya se están dando y se han dado algunos pasos. Se han retirado los escombros y se han consolidado todos los muros que quedaron en pie y, además, los técnicos del ayuntamiento, como le decía, han hecho un gran trabajo y han recomendado que se pueda rehabilitar este edificio, y que se recupere la cubierta de este edificio singular.

Por todo ello, yo le quiero preguntar, consejero, ¿qué medidas ha tomado el Gobierno de la Junta de Andalucía para paliar los daños de los comerciantes del mercado, y qué previsión existe para la rehabilitación del edificio del mercado de abastos de Santiago, en Linares?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como usted bien señala, el temporal tuvo ese efecto en la ciudad de Linares y, concretamente, en relación con el mercado de abastos.

La presidenta del Gobierno de Andalucía, que está firmemente comprometida con la realidad de Linares, acabó, bueno, planteándome que fuese yo de forma inmediata a esa visita, que hicimos en nombre del Gobierno, porque había compromisos de inversión de diferentes departamentos, no solo de la Consejería de Fomento, también de Cultura y también de Administración local.

Lo primero, y coincido con usted, es, afortunadamente, no tener que lamentar ninguna víctima mortal; hubo una persona herida, a la que deseamos la recuperación más rápida posible. Pero, junto a eso, ciertamente, lo inmediato era dar una respuesta, lo más urgente posible, a la gente que, de la noche a la mañana, había perdido su puesto de trabajo, su forma de vivir. Y, por tanto, planteamos una línea de cooperación con el ayuntamiento desde el Gobierno, desde el Departamento de Administración Local, para que pudiera habilitar, de forma urgente unos locales que permitieran el desarrollo de la actividad económica de las personas que se habían visto afectadas.

Línea de trabajo, con una aportación económica de ciento veinte mil euros, que estaba complementada, también, con otra aportación de la diputación —quiero recordarlo—, que sumaban en torno a trescientos mil euros, puestos a disposición del ayuntamiento para hacer esa tarea de forma urgente.

El siguiente paso, o simultáneamente, era cómo, efectivamente, un edificio de interés arquitectónico, que forma parte también de la memoria colectiva de la ciudad, un edificio de 1903, neoclásico; tiene una parte mudéjar, con trazas de una... similar, en términos arquitectónicos, al hospital de Los Marqueses de Linares; yo creo que tiene suficiente interés, desde el punto de vista arquitectónico, como para que sea recuperado.

Lo que hemos planteado al ayuntamiento es la cooperación entre Cultura y Fomento para hacer la consolidación del estado en que ha quedado, paso necesario para plantearse un proyecto de restauración global. En esa tarea es en la que estamos, y yo lo que quiero es dejar de manifiesto y reiterar que, efectivamente, habiendo atendido lo más urgente, que era la puesta en marcha de una solución para la gente que ha perdido su puesto de trabajo y todas las familias que viven de esto, al final, hagamos esa tarea de consolidación de ese edificio, contribuyamos con ello a que no se pierda una seña arquitectónica, histórica, de memoria colectiva y de una enorme funcionalidad dentro del centro de la ciudad, que es el mercado.

Por lo tanto, vamos a hacer esa tarea de inversión para la consolidación de la estructura tal cual ha quedado. Y ese es el paso a partir del cual haremos un proyecto de recuperación definitiva, probablemente a través del 1% cultural que nos permite, en definitiva, volver a tener un uso en la ciudad de un edificio emblemático como ese.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000538. Pregunta oral relativa al arreglo de la carretera A-493

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta también por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al arreglo de la carretera A-493. Y para ello tiene la palabra la señora Romero.

Cuando usted pueda.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta. Muy buenos días, consejero.

Las buenas comunicaciones son fundamentales para el desarrollo de los pueblos y comarcas, en este caso que hoy nos ocupa, pues de la provincia de Huelva. Y mantenerlas en perfecto estado es vital para los municipios por donde discurren.

Hoy quiero poner en valor el compromiso de esta consejería con la carretera A-493, que une las localidades de La Palma del Condado y Valverde del Camino. Una carretera onubense que sirve de nexo viario de unión entre las comarcas del Condado, el Andévalo, la Cuenca Minera y la Sierra de Huelva, con la A-49, autovía que las comunica con Sevilla; y donde su consejería, me consta que va a invertir una cantidad importante de dinero buscando su mejora y acondicionamiento. Información que, también me consta, ha sido remitida por la propia delegada territorial en Huelva a los Ayuntamientos de La Palma y Valverde para su conocimiento.

Porque su consejería cumple, consejero, mostrando sensibilidad y empeño en la mejora de nuestra red viaria; con el acondicionamiento de las infraestructuras clave para el desarrollo comercial y laboral en comarcas onubenses, ya que esta vía es usada por gran número de vecinos y además es utilizada también como puerta de entrada para muchos visitantes. Sensibilidad que desde aquí me va a permitir que le pida también al Gobierno central para con las infraestructuras de Huelva, una provincia olvidada por el PP, que nos castiga incesantemente, obligándonos a transitar por carreteras nacionales con un estado pésimo. Como puede ser el caso de la 433 o de la 435. Carreteras nacionales que, como ya le digo, en muchos tramos son intran-sitables. Por ejemplo, con el caso de la 433, se trata de la Nacional Sevilla-Lisboa, y es vergonzoso su estado, además de peligroso, con un piso casi inexistente en muchos tramos y unas travesías que cruzan pueblos enteros con unos índices de peligrosidad altísimos y con una gran cantidad de puntos negros. La verdad es que el PP onubense critica con mucho entusiasmo cuando se trata del arreglo de carreteras autonómicas. Y les pediría este mismo entusiasmo para reclamar al Gobierno central el arreglo de las nacionales también.

Y para no extenderme más, consejero, le pediría que indique ante esta comisión qué trabajos se van a desarrollar en esta vía y la partida destinada para tal fin, porque una vez más demostramos que nosotros sí miramos por nuestra comunidad.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, esta vía que tiene origen en la A-49, a la altura de Bollullos Par del Condado, y cuyo recorrido hasta Valverde del Camino representa 32 kilómetros de longitud, se ha visto afectada, como otras muchas carreteras también, por las incidencias de las elevadas lluvias y el temporal de estas últimas semanas. Esto nos lleva a plantear tres intervenciones.

De forma secuencial en el tiempo, la primera va a ser una actuación de emergencia; una actuación de emergencia que va a tener un importe de 300.000 euros, entre los kilómetros 27 y 33 de esta vía, que, por tanto, como tiene el carácter de emergencia será ejecutada de manera inmediata, y cuando las condiciones climatológicas nos lo permitan. Además de esa intervención de 300.000 euros, dentro del marco del contrato de servicio de mantenimiento de firmes de la red de carreteras en Andalucía en lo que se refiere a la provincia de Huelva, el anuncio de licitación que se publicó en el *Boletín Oficial* el día 27 de febrero, tenemos prevista también una inversión de 200.000 euros en esta vía de comunicación.

Por lo tanto, el montante total será de 500.000 euros en la reparación del firme, entre las dos fuentes de financiación, información que hemos trasladado ya también al Ayuntamiento de La Palma del Condado y al Ayuntamiento de Valverde del Camino. Las actuaciones consistirán en fresado, retirada del firme en mal estado, la reposición del firme mediante la aplicación de un paquete de cuatro o cinco centímetros de mezcla bituminosa, por lo tanto, el repintado y la señalización horizontal en todo el tramo.

Pero junto a eso, además, tenemos otro proyecto, que es la intercesión entre la A-493 con la A-472, a su paso por la travesía de La Palma del Condado, un proyecto que está redactado, cuyo importe es 499.596 euros, para la construcción de una glorieta que elimine los riesgos que tiene la actual intersección. Esa obra será licitada, en un plazo también relativamente breve. Y, por tanto, la suma de las tres actuaciones va a representar una inversión en torno al millón de euros.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000530. Pregunta oral relativa al despido de trabajadores de la compañía Easy 2000 SL, adjudicataria del contrato de obras del barrio de Las Palmeras, de Córdoba, promovido por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario de Podemos, relativa al despido de trabajadores de la compañía Easy 2000 SL, adjudicataria del contrato de obras del barrio de Las Palmeras, de Córdoba, promovido por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Para ello tiene la palabra el señor Moscoso.

Cuando usted quiera.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Y buenos días, señor consejero.

Bueno, nosotros le traemos aquí un tema que nos preocupa, porque nos hicimos eco de una noticia que había salido en prensa de un conjunto de trabajadores, 15 trabajadores de la construcción, que habían sido despedidos por la empresa Easy 2000 SL, en un contrato, en una adjudicación que estaba ejecutando en el barrio de Las Palmeras, en Córdoba, promovido por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Y, bueno, pues nos reunimos con ellos y nos trasladaron pues que a estos trabajadores se los estaba contratando..., en el momento del contrato les obligaban a firmar el finiquito, el preaviso, la EPI, además trabajaban de lunes a sábado, no hacían 40 horas, hacían 57 horas. Trabajaban todos los fines de semana, estuvieron un año sin vacaciones, no les daban las vacaciones. En las nóminas aparece que les hacen un IRPF del 2%. Se figura, está todo documentado, lo que le estoy diciendo lo he podido corroborar. Y, bueno, ni siquiera te avisaban cuando te despedían, incluso en algunos casos te despedían cuatro días antes del momento en el que te habían avisado, cuando habías estado trabajando esos días. A otros los han tenido varios días trabajando sin darlos de alta. Es lo que dicen los trabajadores. E incluso a algunos los tienen contratados en obras diferentes de esta obra en cuestión.

Entonces, claro, haciéndonos eco de ello, nosotros no teníamos más remedio que preguntarle a esta consejería y a este consejero, en esta comisión, si estaba al tanto de estos hechos, si habían supervisado el cumplimiento de la normativa laboral en el desarrollo de la ejecución de este trabajo. Y en su caso qué medidas va a adoptar la consejería para verificar esta y otras obras en el marco de estas ejecuciones que se están llevando a cabo en Andalucía para verificar las condiciones laborales que se dan en ellas.

Muchas gracias de antemano.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, la relación que tiene la consejería, a través de la Agencia de Bienes de Rehabilitación, con la empresa Easy 2000 SL, en la ejecución de la obra a la que usted se refiere, es una relación de..., no de subcontrata sino de contrato directo con ella. Y por tanto la relación, lo que establece el pliego de condiciones es ley entre las partes, ¿verdad? ¿Qué obligaciones tiene el contratista? Que es la que hemos verificado nosotros en relación con esta empresa. Bueno, tener en alta en Seguridad Social al personal de la obra, obviamente, incluido el personal que pudiera estar en las subcontratas y en empresas auxiliares. Y se establece la responsabilidad de la empresa adjudicataria en cuanto al cumplimiento de la normativa laboral, quedando formalmente exenta AVRA de cualquier incumplimiento de dicha normativa. Pero, aunque sea la formalidad esa, sí estamos preocupados con que, efectivamente, acabe estando cumpliéndose toda la reglamentación laboral.

Antes de la firma del contrato se requirió a la contrata para que presentara los certificados de estar al corriente en materia de obligaciones tributarias frente al Estado, frente a la comunidad autónoma, y sus obligaciones frente a la Seguridad Social. También en materia de prevención de riesgos laborales la empresa ha cumplimentado sus obligaciones, designando coordinadores de seguridad y salud e incorporando los correspondientes estudios de seguridad y salud en el proyecto, y nuestra preocupación y nuestra ocupación es que las relaciones que mantengamos con todas las empresas que contratan con la Administración pública, en este caso con la consejería, es que desde luego se cumplan absolutamente todas las reglamentaciones laborales en relación con los trabajadores que están a su servicio en materia salarial, en sus convenios, en materia de Seguridad Social, en materia de riesgos laborales.

Cualquier información que tengamos, que vaya en la dirección contraria, pues evidentemente la acabaremos analizando, investigando y, en su caso, si es cierta, las empresas tendrán que asumir su propia responsabilidad. No estamos ajenos, porque las relaciones, insisto, de la Consejería con las empresas que ejecutan obras en nombre del Gobierno de Andalucía tienen que cumplir toda la reglamentación laboral vigente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Moscoso, tiene usted nada, unos segunditos.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Bueno, le agradezco, señor consejero, le agradezco la respuesta y le transmito el interés en que haga el máximo esfuerzo posible por comprobar estas situaciones. Nosotros también tomaremos medidas porque hay una decena de denuncias, hasta donde sabemos, por la vía laboral, y, bueno, transmitiremos esto a la Fiscalía de Córdoba para que también desarrolle su labor de investigación, que se puede sumar a la que haga la propia consejería.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

No tenga duda de que vamos a ejercer toda nuestra responsabilidad en relación con lo que son los intereses y el cumplimiento de la legislación laboral en materia de seguridad y en materia de convenios colectivos y en materia de contratación.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000522. Pregunta oral relativa a ejecución de las tecnocasas

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la ejecución de las tecnocasas, y para ello tiene la palabra la señora Romero Pérez.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ¿cuándo va a proceder la Consejería que usted preside a la firma del pacto resolutorio sobre el acuerdo de extinción, por mutuo acuerdo, de las partes del convenio de colaboración entre la consejería que usted preside y el Ayuntamiento de Málaga, para el desarrollo de actuaciones públicas de rehabilitación en el centro histórico de Málaga, que comprendía la ejecución de las tecnocasas?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, usted señala un acuerdo que existía..., que existía y existe, en tanto sea definitivamente sustituido, no en el objetivo final, que es hacer intervenciones para regenerar el casco histórico de la ciudad Málaga, sino en la dimensión y el alcance que tenían esas obligaciones que ambas partes asumían en aquel momento. No ha sido ajena la dinámica de cumplimiento de esa relación, libremente pactada entre el ayuntamiento y la consejería, a como ha ido pues la crisis económica y las limitaciones que ha impuesto a todas las políticas de todas las ministraciones, del Ayuntamiento de Málaga y de la propia consejería.

Se llegó a la conclusión de que había que buscar unas fórmulas de resolución del contrato para, como digo, no renunciar a los objetivos que tenía, sino dimensionarlos a los recursos disponibles en este momento. La Dirección General de Presupuestos emitió el pasado 14 de noviembre el preceptivo informe favorable para la resolución por mutuo acuerdo de ese convenio y estamos a la espera, y ya será cuestión de pocos días, de que definitivamente la asesoría jurídica acabe los términos en los que se plantea la resolución.

