



Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 13 de junio de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-18/APC-000646. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del cierre del Puerto de Carboneras (Almería), presentada por el G.P. Ciudadanos.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-18/APC-000669. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre situación del sistema tranviario de Jaén, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Julio Millán Muñoz y Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, del G.P. Socialista.
- 10-18/APC-000684. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la situación del sistema tranviario de Jaén.

PREGUNTAS ORALES

10-18/POC-000053. Pregunta oral relativa al convenio Junta de Andalucía-Ministerio de Fomento para la prórroga del Plan Estatal de Vivienda 2013-2016, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000638. Pregunta oral relativa a carretera Morón-Alcalá de Guadaíra (Sevilla), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Escrivá Torralva y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000943. Pregunta oral relativa a Centro Logístico de Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Isabel Albás Vives y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000962. **Pregunta oral relativa a A-392 Dos Hermanas-Alcalá de Guadaira (Sevilla)**, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000963. Pregunta oral relativa a mejora accesos litoral Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Mendiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000992. Pregunta oral relativa a liberación inmediata del peaje de la AP-4 Sevilla-Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001008. Pregunta oral relativa a subestación eléctrica del tren tranvía de la bahía de Cádiz, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001009. **Pregunta oral relativa a los desplazamientos en la plataforma ciclopeatonal sobre la SE-30 (Sevilla)**, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001010. Pregunta oral relativa a la finalización de las obras de la carretera A-461 entre Santa Olalla del Cala y Zalamea La Real (Huelva), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Manuela Serrano Reyes, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001041. **Pregunta oral relativa a rehabilitación de la ladera del Zenete, en Granada**, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001042. Pregunta oral relativa a medidas que va a tomar el Gobierno andaluz a partir de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001043. Pregunta oral relativa a proceso de regularización de la titularidad de ocupantes sin título en El Puche, Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001045. Pregunta oral relativa a impacto de las viviendas turísticas ilegales en el mercado del alquiler, formulada por los Ilmos. Sres. D. David Jesús Moscoso Sánchez y Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000082. Proposición no de ley relativa a obras del metro de Málaga, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/PNLC-000142. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de viviendas de alquiler en el barrio del Guadalquivir, en la ciudad de Córdoba, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, seis minutos del día trece de junio de dos mil dieciocho.

COMPARECENCIAS

10-18/APC-000646. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del cierre del Puerto de Carboneras (Almería) (pág. 8).

Intervienen:

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

Dña. Marta Bosquet Aznar, del G.P. Ciudadanos.

10-18/APC-000669 y 10-18/APC-000684. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del sistema tranviario de Jaén (pág. 20).

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.

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-18/POC-000053. Pregunta oral relativa al convenio Junta de Andalucía-Ministerio de Fomento para la prórroga del Plan Estatal de Vivienda 2013-2016 (pág. 36).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000962. Pregunta oral relativa a A-392 Dos Hermanas-Alcalá de Guadaira (Sevilla) (pág. 40).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

10-18/POC-000963. Pregunta oral relativa a mejora accesos litoral Huelva (pág. 44).

Intervienen:

D. Guillermo José García de Longoria Mendiña, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-18/POC-000992. Pregunta oral relativa a liberación inmediata del peaje de la AP-4 Sevilla-Cádiz (pág. 47).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001008. Pregunta oral relativa a subestación eléctrica del tren tranvía de la bahía de Cádiz (pág. 50).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001009. Pregunta oral relativa a los desplazamientos en la plataforma ciclopeatonal sobre la SE-30 (Sevilla) (pág. 53).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001010. Pregunta oral relativa a la finalización de las obras de la carretera A-461 entre Santa Olalla del Cala y Zalamea La Real (Huelva) (pág. 56).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001041. Pregunta oral relativa a rehabilitación de la ladera del Zenete, en Granada (pág. 58).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

10-18/POC-001042. Pregunta oral relativa a medidas que va a tomar el Gobierno andaluz a partir de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda (pág. 61).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001043. Pregunta oral relativa a proceso de regularización de la titularidad de ocupantes sin título en El Puche, Almería (pág. 64).

Intervienen:

Dña. Lucía Ayala Asensio, del G.P. Podemos Andalucía.

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

10-18/POC-001045. Pregunta oral relativa a impacto de las viviendas turísticas ilegales en el mercado del alquiler (pág. 67).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000638. Pregunta oral relativa a carretera Morón-Alcalá de Guadaíra (Sevilla) (pág. 69).

Intervienen:

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

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

10-18/POC-000943. Pregunta oral relativa a Centro Logístico de Córdoba (pág. 72).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000082. Proposición no de ley relativa a obras del metro de Málaga (pág. 75).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

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

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

Votación del punto 2: aprobado por 8 votos a favor, ningún voto en contra y 8 abstenciones.

Votación de los puntos 1, 3 y 4: aprobados por unanimidad.

10-18/PNLC-000142. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de viviendas de alquiler en el barrio del Guadalquivir, en la ciudad de Córdoba (pág. 86).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, 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.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y siete minutos del día trece de junio de dos mil dieciocho.

10-18/APC-000646. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del cierre del Puerto de Carboneras (Almería)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento y Vivienda. Y empezamos con una comparecencia, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, a fin de informar acerca del cierre del puerto de Carboneras, Almería. Y, para ello, tiene la palabra el señor consejero. Cuando usted pueda.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

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

Quiero iniciar mi intervención, en relación con esta comparecencia, dejando meridianamente claro que en ningún momento se ha producido, ni se va a producir, el cierre del puerto de Carboneras ni de ninguna de sus instalaciones, que se han encontrado en todo momento operativas.

Y quiero aprovechar esta ocasión para trasladar un mensaje de tranquilidad y de normalidad a los usuarios y vecinos del municipio de Carboneras, y desmentir la posible situación de alerta que, desde algunos ámbitos, se ha podido tratar de difundir, quizás por falta de información.

Voy a proceder a continuación a exponerles resumidamente cuáles fueron los orígenes, la evolución y la situación actual, sobre todo, y las previsiones del puerto de Carboneras.

La Junta de Andalucía se hizo cargo de estas instalaciones a través de la, entonces, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, en el año 1993. Contaba el puerto, en aquel tiempo, con un muelle de costa de 255 metros, que configuraban un frente para el atraque de las embarcaciones pesqueras, con un calado de cuatro metros.

Este muelle, en su zona central, es utilizado para el desembarco de las capturas de la flota de Carboneras, que son comercializadas en la lonja. Inicialmente, la lonja, construida por el ayuntamiento, tenía 250 metros cuadrados de superficie, y en 1994 la Junta Andalucía edificó una nueva lonja, con 1.500 metros cuadrados, en aquel momento, para dar servicio a la abundancia de capturas que se produjeron en los años 90, llegándose a capturar hasta mil cajas al día de pez cinta, principal especie, en aquel tiempo, de la zona.