¿Eso da paso a qué? A que la Junta de Andalucía, en la obligación y en los compromisos que asume, actúe en la calle Curadero y en la calle Parras, con un proyecto de construcción de 28 viviendas, 29 plazas de garaje, 28 trasteros y una actuación en el corralón de vivienda de la calle Curadero, que va a tener también,

sobre una parcela de 593 metros cuadrados, una actuación sobre 16 viviendas. Y el presupuesto de las obras estará por encima de los tres millones de euros, aproximadamente.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría.

La señora ROMERO PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, yo la verdad es que eso de que quedan pocos días en el tema de este convenio, que por cierto propusieron ustedes, la Junta de Andalucía hace quince años que comprendía el compromiso de invertir más de 100 millones de euros y la construcción y promoción de 600 viviendas protegidas, y al que ustedes mismos renuncian en el año 2013, abandonando y dejando, bueno, en una situación un barrio que está..., no sé si usted ha ido por allí, señor consejero, pero esto está justo a la espalda de la casa donde nació Picasso. Pues la verdad es que es síntoma de dejadez y de bueno, una falta de compromiso por los proyectos que ustedes mismos empiezan en la ciudad de Málaga, que no tiene nombre, porque estamos hablando del año 2003 y el 2013, donde ustedes renuncian a este proyecto y es el propio Ayuntamiento de Málaga el que les dice: vamos a llegar un acuerdo para poder promover viviendas desde el ayuntamiento, y está paralizado todo, están las parcelas abandonadas, todo parado.

A final del año 2017, dijeron que esto está ya, es que ya, es que ya vamos a acordar, vamos a firmar el acuerdo, y estamos ya en el mes de abril del 2018 y no se sabe por qué ese acuerdo no se firma, señor consejero. Usted acaba de decir que es que quedan pocos días, pero permítame que le diga que es que ya no nos lo creemos, es que llevamos desde el 2016. El Ayuntamiento de Málaga, los malagueños han rescatado un proyecto de la Junta de Andalucía que ustedes han sido incapaces de poner en marcha y, encima, no firman este acuerdo final para liberar las parcela y el ayuntamiento pueda hacer equipamiento social y promover viviendas, y hombre, la verdad, me llama mucho la atención que usted ahora saque pecho y diga que van a hacer 36 viviendas en calle Curadero y calle Parras. Faltaría más, es que es su obligación promover viviendas, señor consejero, es que prometieron 600 y van a hacer 36.

Entonces, la verdad, a mí me gustaría que en su segundo turno usted marcara una fecha para la firma...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que acabar.

La señora ROMERO PÉREZ

—Sí, ya termino, señora presidenta.

... una fecha final porque no entendemos por qué está este tema paralizado desde el año, bueno, desde el inicio del año 2003, su renuncia, y después en el inicio de las conversaciones con el ayuntamiento...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, no se pueden alargar tanto las preguntas.

Lo siento muchísimo. No tiene la palabra ya.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, pues le he reiterado cuáles son las fechas y las razones.

El informe de presupuesto, que es preceptivo, tiene fecha de noviembre del 2017. Después de las múltiples conversaciones con el Ayuntamiento de Málaga para llegar a un acuerdo pactado obviamente, es que podía haberse hecho por otro procedimiento, pero había que llegar a un acuerdo consensuado con el propio ayuntamiento, y, por tanto, le estoy diciendo que, una vez cerrado ese acuerdo, tenemos el objetivo de iniciar esas promociones, que no serán las únicas.

Claro, cuando usted habla de obligaciones en materia de política de vivienda, yo le he dicho antes quizás a un compañero suyo que el compromiso del Estado y el de los ayuntamientos forma parte de las obligaciones que en política de vivienda tiene el conjunto de la sociedad, y los datos del último plan de vivienda es que el plan del estado representa el 0,03% de inversión en política de vivienda en el Estado. Es una cifra que está muy lejos, desde luego, de lo que representan los estándares medios del conjunto de países de la Unión Europea. Por tanto, la invitación es... hágala al Gobierno de Andalucía, yo la acepto, pero hágasela también a su propio Gobierno, al que sostienen ustedes como partido, que efectivamente los recursos destinados a las políticas de vivienda en España son manifiestamente insuficientes, para la rehabilitación, para la ayuda al alquiler y para la construcción de nuevas viviendas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Con esto damos por finalizadas las preguntas. Vamos a hacer una aclaración en el tema de las proposiciones no de ley. Vamos a cambiar el orden y vamos a empezar por la número 2, ¿de acuerdo? Pues nada.

[Receso.]

10-18/PNLC-000109. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de las viviendas sociales del Cuartel de Caballería de Utrera (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, vayan tomando asiento, que vamos a empezar inmediatamente. Señorías, por favor.

Empezamos con la primera PNL, propuesta por el grupo... —¡por favor!—, propuesta por el Grupo Popular, relativa a rehabilitación de las viviendas sociales del Cuartel de Caballería de Utrera, Sevilla.

Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Martínez. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señora presidenta.

Hace pocas fechas, visitábamos el centro histórico de Utrera, y tuvimos ocasión de visitar el antiguo Cuartel de Caballería, un magnífico edificio, que cuenta con grado B de protección en el plan especial del conjunto histórico de Utrera. Se levantó por orden del mismísimo Felipe II, en 1577, y fue declarado monumento histórico-artístico nacional en 1949.

Se trata de un edificio histórico, que se levanta en el lugar que, en su día, ocupaba la Puerta Jerez, una de las cuatro puertas con las que contaba la antigua muralla de Utrera. Una de las principales características de este inmueble es su inconfundible patio cuadrado, de arquitectura típicamente castellana de corrala; un enclave, desde luego, con un sabor inconfundible.

En su día también fue cuartel de la Guardia Civil de la localidad, y tras ser abandonado por esta, en el año 1988, el edificio pasó a ser de titularidad de la Junta de Andalucía, tras la cesión realizada por el entonces alcalde de Utrera, el socialista José Dorado Alé. La cesión llevaba aparejada la reconversión en viviendas de alquiler social para una veintena de familias con escasos recursos.

En la actualidad, y tal como pudimos comprobar, y hablamos con ellos en la visita, los vecinos se sienten desamparados, sin saber a quién acudir para que, bueno, se mantenga y se conserve el edificio en las condiciones adecuadas, para que se arreglen los desperfectos y los problemas con los que conviven a diario. Porque la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía sencillamente no les atiende, no les escucha y les da la espalda.

El exterior de la construcción presenta numerosos problemas de conservación, que son palpables a simple vista: no se pinta desde no se sabe cuándo, tiene grietas y, por supuesto, desconchones; problemas que también se localizan en el interior y en las estancias que ocupan los diferentes inquilinos. Y es que nunca, desde que se hicieron estas viviendas, se ha llevado a cabo ninguna reforma integral del edificio.

La fachada que da al mercado de abastos y a la plaza Ximénez de Sandoval es la que presenta un aspecto más preocupante, con zonas en las que el revestimiento casi ha desaparecido, y hay pequeños puntales, colocados en las ventanas para reforzar la construcción.

La realidad es que se trata de un edificio con una presencia potente en el centro de Utrera, y es obligación y competencia de la Junta de Andalucía conservar y mantener el inmueble en las debidas condiciones de seguridad, salubridad e higiene. Sin embargo, la realidad, como estamos viendo, es bien diferente. La puerta de acceso al patio solamente tiene una hoja; es decir, la puerta no existe; el zaguán presenta también desperfectos, y las viviendas, igualmente, ni siquiera son accesibles.

Por todas estas razones, desde el Partido Popular de Utrera —y quiero reflejar el trabajo de su portavoz, de Fernando, y del equipo en que trabaja— se ha venido pidiendo en el ayuntamiento la rehabilitación de este inmueble. Y aquí, por todas estas razones, queremos pedir, también, el apoyo de todos los grupos a una iniciativa que pretende que sea la Junta, como titular y competente para la protección del patrimonio histórico, y también como competente en las viviendas sociales, la que asuma la elaboración de un proyecto de rehabilitación integral de la antigua casa cuartel de la Guardia Civil, previendo, incluso, la posibilidad de otros usos compatibles y acordes a la catalogación de Bien de Interés Cultural del edificio. Y para ello, evidentemente, y según se refleja en los puntos de acuerdo de esta moción, refleje también una partida presupuestaria para su ejecución. Creemos que es una petición razonable, creemos que es competencia de la Junta de Andalucía, creemos que estamos planteando una moción de apoyo a la conservación del patrimonio histórico y también a la conservación de las viviendas que ocupa un grupo de personas.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Como no están ni Izquierda Unida ni Ciudadanos, pues pasamos al posicionamiento del Grupo Parlamentario de Podemos. La señora Molina Cañadas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora vicepresidenta.

Bien. El Cuartel de Caballería de Utrera es uno de los edificios que forman parte del plan especial del conjunto histórico de Utrera. Como se dice en la exposición de motivos, fue también la sede de la Benemérita en la localidad y, efectivamente, como describe esta PNL, no pasa por su mejor momento. El edificio presenta numerosos problemas de conservación. Pasó a ser propiedad de la Junta de Andalucía tras la cesión realizada por el entonces alcalde, en 1988. El Cuartel de Caballería cuenta con el grado B de protección en el plan especial del conjunto histórico de Utrera, y fue declarado monumento histórico-artístico nacional en 1949. Se trata de un edificio histórico, que se levanta en el lugar que en su día ocupaba la Puerta de Jerez, una de las cuatro puertas con las que contaba la antigua muralla de Utrera; eso habla de su relevancia.

Una de las principales características de ese inmueble, como ha dicho la proponente, es su inconfundible patio cuadrado, de arquitectura típica castellana de corrala, un enclave con sabor inconfundible, donde los vecinos, en la actualidad dicen sentirse desamparados, sin saber a quién acudir para que arreglen los desperfectos y problemas con los que conviven a diario. Son una veintena de familias, que desde hace algunas

décadas viven en este edificio del siglo XVI, que, tras ser abandonado por la Guardia Civil, fue reconvertido en viviendas de alquiler social para familias con pocos recursos.

El exterior de la construcción presenta, como queda dicho, numerosos problemas de conservación, con numerosos desconchones, y problemas que también se localizan en el interior y en las estancias que ocupan los diferentes inquilinos. Los vecinos se quejan de que el ayuntamiento se llevó las puertas para restaurarlas, hace cuatro años, y no han vuelto a saber nada más de ellas. De esta manera, dicen, nada impide el acceso al recinto del cuartel, por lo que los propios vecinos denuncian que se han producido robos de bicicletas, de motocicletas, que los perros entran y dejan allí sus excrementos, etcétera.

Los inquilinos más veteranos llevan viviendo en ese enclave hace más de veinticinco años, un tiempo en el que denuncian que nunca se ha llevado a cabo ninguna reforma o arreglo de envergadura. La fachada que da al mercado de abastos y a la plaza Ximénez Sandoval es la que presenta un aspecto más preocupante, también tiene refuerzos en las ventanas. A ello se suma el mal estado de la solería de la entrada, donde han desaparecido muchas losas, que han provocado importantes caídas. Algunos vecinos aseguran que, ante la pasividad de las Administraciones, han sido ellos mismos los que en algunas ocasiones han acometido pequeños arreglos del edificio, porque se sienten desamparados.

Entendemos que la pretensión, al solicitar la intervención de la Junta de Andalucía, es poner en valor este edificio, que forma parte del catálogo patrimonial de Utrera, pero también que pretenden poner encima de la mesa el cambio de uso del inmueble. Porque parece ser que, desde hace décadas, tiene un uso que suscita opiniones encontradas en la localidad, y da la impresión, leyendo esta PNL, de que la pretensión fuese, una vez rehabilitado el edificio, que se dedique a función distinta a la actual.

Ciertamente, recuperar la prestancia y el brillo con que debió lucir el edificio en otro tiempo es lo deseable, porque también se pondría en valor el entorno, haciéndolo más atractivo al turismo. Pero no olvidemos que el mayor valor es seguir ofreciendo techo y cobijo a los inquilinos que lo habitan. Ellos forman parte del paisaje y paisanaje de Utrera y, por tanto, no pensamos que merezcan ser desposeídos o expulsados del lugar que han habitado durante bastantes años.

La propia estructura del edificio, que ustedes resaltan, confirma que una de las principales características del inmueble es su inconfundible patio cuadrado, de arquitectura típica castellana de corrala, que le da ese sabor singular. Pues bien, las corralas eran patios de vecinos; es decir, tienen una función muy clara: servir de espacio colectivo a las viviendas o alojamientos que lo circundan. Entendiendo también que ustedes asumen la necesidad de ofrecer alojamiento digno a todas las personas que viven allí, sin que, además, sean expulsadas de su entorno habitual, hemos presentado una enmienda que..., una petición que suprime una parte del texto, que pueda generar confusión, dejando la petición perfectamente clara y el resto del texto sin modificar, que esperamos que ustedes admitan.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Para el posicionamiento del grupo parlamentario del Partido Socialista, tiene la palabra el señor Gómez Domínguez.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Como habían dicho, estamos hablando del edificio civil más antiguo de Utrera, que data de 1557. Primero, destinado a uso de caballerizas y, posteriormente, se dedicó en los años cincuenta a cuartel de la Guardia Civil. Ya en 1988 —se ha hecho referencia aquí— se cede por parte del Ayuntamiento de Utrera a la Consejería de Obras Públicas y Transportes para dedicarla a viviendas sociales. Esta cesión era durante 30 años, por lo tanto, vence justamente en este mismo hecho, perdón, en este mismo año. Hasta aquí los hechos.

Nosotros, ya le adelanto que no vamos a votar la propuesta, por múltiples razones, en concreto tres: una, porque en este caso la titularidad del edificio no es la Junta de Andalucía, es directamente el Ayuntamiento de Utrera. Por tanto, creo que no somos nosotros competentes desde el punto de vista..., yo creo que incluso hasta legal, competentes para decidir el uso de un bien. En otro caso se tendrían que establecer compensaciones cuando ceda este..., cuando termine este convenio, entre la Junta de Andalucía, los propios vecinos sin duda ninguna y el Ayuntamiento de Utrera para buscar la mejor solución posible para este edificio.

Segunda cuestión, por la disparidad de opiniones que tiene el Partido Popular. Dice una cosa aquí, dice otra cosa en el Consistorio. No ha dicho lo mismo el portavoz, que yo no digo que no haga buena labor allí en el Ayuntamiento de Utrera, pero no se está diciendo lo mismo en un sitio que en otro. Leo el acta directamente de la proposición que planteó el Partido Popular en el Ayuntamiento de Utrera: «Primero, instar a la Junta de Andalucía a que elabore un proyecto de rehabilitación de la antigua casa cuartel de la Guardia Civil y dote de una partida presupuestaria para su ejecución, y que se le dé un uso más propio de un bien de estas características, así como dar una alternativa digna a todos los inquilinos que se encuentran actualmente el dicho edificio.» O sea, el Partido Popular lo que está planteando es que ese edificio se dedique a otra cosa distinta, porque es un bien de interés cultural. Y, después, ya se verá qué se hace con los vecinos pero, evidentemente, lo que se está planteando es un realojo de los vecinos en otro sitio.

Son un poco más generosos en el Ayuntamiento de Utrera y plantean que se inste al resto de administraciones públicas para que colaboren presupuestariamente. Aquí solamente nada más que tiene que pagar la Junta de Andalucía, el Estado, evidentemente, aquí no tiene por qué participar.

Pero bueno, pues si ahí hay algunas dudas sobre el debate en sí, cito dos frases literales del portavoz, el señor Torres Delgado, el portavoz del grupo municipal del Partido Popular. Dice literalmente: «Como hemos visto que se va a cumplir el plazo de los 30 años en 2018, por eso traemos la moción, para empezar a trabajar en ello, porque creemos que es necesario que este edificio, primero, consiga tener una rehabilitación y, segundo, que pueda tener otro tipo de uso independientemente del de las viviendas.» O sea, nuevamente habla de un realojo de los vecinos en otro inmueble, pues en otro sitio completamente distinto. Pero, bueno, si no había quedado claro el tema hasta ahora, vuelve a reiterar: «La vivienda social no es un uso propio en un BIC, en un bien de interés cultural, nos guste o no nos guste. Y esas personas que viven allí, en un futuro estarán mucho mejor en unas viviendas nuevas y bien acondicionadas que donde están ahora, y eso es

una realidad.» O sea que aclárese, le hacemos caso al portavoz del Partido Popular, porque la propuesta que traen ustedes es completamente distinta de lo que están diciendo en el ayuntamiento.

Y, puestos ya, y termino, tercer motivo, que podrían haberse perfectamente aplicado el cuento. Han estado ustedes gobernando doce años en el Ayuntamiento de Utrera en coalición con el Partido Andalucista. Tenían una empresa municipal dedicada a la vivienda social y dedicada a la rehabilitación social. Esa empresa se llamaba Produsa, Produsa está ahora mismo en quiebra por falta de interés del gobierno municipal y las deudas, deudas contraídas con la Seguridad Social y con Hacienda, cercanas al millón de euros.

Entre otras cosas, se dedicaban ustedes a no pagarles la Seguridad Social a los trabajadores desde junio de 2007 a septiembre de 2013. O sea que yo creo que ya que está la situación en la que está, y ustedes son los grandes artífices y cómplices de esta situación, desde luego parece un poco irónico que vengan aquí a pedir lo que ustedes no fueron capaces de hacer durante doce años en el Ayuntamiento de Utrera.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gómez.

Para cerrar el debate, tiene la palabra la señora Martínez, que tendrá que decir su posición ante la enmienda del Grupo Podemos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Bueno, agradecer las intervenciones. Podemos ha replicado prácticamente la intervención que nosotros hemos hecho, con lo cual estamos de acuerdo. Y no entiendo muy bien cuál es el objeto de la enmienda, porque creo que se trata de elaborar un proyecto de rehabilitación integral de la antigua casa cuartel. Y no veo..., no veo cuál, por lo cual la podemos aceptar perfectamente.

El programa de la consejería de rehabilitación de edificios singulares es una repetición año tras año de los mismos proyectos. No hay recursos de la Consejería de Fomento y Vivienda para rehabilitar edificios singulares, y es competencia de la Junta de Andalucía. Se repiten —como digo— año tras año y, además, las obras de rehabilitación duran y duran. Casos como por ejemplo el Ayuntamiento de Écija, y otros muchos —pósitos, cillas, cabildos, etcétera— se repiten todos los años en los presupuestos y dan cuenta de los escasísimos recursos disponibles para afrontar este tipo de proyectos que, sin lugar a dudas, contribuyen a hacer ciudad.

Nosotros queremos dejar en manos de la propia consejería la aptitud, la aptitud con pe, del edificio en este momento para mantener el uso de rehabilitación de las viviendas o si, por el contrario, el ayuntamiento considera adecuado implantar un uso dotacional más acorde con la arquitectura singular del mismo. Sin duda, las familias que viven ahora mismo no deben verse afectadas.

Y, señor portavoz del Partido Socialista, bueno, ha esgrimido tres razones por las que van a votar en contra de esta proposición. Con lo cual, nos parece que están ustedes negando a los vecinos de Utrera lo que es su competencia y lo que realmente tienen que ofrecerle, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, que

es la protección del patrimonio histórico de Utrera, la protección además a los vecinos que están viviendo en unas viviendas sociales y a los que ustedes, durante este convenio de más de 30 años, no les han respondido. Y pretenden ahora, que termina el convenio, lavarse las manos y decir que ahora lo solucione el ayuntamiento. ¿Es que realmente ustedes no van a prorrogar ese convenio?, ¿es que se van a lavar las manos?, ¿es que no tienen ningún criterio sobre este edificio? Pues, me parece tristísima la política de vivienda social.

Mire, nosotros no estamos planteando en ningún momento y, por eso le digo que no hay disparidad de criterios, no estamos planteando en ningún momento que se expulse a los vecinos, lo que estamos planteando es que la Junta cumpla con su obligación de mantener las viviendas en las condiciones que necesita un edificio que está catalogado de bien de interés cultural y que, evidentemente, necesita presentar, como decía la portavoz de Podemos, la prestancia y el brillo necesario en el entorno en el que se encuentra. Por lo tanto, eso queda ahí de antemano.

Y, en tercer lugar, decía que lo podíamos haber hecho durante 12 años. Mire, nosotros no hemos estado gobernando 12 años, ya hubiéramos querido, y los que sí llevan ustedes más de 40 gobernando la Junta de Andalucía, teniendo la competencia de las viviendas sociales y del patrimonio histórico.

En cualquier caso, mire, independientemente de la decisión que se tome, lo que es evidente es que los espacios comunes, el acceso y el patio de este edificio tienen que ser rehabilitados y, además, son susceptibles de ser utilizados por actos públicos o por otras actuaciones. Y, por ejemplo, traigo a colación edificios de interés histórico como pueda ser, por ejemplo, el antiguo Hotel Triana, en el que se pregona la Velá de Triana, se realizan y se desarrollan eventos públicos municipales, en este caso, siendo en la actualidad un patio de vecinos.

Por tanto, es imprescindible que la agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía acometa las obras de rehabilitación y conservación necesarias que garanticen el mantenimiento del legado histórico que este edificio, de Felipe II hemos dicho, nada más y nada menos, y que cumpla con las funciones que por ley se atribuyen a la Junta de Andalucía como titular del mismo o como cesionario del mismo. Hacerlo sería, sin duda, apostar por el patrimonio histórico andaluz, por el centro histórico de Utrera y por las familias que viven en este edificio sin ser atendidas en lo que a conservación y mantenimiento se refiere, después de más de treinta años, por la Junta de Andalucía.

Nada más y muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

10-18/PNLC-000115. Proposición no de ley relativa a la línea C-2 de cercanías de Málaga

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda proposición no de ley, que sería la tercera, según el orden del día: proposición no de ley en comisión relativa a la línea C-2 de cercanías de Málaga, propuesta por el Grupo Podemos, y para ello tiene la palabra la señora Molina Cañadas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Bien, en esta PNL que traemos hoy pensamos en cómo abordar la mejora de los trenes de cercanías en todas las provincias. En este caso, la que traemos es la línea C-2 del cercanías de Málaga, con intención de no socavar los escasos presupuestos que, en muchas ocasiones, tiene la Administración autonómica. En ese sentido, en la red de cercanías de Málaga hay un servicio de trenes interurbanos que une Málaga y parte de los municipios de la provincia. Esta red comprende 70 kilómetros de vía férrea —dos líneas— y 24 estaciones en servicio.

El núcleo de cercanías de Málaga es uno de los más importantes de España desde el punto de vista económico, debido al número de viajeros que tiene.

El servicio de esta línea se realiza tanto en la C-1 como en la C-2, con unidades Civia.

La Línea C-2 del cercanías de Málaga recorre 38 kilómetros a través del valle del río Guadalhorce, entre Málaga y Álora. En su recorrido atraviesa los términos municipales de Málaga, tiene cinco estaciones; en Cártama tiene dos estaciones; en Pizarra una, y en Álora, otra.

Esta línea circula por una vía de ancho ibérico, única y electrificada. En algún momento se ha pensado —y, sin embargo, no se llegó a hacer— ampliar esa línea C-2 desde Álora hasta Fuente de Piedra, pasando por Las Mellizas, el Chorro y Bobadilla.

Esta ampliación no sería costosa —que es en lo que hacemos especial hincapié—, ya que aprovecharía la línea ferroviaria de media distancia, Sevilla-Málaga, y atendería a los enclaves naturales y turísticos del Paraje Natural del Desfiladero de los Gaitanes y de la Reserva Natural de la Laguna de Fuente de Piedra. En el tramo se daría servicio al enclave turístico del Caminito del Rey.

Sin embargo, creemos que se hace necesario extender la línea C-2, no solamente hasta donde se planteaba inicialmente, sino más allá, hasta La Roda de Andalucía, que es el pueblo que, aunque pertenece a la provincia de Sevilla, está muy ligado y dependiente, gracias al ferrocarril, a Málaga y a su provincia. Esta extensión no supone coste económico en infraestructuras, dado que existe la línea electrificada, y supondría meter en el mapa ferroviario nuevamente a La Roda de Andalucía, localidad por la que, actualmente, teniendo estación en servicio, no discurre ni un solo tren de viajeros, obligando a su población a depender del automóvil particular, con los costes ambientales y sociales que ello supone.

Con esta prolongación de la línea C-2 se daría servicio a la estación del Chorro, en pleno desarrollo económico, y de visitantes, gracias a la puesta en marcha del Caminito del Rey, a Bobadilla, núcleo

ferroviario por excelencia en la provincia de Málaga, que se enriquecería, gracias a la comunicación ferroviaria, a nuevas posibilidades productivas que ayudarían a fijar población en el medio rural; Antequera-Santa Ana, como núcleo actual de distribución ferroviaria, y Fuente de Piedra, localidad que actualmente tiene estación en servicio, pero no tiene parada y no admite viajeros ni ningún tren, obligando a su población a depender del automóvil particular y a que no se ponga en valor el uso y disfrute de la Laguna de Fuente de Piedra.

Por todo lo expuesto, la proposición que traemos hoy tiene únicamente dos puntos, que serían: aprovechar la infraestructura existente entre Málaga y La Roda de Andalucía; prolongar esa línea C-2, que actualmente llega solo hasta Álora, para que llegase, ya que existe y está electrificada; aprovechar también la ampliación para ofrecer horarios razonables y adecuados, con el fin de animar a los potenciales usuarios a elegir este medio de transporte, que es más eficiente, limpio y sostenible.

Hemos recibido una enmienda, por parte del Partido Socialista, de tal manera que deje de implicarse la Junta de Andalucía en el proyecto y que se inste exclusivamente a la responsabilidad del Gobierno de España. En ese sentido, hemos pedido hacer una transacción con ellos, para que se pida a ambas administraciones que lleguen a acuerdos que impulsen la consecución de estos dos puntos que solicitamos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos. El señor Hernández tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, esta proposición no de ley planteada por Podemos, respecto a la ampliación de la línea C-2 de cercanías de Málaga, bueno, pues la valoramos positivamente. La valoramos positivamente aunque entendemos que la Junta de Andalucía no es quien tiene la competencia, es el Gobierno de la Nación, aunque bien es cierto que en la proposición no de ley se menciona «que realice el Consejo de Gobierno las actuaciones oportunas en el ámbito de sus competencias», con lo cual queda claro.

Lamentablemente, la red de cercanías de Málaga, tanto la C-2, de la que se trata esta proposición no de ley, como la C-1, bueno, está olvidada, está realmente olvidada por el Gobierno de la Nación.

Nosotros hemos planteado propuestas de mejora de varias estaciones en la C-1, especialmente la que va a la costa, la que va a Fuengirola. Lamentablemente, el Gobierno de la Nación se ha olvidado completamente de Málaga y de su red de cercanías, de su necesidad de ampliación, en cuanto a la C-1, y en su obsoleta línea C-2, que, como bien mencionan la proposición no de ley y el grupo proponente, pues en El Chorro no tiene suficiente cobertura, y es un centro turístico muy importante en la provincia. El Caminito del Rey es una adecuada opción, y de éxito.

Nosotros reconocemos el éxito, sea de un color o sea de otro, porque es el sentido común de los ciudadanos. El Caminito del Rey es una opción turística, pero no está bien conectada con la red de cercanías porque el Gobierno de la Nación pues lo ha abandonado, ha abandonado las conexiones ferroviarias.

Yo soy usuario, como otros diputados de esta Cámara, soy usuario de esa línea sobre la que discurre el tren de cercanías —tuve, además, un accidente por el lamentable estado en el que se encuentra la red ferroviaria de Adif entre Málaga y Sevilla, por la que discurre el media distancia y este cercanías—, y es necesario, desde luego, que, por fin, haya una apuesta ferroviaria en Málaga.

Consideramos necesario que se amplíe la red de cercanías. Vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley del Grupo de Podemos porque lo consideramos razonable, razonable ampliar la línea C-2 de cercanías, y también consideramos razonable —aunque no hemos hecho enmienda, porque entendemos que no es competencia de la Junta de Andalucía— hacer un ramal hacia el parque tecnológico de esta línea C-2, porque lo está demandando la ciudadanía, porque está saliendo la gente a la calle. Porque el parque tecnológico está ahora mismo con un crecimiento muy limitado por esa falta de definición del Gobierno de la Nación para conectar la red de cercanías al parque tecnológico y por esa falta de, también, interés, por parte de la Junta de Andalucía, hasta ahora, aunque afortunadamente ya hemos arrancado el compromiso del consejero para que se trace una línea de metro al parque tecnológico. Ojalá el Gobierno de la Nación haga ese ramal, también necesario, de cercanías, con el parque tecnológico, y realmente se desarrolle la red de cercanías en el área metropolitana de Málaga, que es muy necesaria, porque la necesidad de movilidad desde La Roda de Andalucía —como bien menciona la proposición no de ley— hasta Málaga capital es necesaria. Hay que aumentar las frecuencias, hay que mejorar, de otra forma, El Chorro, y vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular, y en su nombre, la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

En líneas generales, toda actuación que apueste por el transporte público colectivo va a ser siempre objeto de apoyo del Partido Popular de Andalucía. Ahora bien, para ello es necesario que se alcance el máximo acuerdo posible entre las administraciones y agentes económicos y sociales.