Desde que la Junta de Andalucía se hizo cargo del puerto de Carboneras, en 1993, se han invertido en su mejora 5.634.891 euros. Las principales actuaciones llevadas a cabo han estado dirigidas al dragado de la bocana y del muelle, 840.000 euros; a completar las infraestructuras pesqueras —lonja, cuarto para armadores, urbanización del tendido de redes, entre otras cosas—; así como realizar actuaciones puntuales, necesarias para el mantenimiento del puerto. Actualmente, además de la ciudad pesquera, en el puerto de Carboneras se desarrolla una creciente actividad náutico-recreativa, y, en los últimos años, muchas empresas turísticas han utilizado el puerto de Carboneras como punto de salida de rutas turísticas, que permiten

potenciar el turismo en la zona y poner en valor los valores naturales y medioambientales del cercano parque natural del Cabo de Gata.

En estos momentos, la flota pesquera, por ser de menor tamaño, se sitúa en los muelles de la zona pesquera, junto a la lonja, y las 86 embarcaciones deportivas se ubican, parte sobre un pantalán, y parte sobre la escollera del muelle. En 1917 surgieron algunas grietas en el pavimento entre el muelle y la fachada del edificio de la lonja, que aconsejaron la realización de una inspección submarina. En diciembre de 2017, se llevó a cabo la inspección en la que se advirtió que algunos de los bloques que conforman el muelle —y no la lonja— se habían desplazado, como consecuencia de la existencia de deficiencias en el apoyo bajo las mismas. En enero y junio del 18 se han realizado otras dos inmersiones de seguimiento y control, en las que se ha confirmado la continuidad del proceso de pérdida del monolitismo del muelle; un deterioro que viene ocasionado, fundamentalmente, por la acción erosiva de las hélices de las embarcaciones, cada vez más potentes, y en las maniobras de aproximación y atraque, lo que ocasiona las deformaciones y la rotura del pavimento, motivado por el descalce de los bloques que sustentan el muelle.

Quiero resaltar que no se trata de una situación excepcional y exclusiva del puerto de Carboneras, sino más bien de una tendencia creciente, que hay que paliar, lógicamente, como estamos haciendo, que también se está dando en otros puertos, y, en todos los casos, generados por las hélices más potentes de las embarcaciones, que acaban removiendo el sustrato sobre el que se apoyan los bloques que sostienen el muelle. Este tipo de problemática, denominada rotura frágil, se origina de forma repentina, grietas de mayor tamaño en un plazo de tiempo breve, como este que ha ocurrido en el caso del puerto de Carboneras.

Como medida de seguridad, se ha procedido a precintar la zona del muelle donde se han apreciado, en la última inspección, mayores desplazamientos en la solera superficial. Dicha zona coincide con la parte del muelle paralela a la lonja, por lo que el precintado afecta única y exclusivamente al atraque en esa zona, mientras que en los muelles laterales se ha seguido operando con absoluta normalidad, pudiéndose acceder al interior de la lonja por las puertas laterales. La lonja se ha encontrado en todo momento en perfectas condiciones de seguridad y plenamente operativa, no habiéndose visto afectada ni estructuralmente, ni operativamente por este proceso. En todo momento, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, hemos estado en contacto con el sector y con el Ayuntamiento de Carboneras, a fin de informarles puntualmente de la situación, y se les ha trasladado tranquilidad, por no representar ningún riesgo, al haber tomado las medidas de seguridad oportunas.

Con el objetivo de dar una solución a esta problemática, la Agencia de Obra Pública, bueno, la Agencia de Puertos de Andalucía, va a llevar a cabo una actuación de emergencia, que tendrá aparejada una inversión de en torno a 600.000 euros, estimación que se ha hecho, provisionalmente, por analogía con otras situaciones similares acaecidas en otros puertos, pero que tendrán el detalle, lógicamente, con la definición del proyecto de intervención por emergencia que hay que hacer.

A esta actuación de emergencia se suman otras situaciones, que también les detallo a continuación: recientemente, se han puesto en marcha diversas actuaciones que completarán la iluminación del muelle de acceso a esta zona de amarre, mejorando así las condiciones de embarque y desembarque, además de mejorar la seguridad de las embarcaciones que se amarran a las escolleras del dique. La inversión que se va a llevar a cabo asciende a 100.000 euros, y da respuesta a los compromisos adquiridos en los presupuestos

2018 de mejora de las condiciones de accesibilidad a las embarcaciones situadas en el dique de Carboneras. La agencia sigue trabajando en la elaboración de soluciones que permitan dar un mejor servicio a estos usuarios, mejorando la accesibilidad de sus embarcaciones, con soluciones técnicamente compatibles con su disposición sobre el dique.

Durante el mes de mayo de 2018, se han realizado varias campañas intensivas de limpieza y retirada de enseres en desuso, procedentes de artes de pesca, contenedores y restos de artes. Estas actuaciones de limpieza se culminarán con una actuación general de mantenimiento de fachadas del cuarto de armadores y edificios, dentro de los programas anuales de mantenimiento de los recintos portuarios, y se sumarán a las ya realizadas con motivo de los temporales del mes de febrero, en las que hubo que reparar el sistema de alumbrado del puerto, así como los servicios de cámara y vigilancia existentes en él. La inversión ha sido en torno a veinte mil euros.

Con carácter general, se realizan los tratamientos de control de plagas, así como la recogida y gestión de residuos de los contenedores que de forma gratuita dispone el puerto para el sector pesquero, al objeto de proceder al reciclaje de estos residuos inorgánicos, redes y cabos. El coste anual de esta operación está en torno a doce mil euros.

Por otra parte, la Agencia de Puertos ha concluido lo que será el proyecto que modificará, de forma sustancial, las condiciones del puerto de Carboneras. Es el proyecto básico de reordenación del puerto. El puerto construido inicialmente se basó en la demanda del sector pesquero de disponer de una infraestructura para su flota. Los informes previos vinculantes medioambientales limitaron la construcción, en 1992, de una infraestructura de pequeñas dimensiones, que transcurridos veintiséis años, ha resultado insuficiente, y sobre todo muy demandada, sobre todo por la flota náutico-recreativa y por el sector turístico-recreativo.

El proyecto básico de reordenación del puerto de Carboneras ha concluido el proceso de información pública, y el documento definitivo se aprobó por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía el pasado 4 de mayo.

La intención de esta consejería es licitar el proyecto básico de reordenación del puerto, dentro del tercer trimestre de este año 2018, una vez se reciba el informe de la recién creada Oficina Andaluza de Evaluación Financiera.

Todo este esfuerzo de gestión, que venimos realizando para la obtención de un modelo sostenible de desarrollo portuario para Carboneras, refleja nuestro compromiso con el futuro de la ciudad pesquera del puerto, sin rechazar lo que representaría una mejora en la calidad de la oferta que actualmente se ofrece desde sus instalaciones.