Ante esta iniciativa que plantea el Grupo Parlamentario de Podemos, quiero..., la he leído con atención, la he analizado y luego también he visto la enmienda que planteaba el Partido Socialista, que me alegro que se haya —ha dicho la portavoz—..., que se ha hecho una transaccional para modificarla, porque nosotros sí entendemos que el Gobierno andaluz no se puede desentender de lo que son sus competencias,

que vienen recogidas no solamente en el Estatuto de Autonomía, donde —lo voy a decir— «corresponde a la comunidad autónoma la competencia exclusiva sobre la red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras, caminos y cualquier otra vía y demás», y, bueno, la Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía. Por eso me llamó muchísimo la atención cuando me llegó también la enmienda que planteaba el Partido Socialista.

Entendemos que nosotros, el Partido Popular Andaluz, defendemos, en este sentido, la colaboración institucional, y, por lo tanto, habiéndose producido la transaccional en la enmienda, pues vamos a apoyar favorablemente la moción de Podemos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista la señora Ruiz.

Cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta. Buenas tardes ya a todas y a todos.

Yo quiero empezar mi intervención diciendo la posición del Grupo Parlamentario Socialista a esta PNL.

Hemos incluido, como bien ha dicho la señora Molina, una enmienda, y decirle también que aceptamos la transaccional.

Hemos trasladado esta enmienda, la hemos registrado, porque no es competencia, aunque la señora Romero quiera decir que sí, no es competencia de la Junta de Andalucía ni de la Consejería de Fomento y Vivienda el realizar estas actuaciones. La única competencia que tenemos es la de levantar la voz, la de dialogar y llegar a acuerdos con el Gobierno central para que sea él, que es al que le compete, el que realice estas actuaciones.

Como bien indica la PNL, se encuentran ya las líneas ferroviarias, y todo el camino sería muchísimo más fácil.

Como he dicho ya al principio, nos parece una buena iniciativa; sería muy positivo para la comarca de Antequera, que siempre ha sido un nudo de comunicaciones —tenemos en ella la estación de Santa Ana y la de Bobadilla—. Y si conseguimos que el cercanías pueda llegar hasta allí, ayudaremos al desarrollo económico y turístico de esta zona, y también de estos municipios, al igual que también lo sería para la comarca del Guadalhorce; en concreto, para Cártama, Pizarra y Álora.

Hablamos de una iniciativa que es positiva para la provincia de Málaga. Ayudaríamos también a la concienciación de la importancia del uso del transporte público para evitar la contaminación y así también poder proteger nuestro medio ambiente.

Uno de los acuerdos de los que viene en la PNL que nos parece también muy interesante es lo de los horarios que, como bien indica, que los horarios sean buenos, de forma que pueda servir también como transporte para todos los vecinos y vecinas que tienen que ir a la capital malagueña, especialmente, también, para aquellos que tienen que ir a realizar su jornada laboral.

Me gustaría también aprovechar esta ocasión para decir que la provincia de Málaga, en inversiones, desde que gobierna el Partido Popular ha pasado de estar a la cabeza, cuando gobernaba el Partido Socialista, a estar a la cola.

Llevamos tiempo pidiendo la conexión de Algeciras-Bobadilla, también levantando la voz con la otra línea de cercanías, para que se mejore, para que llegue también un tren hasta Marbella. Pero es cierto, como ya he dicho, que para Málaga, desde que está en el Gobierno de España el Partido Popular, ni está ni se le espera.

Y, bueno, termino como ya he empezado, diciendo que vamos a votar a favor de esta iniciativa; que aceptamos la transaccional, y que levantaremos la voz y negociaremos donde haya que hacerlo para que el Gobierno central, que es el que tiene las competencias de realizar estas actuaciones, las realice y se pueda llevar a cabo esta iniciativa.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el Grupo Podemos.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias y muchas gracias a todos los grupos.

No hay mucho más que añadir; agradecer la visión positiva y, realmente, el impulso que, con este tipo de iniciativas poco costosas, lo que se puede lograr en la mejora de la red de cercanías, no solamente en Málaga, sino en otros sitios también; congratularnos de que sea así y de que intentemos seguir haciendo avances en esa línea.

Agradecer, como digo, a todos los grupos el apoyo recibido y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-18/PNLC-000120. Proposición no de ley relativa a aprobación de un área de rehabilitación integral para el casco histórico de la ciudad de Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente PNL, relativa a la aprobación de un área de rehabilitación integral para el casco histórico de la ciudad de Jaén, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Y, para ello, tiene la palabra el señor Millán.

Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

[Intenta poner en marcha un dispositivo audiovisual desde su ordenador.]

Si consigo poner esto en marcha... Si no nos fallan los medios técnicos...

Si me permite un segundo, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, le aconsejaría que empezara. Han pasado dos minutos.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Bueno, pero entendía que estábamos esperando a que se pudiera poner.

Bueno, quería trasladar una fotografía del barrio, de los barrios del centro histórico de la ciudad de Jaén, de los barrios de San Juan, de La Magdalena, de La Merced, de Puertas de Martos, del entorno de la Judearía, que demuestran la situación en la que se encuentran estos barrios, la situación de infravivienda en la que está actualmente. Y ello es debido a que..., una situación..., de las dificultades de la orografía que existe en este centro histórico; la dificultad de accesibilidad que tiene el mismo centro y, a su vez, también del abandono por parte, podemos decirlo, del Ayuntamiento de Jaén en los últimos años. Eso ha provocado en algunos ámbitos, también, degradación social y, bueno, pues la necesidad de una intervención urgente por parte de las Administraciones públicas.

Entendemos que una vez que se ha aprobado el Plan Estatal de Rehabilitación de Viviendas del Gobierno de España, el plan para el 2018-2021, se dan las condiciones necesarias para que desde la Junta de Andalucía se pueda impulsar la aprobación de un área de rehabilitación integral para el centro histórico de la ciudad de Jaén.

Si bien es cierto que tenemos esta oportunidad pero, lógicamente, se requiere de una actuación que venga...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor, señorías, por favor, vamos a escuchar.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—... que venga consensuada, coordinada e impulsada por parte de las distintas administraciones públicas —lógicamente, el Ayuntamiento de Jaén, la colaboración del Gobierno de España por el Plan Estatal, y desde la Junta de Andalucía— para que se desarrolle no solo en el ámbito temporal de estos planes, sino entendemos que es necesario que se lleve a cabo pues más allá de estos cuatro años, porque requiere una intervención a medio y largo plazo.

Y queremos eso, que estos espacios sean lugares de convivencia, espacios potenciales receptores de nuevos habitantes, que fijen a la población —sobre todo, a la población joven— en esta zona y que, ¿cómo no?, los vecinos y las vecinas de estas barriadas mejoren su calidad de vida.

Hemos hecho dos peticiones, ya se ha planteado esta iniciativa en el Ayuntamiento de Jaén; por lo tanto, entendemos que debe haber un compromiso explícito del ayuntamiento, porque es quien tiene que llevar a cabo pues un impulso y una delimitación del ámbito, porque estamos hablando de la ciudad de Jaén y, por tanto, ellos tienen que recogerlo en el Plan Municipal de Viviendas, que está elaborando actualmente el ayuntamiento, que cuanta con una subvención de la Junta de Andalucía. Por tanto, sería el ayuntamiento quien debería incorporar la delimitación del área en el Plan Municipal de Viviendas. Además, se acogería a la priorización de los planes, de las actuaciones, que ya recoge el mismo Plan Andaluz de Viviendas, en el artículo 90, que tendrían, lógicamente, priorizada su actuación respecto a otros municipios y, de esta manera, pues llevar también a cabo el impulso desde la Junta de Andalucía.

Por tanto, una iniciativa, presidenta, señores parlamentarios, compañeros, que entendemos que es positiva, que hace falta en la ciudad de Jaén, y que esperemos cuente con el apoyo de todos los grupos.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

Para ello tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias. Gracias, presidenta.

Y el planteamiento que hace el Partido Socialista, el Grupo Parlamentario Socialista, perdón, en esta proposición no de ley respecto al área, tan necesaria área de rehabilitación para el casco histórico de la ciudad de Jaén, entendemos que debe ser una solicitud que tiene que venir del consistorio, del Ayuntamiento de

Jaén. Y desconocemos realmente si eso se ha producido, se está produciendo, o desconocemos los términos en los que se está haciendo.

Es cierto que también, además durante los años de 2012 a 2016 hemos carecido en nuestra comunidad autónoma de un plan de vivienda. Entonces, ¿por qué ahora el Grupo Socialista plantea esta iniciativa? Además, en este sentido, pues hay ayuntamientos que sí han tenido una aceptación por parte de la Junta de Andalucía de peticiones parecidas. Entonces, vemos un poco que desde la Junta de Andalucía se realiza una arbitraria decisión para aceptar determinadas peticiones de algunos ayuntamientos, y negativas, como es el caso de Jaén, en otros.

Nosotros vamos a aceptar, a aprobar, a votar que sí a esta proposición no de ley, pero nos planteamos ese interés ahora que tiene el Partido Socialista, el Grupo Socialista en esta iniciativa. Y también nos preguntamos si realmente el Ayuntamiento de Jaén puede hacer un desembolso como el que necesita para esto, porque realmente la situación económica y financiera del Ayuntamiento de Jaén es realmente negativa y dudamos de esa posibilidad, porque al final una propuesta como esta, una aprobación de una rehabilitación integral para el casco histórico de Jaén requiere también de recursos no solo de la Junta de Andalucía sino también del Ayuntamiento de Jaén.

Por tanto, dudamos también... Desconocemos, porque teníamos allí tres concejales, pero lógicamente el Partido Popular nos los compró, nos los quitó, entonces desconocemos si la situación del Ayuntamiento de Jaén se lo puede permitir, porque es realmente mala, mala por la gestión del bipartidismo de tantos años que han llevado a las arcas del Ayuntamiento de Jaén a no permitirse ciertos gastos y ciertas inversiones necesarias.

Por tanto, vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley, pero dudamos de que realmente se pueda llevar a cabo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora Molina por el Grupo Parlamentario Podemos.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Se habla en esta PNL de la trama del casco antiguo de Jaén como marco inequívoco de la identidad de la ciudad de que el deterioro de su casco histórico ha venido propiciado por las características morfológicas, las pronunciadas pendientes, la dificultosa accesibilidad como si el mantenimiento del mismo o, mejor dicho, la ausencia de mantenimiento no tuviera nada que ver con el deterioro.

Y sobre esto cabe preguntarse: ¿cómo y por qué se ha llegado a esta situación? ¿Qué ha hecho el gobierno municipal para evitar ese abandono? ¿Y a la Junta, le corresponde alguna responsabilidad por ello?

A ambas administraciones, municipal y autonómica, le corresponde su parte alícuota o proporcional de responsabilidad en el lamentable grado de deterioro al que se ha llegado. Ambas tienen competencias y, por tanto, ambas han participado en la dejadez, aunque la mayor corresponde al ayuntamiento como la Administración más cercana y la que debería preocuparse más. Excusas que se suele esgrimir son: escasos presupuestos, dificultades para ponerse de acuerdo, burocracia, proyectos que no se concretan. El hecho cierto es que el problema de la infravivienda en el casco antiguo requiere de una intervención urgente además de la rehabilitación de los espacios públicos donde se ubican esas infraviviendas.

Hace algo más de un año, Jaén en Común presentó una interesante moción, la experiencia piloto «Envejecer con dignidad», con la que siendo conscientes de la problemática que hoy nos traen por la decadencia del casco antiguo, proponían otra forma de actuar en dicho casco, sobre su vivienda y sus calles y sobre la situación de muchos de sus vecinos de edad avanzada. Y señalaban la necesidad de realizar en pocos meses el Plan Municipal de Vivienda y Suelo, un plan que ya existía y que fue anulado.

En el año transcurrido se ha comprobado que aparecían todo tipo de impedimentos para llevarlo a cabo, lo que evidencia falta de voluntad. Se esgrimía falta de dinero para los trámites, sin liquidez para la inversión, no se podían tramitar los planes a la velocidad requerida. Las asociaciones de vecinos presentes en cada una de esas reuniones vieron cómo se avanzaba muy poco, y todo se limitaba a discursos y promesas.

Esa realidad le resta hoy credibilidad a los acuerdos a los que se pueda llegar ahora, que no son nuevos, pero sí estériles hasta el momento, sobre todo teniendo en cuenta que el ayuntamiento lleva casi una década sin invertir nada por falta de liquidez. Quizás tenga algo que ver la quiebra en la que se encuentra la gestión realizada durante bastantes años.

Los proyectos que se proponen por parte del alcalde son o inversiones privadas, a las que da curso en un intento de conseguir algo de liquidez, como el centro comercial Jaén plaza, o inversiones de otras administraciones, como la estación intermodal en Vacía costales, que precisamente perjudicaría el intento de revitalizar el centro histórico, como se pretende con esta iniciativa que estamos debatiendo.

Cuestión de prioridades cuando se tienen las arcas vacías. Lamentable que no se tenga una estrategia e idea de ciudad hacia la que dirigirse, una ciudad compleja y adaptada a la vida de los residentes, que les facilite la vida, el transporte público y sostenible, que garantice espacios públicos saludables, y todo aquello que define un modelo urbano adecuado para los vecinos y para recuperar la senda del urbanismo mediterráneo de ciudades compactas, complejas y adaptadas al clima, por ejemplo.

El alcalde de Jaén anunció la actualización del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Jaén, el Pepri, hace ya más de dos años, por estar desfasado el último en vigor, que era de 1996, y parece ser que aún está en ello, puesto que se sigue sin tener dicho Pepri.

Dicho todo esto, lo que proponen en esta PNL son cuestiones generales y administrativas con las que no se puede no estar de acuerdo. Por supuesto que estamos de acuerdo que la corporación municipal apruebe el área de rehabilitación integral para el casco antiguo; que el Parlamento de Andalucía apoye la aprobación de un plan específico.

Lo esperable o, mejor, lo deseable sería que dichas cuestiones se concluyeran cuanto antes para pasar a lo concreto de elaborar el proyecto y dar forma cuanto antes a la esperada renovación urbana del centro histórico de Jaén porque las necesidades urgentes del casco antiguo requieren de actuaciones integrales que

al tiempo corrijan el deterioro y las carencias de los edificios, mejoren las relaciones con su entorno urbano y las doten de equipamientos y espacios públicos de calidad, haciendo partícipes a los vecinos y favoreciendo su desarrollo social y económico. Todo esto es lo que los ciudadanos esperan de los responsables de los gobiernos, tanto municipales como autonómicos.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular.

Y tiene la palabra el señor García Anguita.

Cuando quiera.

El señor GARCÍA ANGUIITA

—Gracias, señora presidenta.

Me va a permitir, dentro del tema tan importante que debatimos, 30 segundos para decirle al portavoz de Ciudadanos que el Partido Popular no compró a ningún concejal de Ciudadanos. Solamente que si se equivocaron en la elección de sus concejales es problema suyo. Por lo tanto, decirle que uno está en Vox; otro concejal está en un bar recibiendo a la gente, y no hay ninguna conexión entre el equipo de gobierno y los que eran concejales de Ciudadanos.

Decirle que estamos de acuerdo con el Grupo Parlamentario Socialista en la exposición de motivos, de la importancia que tiene, como es lógico y no podía ser menos, que las administraciones públicas se impliquen en invertir de forma importante en el casco antiguo de Jaén. Sí es cierto que en la PNL que presenta el Grupo Parlamentario Socialista faltan algunos barrios, algunos barrios que nosotros en nuestra enmienda ya ponemos, porque, por ejemplo..., falta Antonia Díaz, San Vicente de Paúl, el Puerta de Martos..., que son barrios que también junto a la Magdalena, Merced, Judería, forman parte de ese casco histórico al que se refería el señor Millán. Ciertamente es que está completamente derribado y que no es necesario, sino muy necesario, que las administraciones públicas se impliquen de forma importante.

Pero yo sí quería decir que en parte es lógico que los grupos parlamentarios digan que la culpa la tiene la Administración más cercana, que es el Ayuntamiento de Jaén, pero habría que decirle a la Junta de Andalucía lo poco o nada que ha hecho por el barrio antiguo de Jaén en los últimos años. Con decirle que ni siquiera se ha limitado a construir el IES en el APA-3, donde tiene a su disposición el solar para construir y sigue sin hacer esa construcción. Tampoco ha construido el Centro de Interpretación de la Judería. No hace viviendas sociales la Junta de Andalucía. Y en cambio sí puedo decirle que el Ayuntamiento de Jaén, a pesar de ser el ayuntamiento más endeudado de las capitales de España, ha invertido bastante dinero en los últimos años en el casco antiguo. Por ejemplo, inversiones en la escuela infantil Cervantes, en los centros sociales propios, municipales, de La Magdalena y San Felipe, 800.000 euros en los baños árabes, ha arreglado la calle Juanito el Practicante y Molino de la Condesa, calle Los Uribe, Alcalá Venceslada, ha arreglado de forma integral

la plaza Cruz Conde, la plaza de San Agustín, la plaza de San Juan. Y el propio ayuntamiento, en los últimos años, ha instalado, como sabe el señor Millán, ha instalado organismos propios, del ayuntamiento, como es por ejemplo el IMEFE, como es la Universidad Popular, como es la Casa de los Artistas, como es la Gerencia de Urbanismo, el propio Teatro Infanta Leonor, que construyó la Junta de Andalucía... Todo eso se ha instalado en el casco antiguo de la ciudad, precisamente para lo que decía la portavoz de Podemos, para intentar desde el ayuntamiento rehabilitar, rehabilitar esa zona que está completamente abandonada y que ha dado lugar a que la gente joven abandone el barrio y cada día esté más deshabitada.

Por ello, nosotros estamos de acuerdo con el Grupo Parlamentario Socialista en que las administraciones públicas tienen que implicarse. Pero hemos presentado una enmienda, una enmienda de modificación en la que dice que «el Parlamento de Andalucía se muestra favorable a que sea la propia Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía la que elabore una propuesta de delimitación del área», es decir, que sea la Junta de Andalucía, a través de su consejería, la que delimite esa área; que no sea el ayuntamiento. Siempre contando, como es lógico, con la colaboración del ayuntamiento, de los funcionarios, de los técnicos, todo aquello que el ayuntamiento pueda aportar. Pero decía también la portavoz de Podemos, y con mucha razón, que el Ayuntamiento de Jaén no está en condiciones económicas de hacer aportación alguna. Todo lo que ha hecho lo ha hecho con un esfuerzo, como usted sabe, señor Millán, sobrehumano, todo esto que yo he dicho ahora mismo que se ha hecho en el casco antiguo le ha costado al Ayuntamiento de Jaén, pues, esfuerzos ímprobos. En una situación económica horrible, solamente tiene para..., prácticamente para pagar las nóminas, y sería difícil que el Ayuntamiento de Jaén pudiera aportar la parte que le correspondiera. Por ello, aun estando de acuerdo con la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Socialista, le presentamos esta enmienda de modificación para que sea la Junta de Andalucía a través de su consejería la que inicie el trabajo, la que haga el trabajo, la que delimite el área en la que se pueda aplicar. Y por tanto, en ese caso, le votaríamos afirmativamente a la enmienda.

Estamos de acuerdo con ustedes en su exposición de motivos, ampliando los barrios, como he dicho anteriormente, en que es cierto que es un barrio que está bastante, se ve, se puede ver en las imágenes, un barrio que está abandonado de las administraciones públicas, que la gente joven ha ido a partes nuevas de expansión de la ciudad, a pisos que se han construido en la parte de expansión de la ciudad de Jaén. Y por tanto, pues, nos encontramos con que la mayoría de la gente que vive en estos barrios es gente mayor, lo que hace que ese barrio esté dejándose y alejándose de los principios básicos de la ciudadanía. Por ello, el Ayuntamiento de Jaén está de acuerdo con que se invierta, pero le pide a la Junta de Andalucía, como comunidad autónoma a la que pertenecemos...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor GARCÍA ANGUITA

—... que acepte la enmienda, para que se la propia Junta de Andalucía la que empiece, la que empiece el trabajo y delimite el área en la que tiene que aplicarse.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Millán.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Pues sí, ya hemos conseguido poner unas fotografías que argumentan la situación en la que se encuentra este centro histórico. Ahí tienen una muestra de ello. Está justamente en la calle de La Alegría, una calle en la que ahora mismo hay una vivienda en un estado de necesaria demolición, porque está que se cae y necesita la intervención urgente del ayuntamiento, y siguen esperando los vecinos a día de hoy a que se intervenga, de forma urgente, y no interviene. Se llama calle de La Alegría. Es lógico, es una calle que está cercana al Ayuntamiento de Jaén, esta que les decía; está junto a la plaza de San Juan, junto al hospital de San Juan de Dios y los baños árabes, una continuidad de vacíos urbanos, como están viendo en el entorno, en el entorno del castillo y de la catedral, del Cerro de Santa Catalina que ven allí al fondo. Calles estrechas, calles cortadas directamente porque tienen esta situación, vacíos urbanos y solares ya abandonados, calles que tienen casas que están tapiadas porque..., bueno, si no, hay ocupación por parte de otros vecinos. Ahí vemos la orografía de calles en el entorno de La Merced, por la singularidad y la dificultad de intervención que tienen en la rehabilitación, que ahí la recoge también. Esta que ven a su izquierda, lo mismo.

Decía el señor portavoz del Partido Popular que están haciendo intervenciones en las calles. Están alquitrando algunas calles. Que tiene luz y agua el barrio; claro, yo creo que eso es lo mínimo que se despacha, ¿no? Sería bueno que, además de que hagan gala de ello, nos parece ciertamente algo lamentable, ¿no?

Decía, al hilo también, la intervención del representante del Grupo de Ciudadanos que por qué ahora. Entendemos que hay una oportunidad, que es el plan estatal, se lo he dicho en mi intervención, porque ya se dan las condiciones y los medios para poder desarrollarlo. Lógicamente, el procedimiento de cuáles son las áreas que van a ser seleccionadas, o que pueden acogerse al plan andaluz y al plan estatal, lo tiene que determinar la consejería. Pero coincidirán conmigo en que tiene que haber una voluntad inequívoca del ayuntamiento para que se desarrolle. Nosotros entendemos que así debe ser, y que debe ser el ayuntamiento, atendiendo además a su competencia municipal, quien debe atender a esa delimitación del área. Este centro histórico de Jaén ya tuvo un área de rehabilitación concertada. El problema que tuvo, a mi entender, es que el ámbito fue muy amplio. El ámbito coincidía con el del PEPRI, justamente, de todo el entorno del centro histórico, en el que ya hay barrios en los que están en mejor situación. Por tanto, requeriría de un acuerdo, lógicamente, con el Ayuntamiento de Jaén y una delimitación de aquellas zonas en las que se encuentran con peor estado y que se pudiera intervenir con mayor urgencia.

Y, luego, también tengo que reconocerle que hay una cuestión personal. Yo vivo allí, he nacido allí, en ese barrio, y entiendo que los vecinos hay un compromiso político y personal que tenemos que hacer por estas familias que lo necesitan. Mis hijos van en el entorno de esos colegios, y por lo tanto qué menos que nosotros reivindicemos, una vez que se dan las condiciones, que desde el Parlamento, sin tener la

competencia directa la Junta de Andalucía, porque insisto, aquí hemos traído iniciativas desde otros ayuntamientos, que eso lo plantean los ayuntamientos, y que por tanto una vez que se plantea en los ayuntamientos lo traemos aquí. Ante esa falta de voluntad política que actualmente tiene el Partido Popular, y a pesar de también tener una Sociedad Municipal de la Vivienda, pues entendemos que debemos dar un paso adelante y pedirlo, que se lleve a cabo por lo menos esa iniciativa y esa voluntad de los distintos grupos políticos.

Insistimos, desde nuestro grupo consideramos que la voluntad manifiesta del ayuntamiento tiene que llegar; la delimitación del área a través del Plan Municipal de Vivienda, que cuenta con una subvención de la Junta de Andalucía, tiene que llegar también. Y que es una cuestión que no se puede inhibir, se lo digo al señor representante del Partido Popular, señor portavoz del Partido Popular, señor García Anguita. No se puede inhibir el ayuntamiento en que la Junta de Andalucía me delimite el ámbito. Faltaría más, que también el ayuntamiento..., qué menos que también ponga recursos, delimite y ponga a sus técnicos a disposición, que hay muy buenos técnicos municipales que ahora mismo no tienen carga de trabajo y que podrían colaborar y trabajar en este ámbito. No estamos hablando solo de recursos económicos, hay técnicos municipales que pueden ponerse a trabajar ya. Hay solares, recursos municipales que se pueden poner a disposición de este proyecto. No sabemos ni cuánto sería la cuantía que tendría que aprobar el ayuntamiento, porque se podría acoger a las ayudas, muy elevadas por la situación económica de los vecinos, del plan estatal. Podría haber iniciativa privada. Por tanto, ¿por qué ponernos a poner pegas porque el Ayuntamiento de Jaén no tiene recursos? ¿No tiene recursos? Si tiene una televisión municipal, que lo hemos visto en esta Semana Santa, que se invierten más de 2,5 millones de euros anuales. ¿No hay recursos o es una cuestión de prioridades? Por lo tanto, entendemos que existen posibilidades para ello, que tiene que haber una voluntad inequívoca del Ayuntamiento de Jaén, y que también por lo tanto de la Junta de Andalucía. Y le pedimos a la Junta de Andalucía también compromiso para ello.

Entendemos que está habiendo la pata de una intervención social ya propuesta por la Junta de Andalucía, a través del plan de zonas, que contempla estas barriadas. Existe también intervención en materia de empleo por parte de la Junta de Andalucía, con el programa Orienta, con programas de empleo que se están desarrollando en la zona. Y fundamental también que se desarrolle la otra pata de vivienda y que la Junta de Andalucía arrime el hombro, cómo no, como ya lo hizo con el área de rehabilitación concertada, mientras se desarrolló, entre los años 2005 y 2013, en esta zona de la ciudad de Jaén. Pero es necesario, insistimos, también ese apoyo y ese impulso por parte del Ayuntamiento de Jaén, que una vez que se llevó al Pleno municipal, que consiguió también el acuerdo de los distintos grupos, también con este acuerdo de los grupos políticos en el Parlamento de Andalucía, esperemos sirva para que el ayuntamiento solicite a la Junta de Andalucía la aprobación de esta área de rehabilitación y que pueda ser una realidad en el futuro próximo.

Por tanto, no atendemos a la enmienda del Partido Popular porque consideramos, como digo, que debe existir ese compromiso y que también tiene que dejarse plasmado en esa delimitación del área y esa puesta en disposición de los recursos.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 503

X LEGISLATURA

4 de abril de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-18/PNLC-000093. Proposición no de ley relativa al dragado de la bocana del puerto de Conil

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la última PNL, relativa al dragado de la bocana del puerto de Conil, propuesta por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para ello tiene la palabra la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, agradecer al resto de portavoces la deferencia, por la alteración del orden del día.

Y ya entrando en materia, como ustedes han podido ver, traemos un tema que no es la primera vez que abordamos, porque es un problema recurrente, que se produce en el puerto de Conil, como bien saben, a consecuencia de los temporales y el trasvase de arena que ocasionan desde la zona de poniente, que pierde arena, donde se encuentra Roche, La Barrosa, Sancti Petri, Punta del Boquerón o Camposoto, y es arena que se deposita en el litoral de Conil, y justamente en el puerto, lo cual imposibilita la entrada y salida de las embarcaciones. Saben que en Conil tiene..., Conil tiene un puerto pesquero muy importante y tiene también un sector almadrabero que da empleo en esa arte milenaria artesanal a muchos trabajadores. Y esta limitación recurrente, cada vez que se produce, ha hecho que trajésemos iniciativas similares; por eso les decía que no es un tema nuevo para la comisión.

El tema tiene dos vertientes, como habrán visto también. Por un lado, que cada vez que se producen los temporales, que lamentablemente, en los últimos años han resultado más agresivos y que, por tanto, han movilizado mayor cantidad de arena y han taponado con mayor frecuencia la bocana del puerto, requiere, cada vez que esto se produce, una actuación de emergencia que, en honor a la verdad, la consejería ya ha hecho cada vez que la situación se ha producido, que ha sido en varias ocasiones y, como digo, con mayor frecuencia en los últimos años.

Pero precisamente por ello, y en aras a optimizar los recursos públicos, se impone que el Gobierno andaluz, a través de la Consejería de Fomento y Vivienda, acometa un proyecto estable, que permita que la inversión de dinero público que se hace para evitar que se atore la bocana del puerto, y que la barra de arena permita la entrada y salida de embarcaciones, pues que se haga con un proyecto que sea estable y que permita, a su vez, a la consejería no tener, de manera recurrente, que invertir dinero de emergencia en quitar ese tapón de arena de la entrada del puerto, que además no es barato, es decir, del orden de trescientos o cuatrocientos mil euros cada vez que hay que abrir de emergencia la boca. Por tanto, es una inversión con carácter estable, que se amortizaría pronto y que, por tanto, le daría un uso más eficiente a los recursos públicos que, de todas maneras, la consejería necesita tener disponibles para atender esta circunstancia cada vez que se produce, porque no puede dejar el puerto sin su entrada y salida natural.