El proyecto finalmente aprobado se concreta en un ámbito de actuación total próximo a los 36.800 metros cuadrados, planteando una nueva dársena, de uso específico, para las flotas náutico-recreativas, con capacidad para 200 puestos de atraque de barcos con eslora entre 6 y 15 metros. Se prevé el desarrollo de una zona para usos compatibles en el contacto entre el puerto y la ciudad —la superficie afectada está en torno a 5.300 metros cuadrados—, donde se contempla la construcción de edificios destinados a actividades terciarias, así como aparcamientos. Estas actuaciones se completan con la ampliación de la cesión del viario urbano hacia el interior del recinto portuario, propiciando la integración entre el puerto y la trama urbana, tal y como estamos haciendo en otros puertos del litoral andaluz, de manera que haya nuevos espacios de articulación y de permeabilidad, entre las instalaciones portuarias y el entorno urbano de las ciudades.

En materia pesquera, cabe señalar la construcción de dos nuevos pantalanes, para estancia de la flota, con una longitud total próxima a los 120 metros y la prolongación de 30 metros del muelle, adosado al dique exterior. El presupuesto total de inversión de las actuaciones contempladas asciende a 8,5 millones de euros, correspondiendo 5,1 millones a la nueva dársena recreativa, el traslado del área técnica a las mejoras de la infraestructura pesquera; mientras que los 3.400.000 euros restantes corresponderían al desarrollo de la zona de usos compatibles cerca de la nueva edificación. Finalmente, aclarar que este proyecto va a servir de base para la convocatoria de una licitación, a fin de otorgar un contrato de concesión de obra para la construcción y explotación de las referidas obras portuarias.

El resultado de todo este proyecto será, por tanto, la renovación técnica y funcional de las actuales instalaciones portuarias de Carboneras, aportando con ello un valor añadido a la actividad pesquera de referencia y al auge de los deportes náuticos y a la actividad turística basada en el turismo activo creciente en la zona.

La agencia mantiene, además, una atención permanente al comportamiento de los canales de acceso a los recintos portuarios, realizándose batimetrías anuales. La última se realizó en octubre del 2017, y aconsejan acometer también un nuevo dragado de mantenimiento, que se encuentra estos momentos en periodo de licitación, de los ensayos de caracterización del material extraer, al objeto de someterlo a criterio de la demarcación de costas de Almería, que determinará el posible uso productivo del material para regeneración de playa. Durante el mes de julio, al objeto de realizar un seguimiento en las condiciones de navegación, está prevista la realización de una nueva batimetría.

Por último, al haber detectado algunos incumplimientos, en el título para la explotación del servicio de suministro de combustible en el puerto de Carboneras, hemos llevado a cabo un procedimiento de caducidad de la concesión y la convocatoria de un procedimiento para seleccionar a la entidad que otorga una nueva autorización. El 29 de mayo se seleccionó la oferta presentada por Hidrocarburos de Garrucha, sociedad limitada, por la que dicho concesionario estará en condiciones de poder prestar un adecuado servicio durante la próxima estación estival.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra la señora Bosquet.

Cuando usted quiera.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señor consejero.

Volvemos a hablar otra vez del puerto de Carboneras. Yo, en la última comisión, precisamente de Fomento y Vivienda, le recuerdo que le hacía una pregunta, concretamente por esa enmienda que había hecho este grupo político, de 100.000 euros en los presupuestos —a los que usted ha hecho referencia—, pero recordarle que fue una enmienda de Ciudadanos, y que iba con destino al puerto de Carboneras para

arreglar concretamente los accesos a las embarcaciones de las zonas donde están los barcos y las embarcaciones pequeñas, amarrados a las escolleras, y así como también, accesos de cuarto de baño, de luz y agua.

En su intervención, cuando usted ha hecho referencia a esa enmienda, ha dicho que es para arreglar la instalación de luz; es lo único que yo le he oído con respecto a esos 100 millones. Pero yo lo que sí quiero recordarle, porque es una cuestión que quiero que quede bastante clara, es que esa enmienda de 100.000 euros era tanto para adecuar las instalaciones, el acceso a las embarcaciones, porque yo ya le dije, cuando hemos muchas veces del puerto de Carboneras, que los medios de acceso de los pescadores a sus embarcaciones son totalmente peligrosas, inhumanas, infrahumanas, y también el hecho de que no hay ni siquiera ni un cuarto de baño. Y con lo cual, espero que esos 100.000 euros no sean solamente para la luz. Lo que pasa que lo he oído solamente lo de la luz, por eso le pido que en este segundo turno me lo aclare, porque no era solamente para eso.

Cuando yo le hice en esa comisión la última pregunta, usted me dijo que, bueno, que lo llevaría en verano. No me dijo exactamente el mes, yo recuerdo que le dije que la primera semana de comisión de septiembre, si no estaban las obras, yo le interpelaría sobre ello. Y señor consejero, yo no sé si ha sido fruto de la mala suerte, pero también el hecho de que justo al terminar la pregunta, a las escasas semanas, resulta que se nos está hundiendo el puerto, señor consejero, así, concretamente la parte de la lonja.

Y ya no hablamos ni siquiera de lo bien o mal que pueda estar el puerto; de lo impresentable o no que pueda estar el puerto; de lo tercermundista o no que pueda estar el puerto —que usted ha dicho, en esta intervención que se ha procedido a la limpieza—. Señor consejero, yo estuve el sábado y le aseguro que allí, limpieza, poca. Allí limpieza, poca. O sea, yo no sé si... Desde luego la actividad, o quien haya llevado la actividad de limpieza, mal. Porque yo estuve el sábado, y le dije que fuera usted y que lo visitara, porque es un puerto que, como es el pueblo de Carboneras, no se merece tener ese puerto en absoluto.

Pero, como digo, ya no se trata de que el puerto esté mal o bien, mejor o peor. Lo que se trata literalmente es que se nos ha caído a cachos; se nos ha caído a cachos. Y ya estamos hablando del peligro que conlleva para las vidas humanas, y lógicamente el peligro también para la pesca, para la actividad pesquera. Porque es verdad que se han habilitado las dos zonas laterales, como usted ha dicho, pero lógicamente esta situación hace que las posibilidades de desembarque sean infinitamente menores, con muchísimas más incomodidades. Y estamos en plena campaña de apertura de la pesca del pez espada. Y usted lo sabe.

Echo de menos también en su intervención —por eso yo quisiera que en la segunda me dijera—..., me ha dicho, bueno, que se van a invertir para esa situación de emergencia 600.000 euros, pero quisiera también saber cuándo los plazos. Porque usted dice que se ha informado, pero sin embargo a mí me han trasladado, el sector pesquero de allí y me reuní recientemente con ellos, y lo que tienen es una total y absoluta incertidumbre respecto a plazos, cuándo, cómo y porqué. Entonces, eso me gustaría que lo aclarara.

Y lo peor de todo, señor consejero, de esta situación, es que era una crónica de una muerte anunciada, porque es que a mí me contaron que es que el primer bloque se cayó precisamente hace dos años. Y se cayó ese primer bloque, y allí no se hizo nada, o sea, no es que se hiciera un repellado o lo que quiera, pudiera hacerse. No se hizo absolutamente nada de nada de nada.

Y claro, en vez de a lo mejor arreglar la caída de ese primer bloque, pues lógicamente, lo que ha conllevado por una inactividad e inacción total y absoluta, lo que ha conllevado es que lógicamente que ese bloque ha arrastrado más bloques, y tenemos una grieta abierta, señor consejero, que atraviesa todo el frente de la lonja de cabo a rabo —que yo le he visto, señor consejero, que yo no sé si usted lo ha visitado, pero es que yo le he visto—. Y es una grieta que peligra también el hecho de que se pueda caer la lonja, porque dentro ya también existe. Y eso ¿qué es lo que ocurre? Pues que, lógicamente, cuando las cosas se dejan, se abandonan, y luego el coste de reparación es infinitamente mayor. Quizás cuando se cayó hace dos años ese primer bloque, y se hubiera arreglado, a lo mejor no estaríamos hablando del coste que tienen ahora.

Y usted en esta cuestión me ha hablado otra vez del macroproyecto del puerto de Carboneras, y yo le repito que me encanta que hable de eso. Y ojalá que el macropuerto del proyecto de Carboneras salga adelante. Pero bueno, estamos hablando de un macroproyecto que data de muchos años atrás, y todavía no ha visto la luz.

Y yo estoy hablando de actuaciones concretas. Actuaciones con respecto a la lonja y las actuaciones que tenemos en esa enmienda de 100.000 euros.

La verdad, señor consejero, es que desde que se hizo la lonja en el año 1991, pues no se ha llevado ni un euro en su mantenimiento. Porque de los cinco millones que usted me ha dicho, me ha dicho que parte fueron para el dragado —y ahora hablaremos también de la necesidad del dragado del puerto de Carboneras—, y luego, para infraestructuras pesqueras: aperos y demás. Pero es que la lonja no tiene ni servicios, señor consejero, ni servicios siquiera.

Con lo cual, esos cinco millones se habrán destinado a otra cosa. Y yo le voy a decir también, a lo mejor quizás, en otra cuestión donde se haya invertido también esos cinco millones: en el hospital marítimo, señor consejero, que costó un millón de euros en un edificio que sirvió para inaugurarlo, echarse la foto, y allí está cerrado a cal y canto. Un millón de euros que ha costado, con las arcas públicas, de dinero público. Que es lo que hace falta en este gobierno una fiscalización del dinero público de las políticas públicas. Porque nos hemos permitido el lujo, este Gobierno, de gastarnos un millón de euros en llevar a cabo un hospital marítimo, que no sirve absolutamente para nada, porque es que se inauguró y se volvió a cerrar. Y ahí está el edificio deteriorándose, lo que pasa con las cosas cuando no se les da un uso. Y el problema es también que las tasas que tiene son tan sumamente elevadas que es totalmente imposible e inviable económicamente que alguien se puede hacer cargo de eso.

Yo, señor consejero, es que es muy fuerte, es que estamos hablando de, en fin, de que se ha precintado la lonja por peligro de derrumbe. Bueno, la lonja no se precintado, pero sí se ha precintado el acceso, sí, sí, pero, claro, ahora tenemos que..., no es igual pero, bueno, es un peligro de derrumbe, y es que estamos hablando de una grieta en el carril..., o sea, que llega hasta el pavimento, justo donde se produce la subasta del pescado, con el riesgo —como digo— de que, como no se actúe pronto y rápido, se pueden producir más deslizamientos. Eso usted estará conmigo en que puede producirse, lo mismo que se produjo. Entonces, yo, por eso le diría que en este segundo, que ya me ha dicho el importe de esas obras de emergencia, pero que también cuándo se van a llevar a cabo, cuándo se van a llevar.

Y yo, bueno, es que me ha dicho también, bueno, del surtidor. Yo también me alegro porque también quería hablarle de eso, me ha dicho ahora...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora BOSQUET AZNAR

—Voy acabando, pero ¿tengo un segundo turno? Entiendo que sí, ¿no? Vale.

Entonces, muy brevemente, para que también me conteste, señor Consejero. Porque quisiera que me contestara en este segundo turno. El dragado es totalmente necesario, porque usted me ha hablado de que, bueno, de que hace ya un montón de tiempo se llevó a cabo un dragado, pero yo, como he estado ahí, hay totalmente un peligro; de hecho, el año pasado, en la procesión, precisamente, el barco de autoridades se quedó encallado. Yo he estado en la bocana del puerto y he visto la arena que hay ahí acumulada, y el problema es que para los barcos poder entrar tienen que meterse dentro de la playa y, afortunadamente, podríamos decir que hasta ahora, como está haciendo mal tiempo, no hay bañistas, pero dentro de nada están los bañistas, y los barcos no ven a los niños ni a las personas que se están bañando, y es que tienen que meterse dentro...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor.

La señora BOSQUET AZNAR

—... o sea, pegarse y retirarse de las rocas. Entonces, yo le rogaría que en el segundo turno me conteste también si va a existir algún dragado, porque es necesario y fundamental.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted un tiempo de siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Algunas cuestiones de las que usted plantea. Insiste usted, no sé si porque, supongo que es que no confunde intencionadamente la lonja con el dique, pero la lonja no ha sido precintada, está acotada la zona del dique, no de la lonja. La lonja sigue operando y está acotada, por razones de seguridad la parte del dique afectada. Yo le he señalado, primero, la intervención que pretendemos hacer. Inmediatamente que surge alguna anomalía..., estamos haciendo otra obras de emergencia en el puerto de Garrucha, un poco más al sur, o más al poniente de Garrucha, con 2 millones de euros, otra obra de emergencia que ha sido el resultado de

una intervención que, en cuanto se detecta, la lógica aquí es exactamente como ha ocurrido en carreteras, las razones son otras pero hemos tenido problemas en las carreteras con las lluvias, benditas por otro lado para el conjunto de Andalucía, pero que han ocasionado muchos problemas en las infraestructuras, en este caso las infraestructuras viarias. Pues, estamos haciendo en este momento obras de emergencia para repararlo, inmediatamente que detectamos el problema, ponemos en marcha un procedimiento que la ley contempla, que es un procedimiento excepcional, de emergencia, que no está sujeto a licitación, sí a concurrencia, aunque no a los plazos de la licitación pública para ser adjudicada. Por lo tanto, el máximo nivel de agilidad pero, evidentemente, hay que hacer un diagnóstico certero. Por lo tanto, los primeros elementos que llaman la atención y empieza a salir una fisura, se empiezan a hacer inmersiones para hacer un diagnóstico de qué es lo que está pasando, cómo evoluciona y, a partir de ahí, pues se determina que, efectivamente, hay que hacer una obra de emergencia, la relación causa-efecto. Igual que las lluvias en las carreteras, intensas, han ocasionado esa necesidad de atender por vía de emergencia deslizamientos de taludes, aquí parece que la creciente potencia de las turbinas de los barcos en el acceso a la zona de atraque, pues, acaban descalzando los apoyos de los bloques que sostienen el dique. Por lo tanto, lo vamos a reparar de forma inmediata, igual que —le digo— estamos haciendo, porque va por la vía, efectivamente, de una obra de emergencia, ¿vale?, de manera inmediata haremos esa reparación.