Por tanto, como les digo, los dos elementos nos parecen importantes: el de emergencias, porque está impidiendo la normal actividad pesquera en el puerto de Conil, pero no nos parece menos importante que se acometa la ejecución del proyecto que permita que esa arena quede depositada en una zona alejada de la boca del puerto.

En el Plan Director de Puertos, que está aprobado, hay un proyecto, en el eje II que, efectivamente... — además, se hizo a través de una universidad pública andaluza—, hay un proyecto que permitiría que esta situación no se produjera o que, al menos, se espaciara en el tiempo la cantidad de sedimentos que en este momento se deposita en el puerto. Y esa es la otra parte de la iniciativa.

Por tanto, esperamos que de la consideración de la comisión sea el voto favorable a la misma en los dos sentidos, en la intervención inmediata, por su urgencia y su necesidad y la que tendría carácter más duradero, que nos parece incluso más interesante desde Izquierda Unida, por cuanto garantizaría un uso más razonable de los recursos públicos de cara al futuro.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Y, para ello, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Esta proposición no de ley, presentada por Izquierda Unida, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la vemos adecuada, vamos a votar a favor, porque consideramos bien ambos puntos. Por un lado, actuar en el dragado, en la bocana del puerto, porque hay que eliminar las dificultades que, según expresa la exposición de motivos de la proposición no de ley, y ha expresado la señora Nieto, hay que eliminar esas barreras, esas barreras a la actividad económica, a los pescadores, que es fundamental para el municipio de Conil y para toda esta zona de la provincia de Cádiz.

Por un lado, hay que eliminar esas barreras. Y, por otro lado, también hay que pensar en una solución a largo plazo, no solo soluciones a medio plazo, como las que se vienen desarrollando, sino que soluciones a largo plazo.

Desde Ciudadanos hemos planteado, en algunos municipios, algo parecido, como por ejemplo, los espigones transitables en otras zonas de nuestro litoral. Por tanto, consideramos también que una estructura estable, como la que propone Izquierda Unida, es lo más adecuado para que no estemos todos los años con esta..., o todos los años que hay temporal, por lo menos, como el que hemos sufrido en estos últimos meses, de esta magnitud..., pues una solución fija, que no deje de ser un parche. Porque el dragado está bien, hay que hacerlo; evidentemente, hay que hacerlo, porque no hay profundidad apenas, pero hay que pensar en una solución definitiva.

Por tanto, vamos a votar favorablemente a ambas propuestas. Tienen nuestro voto favorable, no tengo nada más que añadir.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Podemos. Tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien. Según propone esta PNL, hay que buscar una solución duradera para soslayar la situación recurrente de colmatación por las arenas que se acumulan en la bocana del puerto de Conil. Hay que decir que el puerto de Conil es el que presenta mayor número de dragados ejecutados por la Agencia de Puertos, dentro del sistema portuario andaluz.

La proponente es consciente, porque así lo explica, de que la actuación propuesta no es una solución definitiva, pero sí espaciará los dragados, que cada vez son más frecuentes, y perjudican seriamente la actividad de los pescadores que tienen allí su base. El coste económico y ambiental de los dragados es elevado, y la frecuencia con la que deben ser realizados, alta. El conocimiento incompleto tanto del porqué se produce esta acumulación de material como de los agentes que participan en los procesos no facilita el encontrar una única alternativa técnica sostenible y aplicable a cualquier emplazamiento. Por ello, hay que analizar los casos concretos para encontrar soluciones concretas. La mayoría de los puertos andaluces, tanto en la parte occidental como en la oriental, deben ser dragados periódicamente. Estos trabajos son necesarios para recuperar la operatividad original con la que fueron diseñados.

Hay una publicación divulgativa de 2015, de un estudio que la Agencia de Puertos encargó a la Universidad de Granada, a través del programa operativo FEDER de Andalucía 2007-2013, titulada *Dragados en el sistema portuario andaluz. Método para la gestión y toma de decisiones*, que serviría de base para hallar la mejor manera de decidir sobre la actuación más adecuada en el puerto de Conil. De hecho, es uno de los que se han usado como zona piloto de estudio, analizando diferentes ubicaciones para un posible dique auxiliar, cuya función sea interceptar parte del sedimento antes de llegar a la bocana del puerto, creando así un depósito de arena permanente para la regeneración de playas. En el estudio se modelan y simulan esos posibles diques, y se contempla la afección sobre la costa de una posible ampliación del puerto. Tras este estudio, se han diseñado herramientas que servirán para la toma de decisiones, gracias a que se puede conocer cuáles son los factores decisivos cuando se diseñan y gestionan los dragados, empleando un modelo computacional, concebido para caracterizar, con pleno detalle, los agentes marítimo-costeros en los entornos portuarios.

Las herramientas del clima marítimo. De vital importancia para la operatividad y seguridad en el puerto, es conocer las principales características del oleaje, como la altura de las olas y su procedencia, entre otros. En base a los datos proporcionados por Puertos del Estado y a la creación de modelos específicos para este

estudio, se hace un profundo análisis de los agentes de la dinámica costera; es más, se desarrolla una metodología capaz de simular dichos agentes marinos, acorde con la variabilidad climática de la costa andaluza. Este análisis no puede dejar atrás la influencia de las mareas que, al igual que condiciona la pesca y la vida en nuestros mares, afecta indiscutiblemente a los proyectos de dragados, especialmente en las aguas bañadas por el Atlántico.

La herramienta de dragado. Día a día va creciendo la preocupación por la repercusión que la actividad humana causa sobre el medio ambiente y, como no podía ser de otra manera, sucede así también con los dragados. Para satisfacer esta demanda, se crea un programa capaz de caracterizar los materiales extraídos en las operaciones de dragado, en función de diversos aspectos físicos, químicos y biológicos. Se cumple así con la normativa vigente, fomentando la reutilización del material, siempre y cuando sea posible, asegurando la sostenibilidad del sistema.

Y este texto divulgativo que cito lo consulté porque la construcción de un espigón que frene las arenas que le llegan de poniente o de levante, siendo probablemente la opción preferible, habrá de hacerse después de un estudio sobre el régimen de corrientes imperante, y cómo afectará el mismo a la construcción de la estructura estable propuesta. Porque, como toda infraestructura que se proponga, supone una alteración, de mayor o menor escala, del medio sobre el que actúa. De entrada, consume un recurso de alto valor económico, social y ambiental, que es la costa. Por ello, es fundamental ser rigurosos a la hora de elegir ubicación y dimensión, y me refiero tanto al propio puerto como a los diques, espigones o estructuras adyacentes que se puedan incorporar al mismo.

Por otro lado, los dragados de profundización pueden ser origen de afecciones importantes a la flora y fauna. Además, deberá estudiarse el destino del material extraído en el dragado, dándole el uso más adecuado desde el punto social y medioambiental, dependiendo de la calidad y características de dicho material.

Y, en ese sentido, no estamos seguras de que la devolución a las playas de origen de los materiales extraídos en el dragado sea pertinente si no se analiza su composición, dado que hay una alta probabilidad de que dichos materiales contengan residuos procedentes de las actividades que se desarrollan en el puerto, como la limpieza de sentinas, pérdidas de combustible, residuos de pinturas con metales pesados...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir terminando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... pero es que a esas consideraciones, que estamos seguras de que serán tenidas en cuenta, si esta propuesta prospera solo decir que la apoyaremos más allá de cuestiones técnicas. La solución, aun sin ser definitiva, mejorará considerablemente la situación actual del puerto de Conil.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular.

Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, yo me pregunto si alguien que le entra agua en su negocio, tiene una tienda abierta, si lo primero que haría cuando le entra el agua, para poder abrir el negocio, es quitar agua y permitir que esté en condiciones, ¿no?, en cualquier negocio, ¿no?

Bueno, pues el puerto de Conil es eso, es un negocio y la forma de vida de muchas personas. Y, por lo tanto, creo que, agradeciendo que el Grupo de Izquierda Unida haya traído esto aquí, es que es incomprendible que tenga que llegar a la Comisión de Fomento del Parlamento el dragado de la bocana del puerto de Conil, que es uno de los principales negocios que tiene la ciudad de Conil. O sea, yo creo que es que esto debería ser parte o incorporado al mantenimiento o a la previsión de inversiones que tiene un puerto. Es verdad que puede ocurrir una serie de circunstancias, como ha sido el temporal, que no ocurre todos los años pero, hombre, teniendo en cuenta que de vez en cuando ocurre, debería haber como una especie de fondo de contingencia previsto por el propietario, en este caso del puerto, que lo está gestionando Puertos de Andalucía, para que cuando ocurra esto no estemos en las circunstancias en las que estamos ahora, que incluso se han visto imágenes de barcos encallados porque no pueden salir con la preocupación de los pescadores, ¿no? Y, por lo tanto, vamos, es que creo que tiene mucho sentido que se proponga esto y que se haga de manera inmediata, yo me atrevería a decir que no de máxima urgencia, es que es de emergencia, o sea, es de emergencia, porque al final está impidiendo que se desarrolle una actividad muy importante, bueno, no impidiendo todavía, pero que está limitando mucho que se desarrolle una actividad productiva en Conil, ¿no?

Segundo punto, hombre, si nos ponemos... Me ha preocupado un poco la intervención de la portavoz de Podemos, porque como empezamos a hacer modelos matemáticos para ver la afección que se hace, para ver la afección, y digamos que está afectando a la costa, al final vamos a concluir que lo que hay es que quitar el puerto, que es lo que ustedes quieren, quitar el puerto para respetar la playa. Claro, pero es que eso..., ya, pero, ya, pero déjeme, déjeme hablar...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, no entren en debate, que no tiene la palabra, señora Molina.

El señor SALDAÑA MORENO

—Yo entiendo que eso, en la época de *Erase una vez el hombre*, pues, a lo mejor era así, pero que ahora es distinto, ¿no? Digo esto porque me sorprende también la enmienda *in voce* que presenta el Partido Socialista, que no sé si aceptará la proponente, porque habla de hacer ahora un estudio... La arena del Ministerio de Agricultura tiene que llevarse ya sin hacer estudio de ningún tipo, cosa que yo estoy de acuerdo en que toda la colaboración es posible, pero que hay que hacer un estudio para ver si la estructura esta va a ser lo suficientemente... Oiga, es que está incluida dentro del Plan Director de Puertos del 2014-2020, como una infraestructura que hay que hacer, qué vamos a analizar sobre el análisis del reanálisis. ¿La parálisis por el análisis?

Oiga, el Plan Director de Puertos de Andalucía dice que en el puerto de Conil se contempla una actuación, que es una estructura fija, para evitar que la arena entre en la bocana, ¿qué más hay que analizar? Lo que hay es que ejecutar el proyecto, redactar el proyecto, ver, evidentemente, los condicionantes técnicos del proyecto, pero no nos pongamos a hacer filosofía ahora de si es la mejor solución o no. Porque como sigamos con la filosofía, al final llegan los ecologistas, los no ecologistas, no sé qué, no sé cuánto y, dice: mire usted, hay que quitar el puerto y hay que darles una paguita a los pescadores para que dejen de pescar. No, es que nos conocemos, es que esa es la política de ustedes. Y, después: vamos a pedirle al gobierno de España que les dé una paga. Y, cuando le da la paga, ahora es que hay que ver que no hacen ustedes inversiones en el puerto, o sea, es que es un sinsentido.

Entonces, dicho eso, nosotros estamos completamente de acuerdo con la proposición que ha planteado Izquierda Unida en los términos en los que ha planteado Izquierda Unida, punto. Oiga, lo que tienen que hacer es limpiar el puerto, la bocana del puerto, quitarle la arena que hay y hacerlo lo antes posible, cumplir lo que está contemplado en el Plan Director de Puertos, si no me equivoco 2014-2020, que es hacer una infraestructura para que no ocurra más. Y vamos a dejarnos de filosofía, porque es que si no, en el puerto de Conil, cada año o cada dos años va a volver a ocurrir lo mismo.

Entonces, mi opinión al respecto y, evidentemente el voto de mi grupo va a ser favorable en los términos en los que está establecida la proposición de Izquierda Unida. Y creemos que una de las enmiendas, lo de pedirle al ministerio y demás, yo no tengo inconveniente, para que no vean que es un tema político, pero decir ahora o segregar que se haga un estudio para clarificar si la estructura de contención, eso, cuando es algo que está contemplado en el Plan Director de Puertos, mi grupo desde luego no va a aceptar esta enmienda *in voce* dentro de los términos, porque no nos parece que sea razonable edulcorar la proposición en los términos en los que lo ha planteado Izquierda Unida.

Por lo tanto, lo que hace falta es que quiten ya la arena de la bocana del puerto de Conil, y lo antes posible se haga esa estructura para que no vuelva a ocurrir más en el puerto de Conil. Y estas familias de pescadores de Conil, pues, puedan ganarse la vida honestamente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista.

Y para ello tiene la palabra la señora Arrabal.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

La consejería, al igual que todos los que estamos aquí, somos conscientes de que la actividad pesquera es la actividad económica de la que depende, en gran parte, Conil y su entorno.

Y con la intervención que voy a hacer ahora espero que le quede claro al portavoz del Partido Popular que la consejería es consciente de ello y que no es un hecho puntual ni una actuación puntual.

Quería trasladaros que tras los temporales que se han sufrido en el litoral andaluz en la primera quincena de marzo, se procedió de forma inmediata al encargo de un estudio batimétrico del canal de acceso al puerto de Conil. No pudo realizarse hasta el día 20 de marzo cuando las condiciones atmosféricas, pues, lo permitieron realizar con toda la seguridad.

El resultado de este estudio batimétrico muestra cómo el temporal ha desplazado un volumen importante de arena hacia el canal de acceso al puerto, que antes de estos temporales se encontraba en adecuadas condiciones. Y se sabe porque lo demostraban los resultados de batimetría realizados dentro del programa de monitorización permanente de nuestros canales de acceso, que fue realizado el 14 de febrero de este año. No es un hecho puntual, se ha actuado en la zona cada vez que esto ha ocurrido, y se seguirá actuando.

Yo quería que al portavoz del Partido Popular, aunque se acaba de marchar y no me va a escuchar, le quede claro que la consejería lo tiene presente y actúa en cada momento que lo necesita el puerto.