Entre tanto, yo quiero insistir en que no hay ningún riesgo, la zona que está afectada está acotada, la lonja sigue operando y vamos a intentar que esté en el plazo de tiempo más corto posible resuelto el tema.

La Junta de Andalucía, y ha hecho usted una apreciación en algún momento de dejadez y abandono. En absoluto hay dejadez y abandono, la Junta Andalucía, este puerto sabe usted que el año 1993, no en el 1991, lo construye el ayuntamiento con una..., en lo que se refiera a la lonja, 250 metros cuadrados. En el año 1994, cuando empieza a tener la responsabilidad la Junta de Andalucía, hace una inversión construyendo una lonja que tiene 1.500 metros cuadrados, no 250, como la primitiva que construye el ayuntamiento. Se ha hecho una inversión agregada de 5.630.000 euros en estos años, bueno, se podía haber hecho más, sin duda, siempre se puede hacer más en cualquier ámbito, pero de ahí al abandono y a la dejadez, pues, realmente, no tiene ningún correlato la inversión que se ha hecho con las apreciaciones que se hacen en términos de criterios cualitativos de supuesto abandono por parte de la Junta de Andalucía, que no es así. Y tan no es así que estamos atendiendo la emergencia, estamos haciendo reparaciones de mantenimiento ordinarias, de limpieza, de vigilancia. Le puedo decir que la vigilancia solo representa para la agencia un coste anual de 233.000 euros, bueno, entre el personal propio de plantilla más los que se tienen trabajando con empresas externas. Estamos resolviendo los temas de mejora y de mantenimiento de las instalaciones actuales y estamos intentando dar, que lo vamos a dar, un salto cualitativo muy importante en la dimensión del puerto, en las condiciones de operación del puerto, tanto para la actividad pesquera como para la náutico-recreativa, porque somos conscientes de que, efectivamente, ese puerto tiene posibilidades de ampliar su espacio de influencia en términos de actividad económica para todas las zonas y, efectivamente, para el municipio.

Nos planteaban ustedes también en algún momento, cosa que compartimos, por el debate del presupuesto del año anterior, la relación con los jubilados de la mar, que acaban teniendo también sus pequeñas embarcaciones amarradas a la escollera. Bueno, pues en el presupuesto del 2018 también se contempló una bonificación adicional a la del 45% que contiene la ley 21/2007, que establecen unos co-

eficientes reductores a aplicar a las embarcaciones cuyo atraque se realiza en la escollera. Bueno, pues junto a eso, a ese 47% le hemos añadido una bonificación de otro 50% efectiva en los presupuestos del año 2018, para facilitar, efectivamente, que esas personas propietarias de pequeñas embarcaciones, jubilados de la mar, con escasos recursos para mantener las condiciones de un atraque en condiciones normales, un atraque predefinido con servicios de agua, de luz, con el resto de instalaciones que tiene el puerto, pues puedan hacer esa... Por lo tanto, estamos dando respuesta a algunas de las demandas que ustedes nos han hecho pero, desde luego, a la vocación de la propia Agencia de Puertos, que es lo que representa dar un servicio público.

El balance de gestión, sabe usted que en el puerto de Carboneras tiene un saldo neto de explotación de casi 200.000 euros, que evidentemente eso no es óbice para que sigamos prestando los servicios para que se compense en el cómputo global de explotación de todo el sistema portuario de Andalucía. Hay puertos que tiene un saldo positivo, otros que tienen un saldo negativo, pero al final se trata de prestar lo mejor del servicio en todos los puertos, independientemente de cuál sea la cuenta de resultados considerada aisladamente en cada una de las unidades portuarias. Por tanto, el próximo..., le he dado las fechas, la fecha de este tercer trimestre para sacar el concurso, la inversión estimada es de 8,5 millones de euros, y yo estoy convencido de que habrá suficiente concurrencia como para ser capaces de conseguir que el puerto mejore notablemente sus instalaciones, su capacidad y su proyección tanto desde el punto de vista de los servicios al sector pesquero como al sector náutico-recreativo.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Bosquet, tiene usted la palabra por tres minutos.

La señora BOSQUET AZNAR

—Bueno, a ver si en tan poco tiempo me da tiempo a decirle lo que quiero decirle.

Señor Consejero, atendiendo a las emergencias, faltaría más, es que ha dicho usted: estamos atendiendo a las emergencias. Faltaría más. Si le parece, pues dejamos que se hunda el puerto ya, del todo. Le recuerdo que es que la primera piedra se cayó, o el primer bloque se cayó hace dos años, y ahí no entendieron la emergencia, y si la hubieran atendido, pues, probablemente, a lo mejor no tendríamos la situación de ahora. Que, vale, que no está la lonja precintada, pero sabe usted cómo está el puerto, con una grieta que lo atraviesa de cabo a rabo, con una grieta que lo atraviesa de cabo a rabo, con peligro de derrumbe de esa lonja de la que estamos hablando.

Ha dicho usted que, bueno, que es normal, y yo eso lo entiendo, obviamente no nos vamos a poner a arreglar a tontas y a locas, obviamente hay que hacer un diagnóstico para hacer un buen arreglo, y un arreglo que sea definitivo, si ahí yo estoy de acuerdo, estoy totalmente de acuerdo. Hay que hacer las cosas bien hechas y acometerlas en su momento, por eso le digo que igual es que habría que haberlo hecho hace dos

años. Lo que sí espero es que, bueno, que se acometa cuanto antes para evitar los mayores inconvenientes que suponen ese precintado de esa zona, porque —le vuelvo a repetir— estamos ahora en plena campaña de captura del pez espada.

Ha dicho usted que no hay riesgos; pues permítame que le diga que no hay riesgos porque, precisamente, se ha acotado esa zona; si no, lógicamente claro que habría riesgo. Pero, bueno, es que me está usted diciendo que estamos teniendo una situación de emergencia, pues es lo que digo, faltaría..., faltaría más.

Ha hecho referencia, también, a esa bonificación del 50% de los pescadores jubilados. Le recuerdo que fue también otra enmienda de Ciudadanos, esa bonificación, y precisamente porque eran unos señores que estaban pagando unas tasas elevadísimas —imagino que, al igual que ellos, muchos otros de otros puertos de Andalucía, pero yo he tenido la gran suerte de conocerlos a ellos—, y que estaban pagando unas tasas y no tienen ningún tipo de servicio. Ha dicho usted que estaban pagando esas tasas por un servicio... Si no tienen luz, si no tienen agua, si no tienen baños, si no tienen ni siquiera ni cómo subirse a los barcos... Sí, señor consejero, sí; no tienen absolutamente nada, no tienen absolutamente nada. Entonces, bueno, yo lo que le pido —ahora imagino que ya estoy corta de tiempo—, yo lo que le pido es que..., lo que espero es que en este verano se inicien esas obras de emergencia, cuando se lleve a cabo el diagnóstico con todo lo que sea necesario para que sea un arreglo definitivo, y no nos tengamos que volver a ver aquí otra vez. Y que se acometan también esa enmienda de 100.000 euros, para llevar a cabo las instalaciones de luz, de agua, de servicios y de acceso a las embarcaciones, que era lo que se solicitaba en esa enmienda; no solamente luz, señor consejero, eso era lo que se solicitaba en esa enmienda que planteó Ciudadanos. Y yo, como le digo, estamos en el mes de junio, tenemos ahora mismo el mes de julio, agosto. Yo, señor consejero, voy a esperar paciente, a ver cómo van las obras, y si no, en la comisión de septiembre, pues volveremos otra vez a hablar del tema del puerto de Carboneras, tanto en el peligro de derrumbe como el otro.

Y, señor consejero, ahora, como sé que tiene otra vez el segundo turno, la cuestión del dragado que no se nos olvide, señor consejero, porque tenemos el peligro de que este verano suceda una desgracia —se lo digo—, porque es que los barcos no pueden pegarse a las rocas, porque allí es donde está acumulada toda la arena; un fango, que ya pasó que el pasado año, como le digo, en la procesión, el barco precisamente de autoridades... Fíjese que no fue otro; fue precisamente el barco de autoridades el que se quedó encallado, y porque, gracias a Dios, no hacía mal tiempo... Pero corremos el peligro de que este verano los barcos tengan que entrar mar a la playa —yo no sé si usted lo ha visitado, el puerto de Carboneras, pero hay una playa ahí—, tenga que entrar mar a la playa, con el peligro que hay de bañistas, con lo cual también hay que adoptar alguna medida de seguridad en tanto en cuanto se lleva a cabo el dragado. Señor consejero, eso también téngalo en cuenta, porque si no, puede tener una desgracia y entonces que lamentemos las cuestiones, y creo que es más importante prevenir antes que curar.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el señor consejero. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Casi telegráficamente, porque el tiempo está limitado.

Primero, la primera inversión para hacer el diagnóstico de las fisuras que aparecen se hace en diciembre del 2017, no se hace hace dos años, no aparecen hace dos años los primeros indicadores de alarma. Sobre esa primera fisura, y la inmersión consecuente para ver cuál era la dimensión y cómo evoluciona, porque al final tendrá usted conmigo el razonamiento de que hay que aplicar todos los recursos públicos necesarios, pero no más de los necesarios, para corregir un problema. Entonces tenemos que tener certeza de cuál es la dimensión del problema. En la medida en que ha ido evolucionando a peor esa fisura, pues evidentemente, pues evidentemente, corresponde aplicar esta obra de emergencia con este volumen de inversión. Si hubiese sido un asunto menor, y se hubiese podido resolver con 40.000 euros no había que gastar 600.000 euros de dinero público. Pero no tenga la menor duda de que la preocupación que usted tiene, la tiene en términos de ocupación el Gobierno de Andalucía y la Agencia de Puertos para trabajar en esta dirección.

Segundo, dragados y... Estamos haciendo, ya lo he señalado antes, la batimetría última que se ha hecho, efectivamente. En cuanto esté, y está aconsejado ya hacer un dragado de emergencia, por tanto haremos también un dragado, aparte de los dragados ordinarios que vamos haciendo, la situación de temporal en todo el litoral, pero es verdad que más en el Atlántico, en la fachada atlántica que en la del Mediterráneo, ha obligado hacer un dragado de emergencia en muchos puertos, consecuencia también del temporal, que ha metido arena en la bocana de los puertos por encima de lo que la dinámica normal costera plantea, porque allí hay, igual que en el mantenimiento de carreteras, pues se supone que hay una serie de años y de kilómetros capaces de soportar un pavimento sin que acabe deteriorándose más. Bueno, pues la evolución en la dinámica de costas, pues tenemos en condiciones normales también un horizonte para hacer la batimetría que corresponda a lo que prevemos y, consecuentemente, el trabajo de dragado. Hay situaciones anómalas que acortan esos periodos y, por lo tanto, hay que hacer alguna intervención que permita efectivamente dejar las condiciones de navegabilidad y el acceso adecuado. Por lo tanto, ese tema lo estamos también planteando, y se hará de forma adecuada en un plazo breve de tiempo.

Y señalaba usted el tema de los jubilados de la mar. Bueno, yo le he dicho, la aplicación... Hay una ley que regula esto, la Ley 21/2007, ¿no?, que establece con claridad coeficientes a aplicar a las embarcaciones cuyo atraque se realiza en la escollera, o con fondeo..., aplicándole unas condiciones económicas especiales y más reducidas, precisamente porque, entre otras cosas, no tienen servicios de agua, no tienen servicios de luz... Bueno, pero es que cuando se acaba teniendo el atraque en la escollera, pues, efectivamente, allí no hay esos servicios. Tienen una tarifa reducida; sobre esa tarifa reducida se les ha hecho una reducción del 50%. Y el que quiera tener un punto de atraque predefinido, con los servicios de agua, de luz, y con el resto de las instalaciones que tiene el puerto, pues tiene la tarifa ordinaria, y tiene la posibilidad de hacerlo como el resto de las... Este es un planteamiento excepcional, que la ley contempla, que además ha sido reducido, efectivamente por un planteamiento que compartimos, cuando se planteó el debate de presupuestos el año pasado, y se ha hecho una reducción..., todavía casi el 50% de lo contenido en la ley, otro 50% como consecuencia de esa incorporación que se hizo en el debate de presupuestos del 2018.

Por lo tanto, estamos actuando en lo inmediato, en la explotación, en el mantenimiento y en un horizonte de inmediato futuro, con una propuesta de ampliación de inversión de 8,5 millones para dar otra perspectiva al puerto de Garrucha, tanto en materia recreativa y náutica..., como en materia pesquera. Por lo tanto, vamos a trabajar en todos los frentes simultáneamente, sin dejar lo urgente, lo emergente, lo de emergencia, y lo que representa una intervención más sosegada, pero más ambiciosa que ese proyecto de inversión de 8,5 millones de euros.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/APC-000669 y 10-18/APC-000684. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del sistema tranviario de Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y finalizada esta comparecencia, pasamos al debate agrupado a fin de informar sobre la situación del sistema tranviario de Jaén.

Para ello tiene la palabra el señor consejero por quince minutos. Os recuerdo que solo teníamos un turno.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidente.

De nuevo comparezco para informarles sobre el acuerdo alcanzado el pasado 11 de mayo para la definitiva reactivación del sistema tranviario de Jaén, fruto del consenso logrado entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Jaén y la Diputación Provincial. Un consenso político, yo creo que con altura de miras y claramente, como no puede entenderse de otra manera, en favor del interés general de los ciudadanos, que se ha visto refrendado, posteriormente, por el acuerdo del Pleno municipal del Consistorio, el pasado 28 de mayo, y con la autorización, ayer, en el Consejo de Gobierno, declarando de Interés Metropolitano el sistema de transporte ferroviario en Jaén.