Dicho esto, nosotros hemos entregado a los distintos grupos una serie de enmiendas: en primer lugar, entendíamos que era necesario dividir el punto, la parte..., la proposición no de ley trae un solo punto en la parte propositiva con dos cosas muy distintas que se solicitan: una, que es actuar de urgencia, que, a pesar de que la consejería ya está en ello y en cuanto las condiciones meteorológicas lo han permitido, ha actuado, entendemos que es verdad que ahora mismo, pues, las embarcaciones se encuentran en serias dificultades. Con lo cual, bueno, aceptaríamos, aprobaríamos ese punto, apoyaríamos ese punto sin ningún problema. Pero, luego, hay un segundo punto en el que se solicita una cosa muy distinta, que yo no dejo de reconocer que pueda ser necesario, pero al hilo de la intervención que ha hecho la portavoz de Podemos tenemos que atender no solo a lo que se solicita o se dice en la exposición de motivos de esta iniciativa, y es a la rentabilidad y eficacia de las intervenciones de la consejería y a que estamos hablando de dinero público, el que se destina, es un proyecto que no está cuantificado. Igualmente es un proyecto que no tiene las garantías al cien por cien de que va a ser efectivo, con lo cual requiere una serie de estudios. Es un proyecto que está ahí pero que requiere una serie de estudios para ver si realmente sería efectivo. Es una agresión al medio ambiente, por lo cual tendremos que tener todas las garantías de que va a ser al cien por cien eficaz antes de acometerlo.

Entonces, por eso hemos introducido otra parte u otra enmienda en la que separamos los puntos e introducimos, que no tenemos ningún problema en que ese proyecto se haga, pero una vez que esos estudios estén concluidos al cien por cien... Y hemos incluido un tercer punto en el que solicitamos que la parte, que la arena que sale de realizar, ahora no me va a salir la palabra, de realizar el dragado se pueda utilizar para las playas. Bien, se puede incluir que, efectivamente, una vez que se estudie el depósito que sale, lo veo conveniente. No vamos a ir contra el medio ambiente ni mucho menos, pero sí es verdad que hay una buena parte de esa arena que se deposita, que es reciente, que no lleva ahí años, que no es una sedimentación, sino que

es una arena nueva que se pudiera utilizar para las playas que ahora mismo la necesitan, y más después del temporal, aunque no sé si el ministerio habrá reaccionado y actuado con la prontitud que lo ha hecho la Consejería de Fomento con respecto al dragado de este puerto. Esperemos que sí, que todas las playas estén a punto cuando llegue la temporada de playa.

Así que, bueno, pendiente de saber si aceptáis las enmiendas que mi grupo pone a disposición de esta proposición no de ley, que, sin duda, entiendo que enriquece y que sería beneficiosa para el puerto de Conil y que, sin duda alguna, nosotros tenemos que dar garantías de que la actuación que se haga sea efectiva y no dañe de ninguna manera al medio ambiente.

Así que, bueno, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cerramos con el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, y para ello tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Agradecer a los portavoces sus intervenciones. Algunas consideraciones al respecto de las mismas.

Miren, hay un libro de Alberto Porlan que habla sobre un nuevo paradigma de Tartessos, en el que defiende que las columnas de Hércules, identificadas por la tradición y la mitología con los montes en el Estrecho de la costa africana y de la costa española, en realidad hacen referencia a las picas de los almadraberos para señalar desde tierra dónde tienen calada el arte.

Les digo esto porque a veces avanzamos en el conocimiento más despacio de lo que debiéramos, porque vamos desconociendo u olvidando lo que ya conocemos y si alguna persona que ha dedicado muchos años de estudios y esfuerzos a hacer simulaciones matemáticas sobre el flujo de las mareas y la manera, lógica, en la que afectan los temporales al oleaje y adónde van los áridos cuando esos temporales vienen de Levante o de Poniente, si quiere completar con certeza esos modelos matemáticos, se tiene que sentar a hablar con la gente de la mar, que sabe de esto mucho más de lo que pueda traducirse en algoritmos en una máquina, porque llevan miles de años pescando en la costa.

Entonces, no hay intervención humana, lamentablemente, que no modifique el medio, pero es una obligación nuestra, en cuanto a que somos depositarios del legado futuro, de las generaciones futuras, aceptar el medio ambiente en una manera que sea compatible con el desarrollo de la biodiversidad y de la sostenibilidad. Lo compartimos al cien por cien.

Digo esto porque el punto de la proposición no de ley, si me permiten, está más medido que un verso de la Eneida, porque no hemos hecho referencia al proyecto que de manera expresa se encuentra recogido en el Plan Director de Puertos, pero sí a la necesidad de construir una estructura estable, porque sea la propuesta por la universidad pública en su día o fuera otra, una vez concluidos los estudios, de lo que no cabe duda es de que, para garantizar que la boca del puerto de Conil no se atore de arena cada vez que hay un temporal,

es necesaria la construcción de una estructura estable, a una profundidad equis, con una orientación y con unos análisis enérgicos, pero hace falta una estructura estable, porque si no, lo que estamos haciendo es tirar el dinero público, porque cada vez que aprieta el temporal hay que gastar del orden de 300.000 a 400.000 euros para volver a abrirlo y que, efectivamente, el puerto sea permeable y las embarcaciones puedan salir y entrar.

Entonces, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y dado que aquí la literalidad de la proposición, que si luego es un acuerdo es lo que se va a publicar, lo que dice en la intervención de urgencia es que estamos todos de acuerdo, cosa que agradezco, y luego dice «poner en marcha el proyecto de construcción de una estructura estable».

Estúdiense, analícese, pero pongámoslo en marcha, porque no podemos sostener económicamente la intervención de emergencia cada vez que aprietan los temporales, que son recurrentes y más violentos de un tiempo para acá, y no parece, lamentablemente, que los cambios climáticos nos hagan pensar en que estos temporales van a bajar en intensidad o en frecuencia. Y como ese dinero ya está —entiéndanme bien— condenado a hacer estas intervenciones periódicas, invirtámoslo con más talento en un proyecto estable que garantice que el puerto es permeable y que, efectivamente, no se hace una afectación al medio ambiente, que entiendo que seguro que fueron los objetivos que animaron a la universidad pública que trasladó el proyecto que se incorporó a plan director, pero ni siquiera se menciona el plan director en la parte dispositiva.

En cuanto al destino de la arena que en este momento atora el canal del puerto, es de los temporales recientes. Yo no..., evidentemente, con respeto, por mi desconocimiento, pero entiendo que por la consecuencia directa de falta de arena de las playas, en el sentido del viento que ha soplado, acumulación de la arena en el puerto, entiendo que es arena superficial, entiendo que se podría utilizar para regenerar playas, en nuestro caso, no habría ningún problema al respecto, pero si luego se detectara, pues entiendo que la Administración no lo haría, incluso aunque lo aprobáramos aquí, ya que, además, ustedes saben —y con eso termino— que, lamentablemente, no sería la primera vez que aquí aprobáramos algo que luego no se hiciera.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Perdón, ¿acepta las enmiendas?

La señora NIETO CASTRO

—Bueno, es que son *in voce*. Tendrá que preguntar si...

[Intervenciones no registradas.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Un momento, por favor. ¿Se admiten a trámite?

¿No? ¿Pues cuál?

[Intervención no registrada.]

La señora NIETO CASTRO

—Pero, perdón, entiendo que la pregunta es si se puede tramitar la enmienda, ¿no? Las enmiendas.

[*Intervenciones no registradas.*]

Ah, bien, pues ya está, para no pronunciarme sobre las que no se tramiten, quiero decir.

[*Intervención no registrada.*]

¿La de la arena, no?

[*Intervención no registrada.*]

Vale, pues no hay ningún inconveniente por nuestra parte en aceptar la enmienda que finalmente se va a tramitar. Se acepta para su tramitación.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Entonces, podemos pasar a las votaciones.

[*Intervención no registrada.*]

Sí, vamos a la moción mejor.

Entonces, vamos a pasar a la moción y después ya hacemos las votaciones todas juntas.

10-17/M-000016. Control del cumplimiento de la Moción relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al control del cumplimiento de la Moción relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos. Empezamos...

¿Izquierda Unida se va? Bueno, pues seguimos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Para ello, tiene la palabra el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Bueno, respecto al informe de cumplimiento de la Moción relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana, entendemos que hay un cumplimiento parcial de varios puntos de la moción.

Analizando el informe, hay otros puntos que están en proceso de que se cumpla, con lo cual consideramos que por lo menos se está en la línea, como son el punto 1, el punto 2. Creemos que el punto 3 no se está cumpliendo, evidentemente, no se está cumpliendo porque, con la firma de las adendas, no estamos realmente diciendo nada y no se habla nada del calendario de actuaciones, tal y como establece el punto 3.

Hay otros puntos, como el punto 4, el punto 5, que consideramos que tienen un grado óptimo de cumplimiento, y, en definitiva, hay puntos que sí se están cumpliendo, hay puntos que no. Además, el punto 7, por ejemplo, de la moción, que pretende establecer un calendario de convocatoria de ayudas que evite su publicación en periodo estival y amplía plazos, pues este punto no se está cumpliendo, este punto lo establecía la moción y no parece, por el informe presentado por la consejería, no parece que se quiera modificar nada, porque entiende que los plazos son los adecuados. Pero el tema está que estamos valorando que el Parlamento de Andalucía aprobó esta moción y, por lo tanto, se debe poner en marcha. Por lo tanto, evidentemente, no está cumplido.

El punto ocho tampoco se está cumpliendo. Vemos, pues, bueno, hay algunos puntos que sí se están cumpliendo, otros que no. Por lo tanto, desde Ciudadanos nos vamos a abstener respecto al cumplimiento de esta moción.

Nada más, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos. Y, para ello, tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, también hacer hincapié en lo mismo que acaba de citar el señor Hernández, del cumplimiento parcial, relativamente escaso, de esta moción. La principal reclamación de la moción, aprobada en el otoño pasado a propuesta del Grupo Popular, se hacía..., era relativa a la transparencia, cuestión que insistentemente también le hemos reclamado desde este grupo al que represento, sin resultados también hasta la fecha.

También se insistía mucho en solicitar la elaboración de planes plurianuales, cronogramas de ejecución que sean publicados, para conocimiento general y para que puedan ser tenidos en cuenta en la elaboración de los presupuestos —en los presupuestos de este mismo 2018, por ejemplo—, y donde se hiciese referencia a los fondos presupuestados, los propios, los estatales o los europeos; que se tramitara con prontitud el convenio necesario, una vez publicado el Plan de Vivienda estatal, que el informe hace referencia a una fecha anterior a que fuese publicado, luego, en realidad tampoco cita nada al respecto, de tal manera que se permitiera la aplicación en un corto plazo de tiempo, una vez aprobado ese plan estatal de vivienda; y las ayudas para los ascensores, tanto tiempo dilatada y aún sin cumplir, que se solventasen en el plazo de tres meses, ya pasados, y aún sin tener, sin que se les dé fecha a las comunidades que intervinieron asumiendo que recibirían unas ayudas que aún no han percibido, y que las comunidades, además, tengan firmado ya los convenios, que vean acabadas las actuaciones antes de que acabe el presente año.

En fin, todo relacionado, como digo, con la transparencia, con el cumplimiento de los compromisos, la elaboración y publicación de planes y mapas que informen de las áreas prioritarias de rehabilitación, su distribución, plazo de ejecución, presupuesto dedicado... Porque si se trata de facilitar el cambio hacia un modelo de ciudad sostenible y accesible, promoviendo actuaciones de rehabilitación de áreas determinadas, de adecuación del espacio público y de rehabilitación de inmuebles de destacado interés urbano, social o patrimonial, se trata también de que los agentes interesados, a los que se dirigen las acciones propuestas de rehabilitación o de ayudas, sepan lo que hay, que se les informe adecuadamente. Y para ello es imprescindible esa transparencia desde el portal de la consejería, y también dar voz a los vecinos.

La política pública de vivienda es una de las facetas —hemos incidido en múltiples ocasiones—, las facetas más débiles del estado del bienestar en España porque, en los planes estatales, la política de vivienda no se entiende como una política pública de carácter social, sino que es eminentemente económica. Esa perspectiva económica de la vivienda explica que solo nos encontremos con una política de fomento, y no tanto de intervención o control del mercado inmobiliario.

Saben en la consejería que es necesario, además, atender las importantes carencias del parque residencial andaluz en materia de accesibilidad, confort térmico y eficiencia energética, ya que no solo hay un elevado número de viviendas que carecen de ascensor, sino que también existe un elevado porcentaje de viviendas andaluzas que fueron construidas antes de la primera normativa técnica española en materia de aislamiento térmico de la edificación y, por tanto, necesitan ser acondicionadas en esos aspectos.

Además, una de las razones que se daban de las prioridades adoptadas en relación con la rehabilitación en el Plan 2016-2020, era para generar actividad y empleo en el sector de la construcción, tan castigada durante la crisis. Por tanto, urge que se ponga todo esto en marcha cuanto antes, todo lo solicitado en la moción

de la que estamos revisando su cumplimiento. Es importante y urgente, además, porque con la rehabilitación urbana se atiende a la demanda de alojamiento adecuado, accesible, que no derrocha energía por carecer de aislamiento, lo que enlazaría, además, transversalmente con otras directrices, como las que se deben de marcar de ahorro energético para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, recuperando y consolidando el patrimonio residencial y urbano, incorporando parámetros sostenibles en la política de vivienda, y preservando formas tradicionales de vida urbana.

Se deben parar los procesos de desalojo de economías modestas, y contribuir a la recuperación de las ciudades. Los planes de vivienda andaluces evolucionaron, además, desde la rehabilitación individual de vivienda a la intervención en áreas urbanas degradadas; evolución, sin duda, necesaria porque tenemos uno de los parques de vivienda más obsoletos, energéticamente hablando, del Estado.

Hablar del problema de la vivienda es hablar de la ausencia, además, durante años, de ayudas a la rehabilitación, lo que explica que este último plan sí que haya tenido en cuenta prioritariamente esa faceta. Precisamente por eso, respecto a los escasos datos que se ofrecen, por ejemplo, sobre las adendas correspondientes a los convenios suscritos respecto a las ayudas de los ascensores, nos parece que son... las cifras que ofrece el informe son cifras muy exiguas para las necesidades que hay en toda Andalucía, que, como saben, son muchas porque, en general, tenemos un parque envejecido y que carecen muchas de las viviendas de esos ascensores y de esa accesibilidad necesaria.

Por tanto, para no añadir más comentarios, eso, decir, que el cumplimiento no es todo lo que debería ser; nos abstendremos en la votación.

Y, nada más, gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra la señora Redondo.

Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, el debate que tratamos hoy aquí pues es sumamente importante, puesto que se trata de evaluar las políticas del Gobierno andaluz en lo relativo al cumplimiento de un mandato parlamentario; concretamente, una moción aprobada relativa a política general en materia de rehabilitación residencial y urbana, que fue consecuencia de una interpelación previa al Gobierno a propuesta de nuestro grupo, del Grupo Parlamentario del Partido Popular, y que, tras ese debate, pues se concretó en una moción que fue enriquecida por todos los grupos. Por lo tanto, lo que hablamos es que el Ejecutivo escuche al Parlamento, que es quien representa a todos los andaluces.

Lo cierto es que en la moción se planteaba la importancia de la rehabilitación edificatoria para alcanzar una vivienda digna, unas barriadas dignas y unas ciudades dignas. Es una política directamente dirigida a las

personas, a mejorar su calidad de vida, las condiciones de habitabilidad, de eficiencia energética, de accesibilidad y de mejora de los espacios públicos y que, sin duda, contribuye a la cohesión social.

Entrando en el informe del cumplimiento de la moción aprobada en el otoño pasado, tenemos que hacer una valoración negativa porque en la mayoría de sus puntos o se ha avanzado muy poco o nada, a pesar de que, bueno, el Gobierno siempre saca leyes andaluzas, que parece más de cara a la galería que después en la práctica, pues tiene pocos efectos. Así, por ejemplo, en 2005 la Ley de Vivienda Protegida, que permitía ejercer el derecho de retracto, no se ha utilizado en muchísimos desahucios que se han producido en Andalucía.

En 2010, la Ley de Derecho a la Vivienda no garantiza el acceso a la vivienda. La ley llamada de la función social de la vivienda resulta inaplicable. La Ley de Protección de Consumidores Hipotecarios, aprobada en 2016, no se ha puesto en marcha. Y la Ley de Tanteo y Retracto está en tramitación desde hace años, lo que demuestra que no es una prioridad del Gobierno andaluz.

Y después se presume, este Gobierno, del bagaje de sus planes autonómicos de vivienda, cuando hemos estado cuatro años, 2012-2016, sin plan de vivienda.

Así que bueno, haciendo un repaso de los puntos, lo que se pedía era una mayor transparencia a la hora de conocer lo que se está haciendo en materia de rehabilitación en los municipios de Andalucía, detalle de presupuestos y plazos. Y eso no resuelve con cuatro balances de 2016, que es una tabla, bueno, como muda, porque no dice, no se especifica ni los proyectos ni las actuaciones que se contienen en ella.

Se pedía una programación en tres meses en el portal de transparencia, que no se ha cumplido, y no entendemos las excusas de la consejería, porque es la Junta quien tiene las competencias y quien tiene que explicar cuál es su compromiso presupuestario.

Para nosotros es y ha sido fundamental la instalación de los ascensores que se prometieron, no solo los que llegaron a firmar convenios, sino todos los que llegaron al final y se les negó dicha firma. El Gobierno tenía que establecer un calendario de evaluación de los gastos en los que habían incurrido las comunidades, y ofrecer un cronograma de actuaciones, independientemente de si se habían firmado convenios o no, eso tampoco se ha hecho.

El dato que ofrece el Gobierno, la verdad, es penoso: de 172 convenios suscritos hace casi diez años, solo se han actualizado con la adenda correspondiente 39, lo que supone el 22%, y ni siquiera dice si se han empezado las obras o no.

La moción pedía también la colaboración amplia del sector, de agentes económicos y sociales, de administradores de fincas, de los vecinos, etcétera. Y se informa que, para eso, ya está el Observatorio de Vivienda. Hombre, no... Nosotros creemos que no puede haber una implicación real de los agentes sociales cuando se improvisan las convocatorias de ayudas en verano, no se informa a las comunidades y no hay propuestas para la mejora de la gestión.

Es verdad que se están haciendo algunas jornadas formativas, pero son totalmente insuficientes para su difusión.

Se pedía implicación al Gobierno en el estudio de las tipologías, y la excusa es el plan estatal. Bueno, la Junta tiene capacidad propia de financiar políticas propias de vivienda sin esperar al plan estatal. De todas maneras, ya está el plan estatal... A ver si ahora sigue siendo excusa o no.

Igualmente pasaba con los plazos de convocatoria y justificación. Es lamentable que solo se haya ejecutado el 62% en el primer periodo y el 50 en la prórroga, cuando esto ha sido igual para todas las comunidades autónomas, y en la medida, prácticamente todas han llegado al cien por cien.

En cuanto a la aprobación de un plan de accesibilidad en base a áreas de actuación, se condiciona a la aprobación de los planes municipales de vivienda, cuando sabemos que son muy pocos los municipios que cuentan con este plan. Y tampoco se establecen los mecanismos para que los municipios puedan acometerlo.

Y, por último, se propone aprobar antes de finales de 2017 un plan de mejora del parque público residencial, a lo que también se responde que está en tramitación.

Por todas estas razones, nosotros entendemos que la moción no se ha cumplido. Y, por lo tanto, hay que seguir impulsando la acción del Gobierno.

Hasta la fecha, el impulso ha venido cien por cien del Gobierno de la nación, que ha financiado al cien por cien las actuaciones de rehabilitación edificatoria, y los programas autonómicos, como, por ejemplo, rehabilitación autonómica y el programa de los pueblos, esos siguen sin estrenarse. Si hacemos balance, en la línea de rehabilitación edificatoria, la aportación de la Junta es cero, cuando ya lo que había firmado fue una aportación de 25 millones de euros, mientras que la aportación del Gobierno de España, en los últimos tres años, han sido 89 millones de euros, incluida la prórroga de 2017: 44 millones para la línea de rehabilitación y 45 millones para ayudas al alquiler.

De 2.214 solicitudes de comunidades, en 2015 y 2016, solamente se han resuelto favorablemente 349, lo que supone apenas un 15%. Y lo peor es que no ha sido por falta de disponibilidad presupuestaria, sino por mala gestión, por las decisiones en su gestión.

El dato es muy preocupante, porque el 85% de las solicitudes han sido desestimadas, y esto afectaba aproximadamente a cuarenta mil personas.

Si tenemos que ponerle nota al consejero, suspenso. Lo suspendemos absolutamente. Lo que sí confiamos es en que aplique las medidas correctoras, porque aquí hay un problema muy serio.

En el mismo sentido, el 65% de las comunidades de vecinos con más de quince años de antigüedad tienen problemas de accesibilidad, y lo mismo ocurre con las viviendas en alquiler que son de su titularidad, y que se estima que son alrededor de veinticinco mil las que carecen de ascensores.

Hay un compromiso: como fecha límite, el 4 de diciembre de 2017 todos los edificios tenían que cumplir las condiciones básicas de accesibilidad tal y como establece el Real Decreto Legislativo 1/2013, sobre la accesibilidad, y la Ley 8/2013, que trata sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

Y terminando..., si cogemos la línea de regeneración de barriadas... En esta línea, aquí aporta el Estado, porque la parte de la Junta corresponde a fondos europeos, es la asignatura pendiente.

La Encuesta de Indicadores Urbanos 2017 vuelve a señalar dos barrios de Sevilla como los más pobres de España: Los Pajaritos y Polígono Sur. La regeneración urbana es una apuesta del Plan Estatal. Por ello, se han firmado 32 convenios con la Junta de Andalucía, para invertir cien millones de euros que pueden beneficiar a 8.756 viviendas. Son áreas muy antiguas, pero, sin embargo, en 32 áreas delimitadas, en 20 de ellas no consta ejecución alguna. ¿Es que no se han iniciado?

En definitiva, queda mucho por hacer, y es responsabilidad del Gobierno ejecutar, y la nuestra, reclamarle el cumplimiento de los compromisos adquiridos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño. Cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya a todas y a todos.

Debatimos, en la comisión del día de hoy, el cumplimiento de la moción relativa a la política general en materia de rehabilitación residencial y urbana. Se trata de una moción aprobada —como ya se ha dicho— por el Pleno del Parlamento de Andalucía hace algo más de seis meses. Y ya entonces poníamos sobre la mesa el esfuerzo y la apuesta en materia de política de vivienda que viene realizando el Gobierno de la Junta de Andalucía, optando por un modelo que permite minimizar el consumo de suelo y apostando por una ciudad compacta, diversa y compleja, que permite una vida social y más cohesionada, y que, al mismo tiempo, impulse nueva dinámica económica más sostenible.

Es un esfuerzo ingente que se viene realizando en años de penuria, de crisis económica y de recortes por parte del Gobierno central. Años en los que Andalucía ha dejado de percibir, en materia de financiación autonómica, desde el año 2009, nada más y nada menos que 5.522 millones de euros. Y en ese escenario, el Gobierno andaluz se ha mantenido en un marco de estabilidad presupuestaria que, consecuentemente, le ha obligado a adoptar restricciones económicas, pero siempre rentabilizando al máximo los escasos recursos de los que ha dispuesto. A todo esto también hay que añadir el bagaje que lleva realizando el Ejecutivo de la Junta de Andalucía en el diseño y desarrollo de planes autonómicos de vivienda y rehabilitación.

No me voy a extender sobre el informe que ha elaborado la Consejería de Fomento y Vivienda —a la que desde aquí, el Grupo Parlamentario Socialista quiere agradecerle su trabajo— sobre esta moción, a la que nuestro grupo se acerca con el máximo respeto, puesto que viene de un mandato del Parlamento andaluz. Pero sí quisiera puntualizar algunos aspectos. Agradezco el tono de los tres grupos, sobre todo de Ciudadanos y de Podemos, que ya han anunciado su abstención respecto al informe que ha emitido la consejería. Pero sí decirle que no hay ni un solo punto, de los nueve que se contenían en la moción aprobada, que no haya sido trabajado o que no se esté trabajando por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Hablaba, en concreto, el portavoz del Grupo de Ciudadanos, el señor Hernández White, sobre el punto número tres. Y hablaba de que no se estaba cumpliendo. Hay que decir que ya, en aquella ocasión, esta diputada que les habla manifestó desde la tribuna del Parlamento que era un punto que, incluso, considerábamos como ilegal, porque se estaba hablando de una serie de solicitudes que habían sido denegadas para poder instalarse ascensores en diferentes comunidades de nuestro territorio, de la Comunidad Autónoma andaluza. Aquellas solicitudes que habían sido denegadas estaban denegadas. Otra cosa son aquellas comunidades que sí habían firmado el convenio, y que, por falta de disposición presupuestaria, no habían conseguido sacarse adelante. Y, precisamente, lo que viene a decir el informe es que se están firmando las adendas co-

rrespondientes a dichos convenios que fueron suscritos. Y no de las que fueron denegadas, porque están denegadas, sino de aquellos convenios que se suscribieron y que, sin embargo, no han tenido respuesta.

Actualmente, de los 172 convenios que se suscribieron, 113 comunidades han manifestado su voluntad de continuar con dicha tramitación. Actualmente, hay 63 expedientes en marcha, de los cuales han culminado, hasta el momento, con la firma correspondiente, 39. El presupuesto, además, de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2018...

Por cierto, Andalucía sí que tiene presupuestos generales desde el pasado mes de noviembre... Somos, por tercer año consecutivo, la región que primero los ha aprobado. Y estamos hablando frente a un Gobierno central que, a día de hoy, es incapaz de aprobar sus cuentas públicas... Pues, como digo, ese presupuesto ya contempla una dotación de más de siete millones de euros para culminar con el compromiso que adquirió en el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Y decir que, en cuanto a las solicitudes formuladas que no llegaron a formalizar el convenio en su día, y que están desestimadas y archivadas, entendemos que no son objeto o no eran objeto de la presente moción, pero sí son consideradas prioritarias para su selección en las convocatorias de ayudas a rehabilitación de los años posteriores.

También hablaba el señor Hernández White de los puntos 6, 7 y 8. Nosotros sí consideramos que se están poniendo en marcha y que la consejería sí que está trabajando. Y en conversaciones con la portavoz del Grupo de Podemos, con la señora Molina, precisamente estábamos de acuerdo en que buena parte de los puntos tenían una relación directa con el Plan Estatal de Vivienda. No tengo que recordarle a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular que es un plan estatal de vivienda, que se tiene que prorrogar el anterior, que se prorroga con retraso, que se prorroga en pleno verano, que el convenio que se firmó anteriormente también vino con retraso, y que el plan estatal actual se aprueba el pasado 9 de marzo...

Además, es un plan estatal que es un verdadero dislate, que además obliga a las comunidades autónomas a aportar el 30% de la financiación, cuando eso no venía en el borrador que se les pasó a las diferentes regiones... Y, además, todavía está pendiente de que se firme el correspondiente convenio por parte de las diferentes comunidades autónomas. Con lo cual, si el Grupo Parlamentario Popular le da un cero al señor consejero de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, yo le doy un menos diez al señor Mariano Rajoy y al resto de su Gobierno, porque no se pone a trabajar y no tiene como prioridad las políticas de vivienda y de fomento en España.

Por lo tanto, nosotros no estamos poniendo excusas, sino dando explicaciones, que es de lo que se trataba en esta moción, y es verdad que buena parte de esos puntos están relacionados con el plan estatal de vivienda, el informe se emite cuando dicho plan estatal no estaba ni siquiera publicado y consideramos que esta moción venía a impulsar la acción de Gobierno, y eso es precisamente lo que estamos haciendo. Al fin y al cabo, estamos cumplimentando un mandato que emana del Parlamento andaluz, donde reside la soberanía del pueblo andaluz, y al final de lo que se trata es de trabajar. El Gobierno de Susana Díaz está trabajando y otros mientras están en conversaciones, que sabemos desde ya que no van a llevar a buen fin.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Vamos a pasar a las votaciones de las PNL y, por último, de la moción. Vamos a hacerlo en el orden de intervención, es decir, vamos a votar primero la proposición no de ley relativa a rehabilitación de las viviendas sociales del cuartel de caballería de Utrera, Sevilla.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Pasamos a la siguiente PNL, relativa a la línea C-2 de cercanías de Málaga.

Se inicia la votación.

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

Siguiente, relativa a aprobación de un área de rehabilitación integral para el casco histórico de la ciudad de Jaén.

Se inicia la votación.

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

Y, por último, la relativa al dragado de la bocana del puerto de Conil.

Se inicia la votación.

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

Y ahora pasamos a votar el cumplimiento de la moción.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 7 votos a favor, 5 votos en contra, 4 abstenciones.

Bueno, pues con esto damos por terminada la comisión. Y muchísimas gracias por vuestra colaboración y por vuestra agilidad para terminarla lo antes posible.

Muchas gracias.

[Se levanta la sesión.]