La Junta Andalucía, desde el inicio de esta legislatura, ha tenido presente en su hoja de ruta la necesaria reactivación del sistema tranviario, sistema en el que se invirtió más de 120 millones de euros, y que el 18 de abril de 2011 se entregó al Ayuntamiento de Jaén, una vez construido y verificado su correcta ejecución para el desarrollo de las pruebas dinámicas y su puesta en servicio por parte del consistorio.

Un marco de colaboración institucional que posteriormente amplió su alcance mediante la adenda firmada en mayo de 2010 para la adquisición y financiación del material móvil, por parte de la Agencia de Obra Pública, al objeto de hacer posible la cesión de estas unidades mediante la opción de arrendamiento con opción de compra a la Administración local. Esta adenda venía a completar el convenio suscrito entre ambas administraciones el 17 de diciembre de 2008. Diecisiete de diciembre, convenio inicial; adenda que complementaba el acuerdo, mayo de 2010.

Entre la entrega del sistema tranviario al Ayuntamiento de Jaén y el inicio de la presente legislatura, en junio de 2015, habían transcurrido más de cuatro años, en los que la infraestructura, por diferentes causas —en las que ahora no quiero detenerme—, permanecía sin uso, impidiendo, por tanto que se reinvirtiera, al final, en favor de los ciudadanos el esfuerzo hecho por el conjunto de la sociedad andaluza en su construcción. El nuevo contexto económico y presupuestario, una vez superada la fase más aguda de la crisis económica y de contención presupuestaria, invitaba, o más bien, nos exigía efectuar nuevos esfuerzos para rescatar esas infraestructuras tranviarias de su letargo.

Esta convicción, por parte de la Consejería de Fomento, partía de tres premisas básicas. La inserción de este sistema tranviario urbano, el modelo de movilidad sostenible por el que apuesta claramente el Gobierno andaluz en línea con los compromisos que las administraciones han adquirido en materia de lucha contra el cambio climático. La necesaria puesta en valor, adecuación y la rentabilización social de una inversión de 120 millones de euros que, por diversas circunstancias como les he señalado, no está presentando los servicios adecuados.

El precedente de éxito, ya atestado en las áreas metropolitanas de Sevilla, en Málaga y Granada, más recientemente donde la implantación del metro ligero, por parte del Gobierno andaluz, ha cosechado, el caso de Granada, una respuesta muy favorable por parte de la ciudadanía, tanto en número de usuarios como satisfacción, confesado por los mismos, en el uso de este sistema de transporte.

A partir de esta firme convicción, la Consejería de Fomento y Vivienda inició en diciembre de 2015 un análisis y estudios para colaborar técnica y económicamente en la reactivación de este sistema tranviario y sobre la premisa del componente metropolitano de su demanda potencial, al dar cobertura a través de sus paradas a equipamientos de interés supramunicipal, como hospitales, edificios administrativos de la Administración General del Estado, de la Junta Andalucía, campus universitarios, otro tipo de instalaciones de interés comercial, pero de influencia metropolitana. También, espacios de intercambio de transbordo intermodal, como estación de ferrocarril o estaciones de autobuses interurbanos.

Como consecuencia de este análisis y de estudio previo, iniciamos en noviembre de 2015 un proceso de trabajo técnico en negociación con el ayuntamiento y con la posterior incorporación de la diputación para explorar diferentes alternativas. La respuesta favorable por parte del Ayuntamiento de Jaén, [...] senda de colaboración, se fraguó a partir de los análisis previos elaborados por los técnicos de la Consejería de Fomento, que concluyeron que, a partir de una ordenación y adaptación de la oferta de servicios a la demanda estimada, era factible su gestión viable y asumible en términos presupuestarios, amparándonos además en la coordinación intermodal con el transporte urbano por autobús, la integración tarifaria en el marco del Consorcio metropolitano de transportes, y en medidas de reordenación urbana del tráfico favorables a la captación de un mayor volumen de usuarios.

A partir de un trazado de 4 kilómetros, 700 metros y 10 paradas, nuestro análisis técnico determinaron que una oferta de servicios a partir de la disponibilidad de tres o cuatro unidades en línea permitirían disponer de un intervalo de paso entre 10 y 15 minutos en la semana laboral y, de 30 minutos, en fines de semana y festivos, adaptándonos a la demanda, tal y como se ha hecho en los diferentes sistemas que están en explotación en este momento.

Conforme a la propuesta de reordenación del transporte público contenido en el plan de movilidad urbana sostenible, la expectativa de demanda se cifró en 1.500.000 usuarios al año sobre la base de aplicar la tarifa media de 82 céntimos de euro el viaje, en línea con los metros ya operativos en Sevilla, Málaga y Granada. Esta cifra de demanda y el redimensionamiento de costes en función de la oferta de servicios planteada dotan, a nuestro juicio, de viabilidad a la futura explotación.

No obstante, el transporte público, y quiero señalarlo, no se mide, saben ustedes, únicamente en términos de rendimiento económico financiero, sino que arroja otros beneficios en variables sociales, medioambientales, de seguridad, de dinamización económica y comercial, por supuesto de salud de la población, que permiten calibrar el impacto real de la puesta en marcha de este sistema de transporte.

De un lado, la competitividad en términos de regularidad de paso y velocidad comercial, del tranvía la estimación de 20 kilómetros por hora frente a los 11-12 kilómetros de media de transporte en bus, mejora de la calidad, fiabilidad en los desplazamientos cotidianos, propiciando la generación de nuevas oportunidades para los ciudadanos, hacer una ciudad más amable. El efecto [...] del tranvía propicia que cada una de las diez paradas del trazado adquieran, o no, la centralidad, afianzando el dinamismo de las ciudades que se desarrollan en su área de influencia.

La plataforma reservada por la que circula el tranvía y su sistema de seguridad y prioridad semafórica en intersecciones hacen de este modo de transporte un transporte más seguro que el resto de desplazamientos motorizados. La proporción es tres veces más seguro que el autobús; 30 veces más seguro que el coche; 100 veces más seguro que una motocicleta, conforme a los datos de la Asociación Internacional de transporte público.

El funcionamiento del tranvía con tracción eléctrica favorece una reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, así como de las acústicas, algo muy a tener en cuenta en una ciudad como la de Jaén, que sitúa entre las diez primeras capitales españolas por contaminación acústica, de acuerdo a los datos de la Organización Mundial de la Salud.

Esta mejora en la calidad del aire tendrá también nuevos efectos beneficiosos claramente para la salud, ya que se prevé que la puesta en marcha del tranvía contribuye a retirar cerca de 400.000 desplazamientos en coche al año, fundamentalmente vehículos propulsados por combustibles fósiles, propiciando además una disminución del óxido de nitrógeno de las partículas en suspensión, las partículas menores, esas partículas especialmente nocivas y que están directamente relacionadas con enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

Yo creo que hemos hecho referencia, en más de una ocasión en esta comisión, a los datos que la Unión Europea maneja de 400.000 muertes prematuras en Europa como consecuencia de la mala calidad del aire y de los 30.000 millones de euros asociados en términos de costes sanitarios, amén del sufrimiento humano, que ustedes puede perfectamente entender.

Como antes he mencionado, en esta fase de negociación y trabajo técnico, desde noviembre 2015 y hasta principios del presente año, la Junta Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén han ido poniendo las bases para adoptar un modelo de viabilidad técnica económico-financiera y, también, de tramitación administrativa, barajándose diferentes alternativas.

En este periodo, el Ayuntamiento de Jaén también ha contratado una auditoría para evaluar el estado de la infraestructura del sistema tranviario después de estos años en desuso. Auditoría que ha representado una estimación de un coste cercano a los dos millones seiscientos mil euros, en términos de necesidades financieras, para restituirla al punto óptimo previo a su explotación.

En aras de dar soporte y cobertura administrativa, este nuevo acuerdo de colaboración para la explotación, la presidenta de la Junta de Andalucía anunció el pasado 16 de marzo la decisión y el compromiso del Gobierno de Andalucía de aprobar, en un Consejo de Gobierno de carácter intermetropolitano del tranvía, cosa que como les he señalado, se produjo ayer mismo en el Consejo de Gobierno.

Desde el pasado mes de marzo, la Consejería de Fomento y Vivienda ha trabajado en el expediente administrativo para la autorización de dicha declaración al conjugarse dos factores clave. El tranvía de Jaén jue-

ga un papel primordial en el sistema de transporte metropolitano de la aglomeración urbana, al existir por un lado la necesidad de coordinación de los servicios interurbanos con el tranvía. Se configura también como una última etapa de los viajeros metropolitanos, permitiendo así el acceso a través de su trazado y parada a equipamientos, como antes les señalaba, de carácter supramunicipal, hospital universitario, campus universitarios, estaciones de autobuses, ferrocarril, edificios administrativos y parques empresariales.

Y, por otro lado, el tranvía favorece la introducción de esquemas intermodales con el resto de transporte público, favoreciendo las políticas de incentivos de los modos no motorizado y reduciendo el acceso al centro del vehículo privado.

Inicialmente, la declaración no determinaba la pérdida de la competencia por parte de la Administración titular del tranvía, es decir, el Ayuntamiento de Jaén, conforme al artículo 13.2 de la Ley que regula los transportes urbanos y metropolitanos en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Tras las reuniones mantenidas con el Ayuntamiento de Jaén y la propia diputación, durante los meses de abril y mayo, hemos entendido desde nuestra responsabilidad y desde la visión compartida con otras administraciones la necesidad de apuntalar definitivamente la reactivación y puesta en servicio del transporte tranvía vía Jaén, ampliando una ventana de oportunidad mediante una asunción de una mayor cuota de responsabilidad por parte del Gobierno andaluz. De manera que, amparándonos en el artículo 13.3 de la Ley 2/2003, a la que antes me refería, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía, el Consejo de Gobierno puede terminar aquellas infraestructuras y servicios de transportes, declarándolas de interés metropolitano que sean gestionadas por parte de la propia Administración autonómica. Punto en el que estamos, y se hará de forma directa o indirecta a través de una operadora, pero será la Junta de Andalucía a través de la Agencia de la obra pública la que asuma la responsabilidad de explotación del sistema tranviario.

Las actuaciones de la declaración de dicho artículo, a partir de la voluntad y el consenso político expresado, va a implicar finalmente la asunción de esa titularidad del sistema tranviario y todo su equipamiento para su gestión, esquema que permite de forma definitiva despejar el camino y otorgar una estabilidad a la futura explotación comercial.

Una vez aprobado por el Consejo de Gobierno la declaración de interés metropolitano, como le he señalado, precedida del acuerdo municipal de 28 de mayo, abordamos una fase de tramitación administrativa en la que se va a contener necesariamente la culminación de un trámite que dará lugar a la elaboración de un convenio a partir del acuerdo de ayer del Consejo de Gobierno, que sustituya a la relación que existe en este momento entre la Junta de Andalucía y el ayuntamiento —les he señalado antes—, convenio de 2008, ampliación adenda 2010. Ese convenio hay que sustituirlo por uno que se elabora en este momento de acuerdo con el propio ayuntamiento, de forma que la relación entre ayuntamiento y Junta de Andalucía se mantenga en base a lo acordado por la Junta Andalucía, por el propio ayuntamiento, en los acuerdos respectivamente que han tomado en mayo en el ayuntamiento y ayer en el Consejo de Gobierno de la Junta Andalucía.

Para la explotación económica del sistema, la Junta de Andalucía subirá el 75% del producto, o de las diferencias, entre la tarifa técnica que da cuenta de las cortas de explotación globales y la tarifa real que pagan los usuarios por debajo de los costes de explotación real. Por tanto, el 75% de esa tarifa técnica será soportado por la Junta de Andalucía, 25% será soportado por el Ayuntamiento de Jaén, en sistemas de cooperación similares a los que tienen los metros de Sevilla, Málaga y Granada.

En este nuevo marco de cooperación interadministrativo, realizado conforme al artículo 13.3 —que antes les señalaba—, de ordenación del transporte urbano y metropolitano de viajeros en Andalucía, se establecerá además en qué momento será viable y necesaria la entrega por parte del Ayuntamiento de Jaén a la Consejería de Fomento de las infraestructuras, de las instalaciones y del material móvil del sistema tranviario, mediante la formalización de un acta de recepción, de manera que la Junta de Andalucía, a partir de ese momento, será la responsable de la custodia de la infraestructura, del mantenimiento, de la puesta en explotación y de la gestión total.

Por su parte, la Junta de Andalucía, una vez formalizados los detalles de colaboración entre las partes, para poder llevar a cabo las obligaciones que se establecerán en el convenio sobre la titularidad de explotación del sistema, prepara a través de la Consejería de Fomento —brazo especializado en la gestión de los sistemas tranviarios, por encomienda del Consejo de Gobierno, la Agencia de la Obra Pública de la Junta— el concurso para la explotación y mantenimiento del sistema tranviario en régimen de concesión administrativa, bajo la tutela, el control y la inspección de esta Agencia de la Obra Pública, que velará, lógicamente, por el estricto cumplimiento de los parámetros del servicio público y que desembocará en la explotación comercial final, que nuestra voluntad es a la mayor brevedad posible, pero lógicamente cumpliendo todos los requisitos en términos de concurrencia, de transparencia en la licitación del sistema y, por supuesto, todos los elementos relacionados con la seguridad, antes de ponerlo en explotación.

Nos resta aún por combinar, por tanto, todo un proceso administrativo con las máximas garantías de seguridad jurídica para formalizar este nuevo marco de cooperación interadministrativa, a través del convenio que antes les señalaba, el traspaso y la entrega de la infraestructura tranviaria a la Junta Andalucía. Un proceso que, estimamos, nos ocupará los próximos meses, para poder abordar de forma definitiva este objetivo compartido por las tres administraciones. La propia Diputación de Jaén tiene competencias en materia de transportes y ha manifestado su voluntad también, a través de un sistema indirecto, pero a la postre de soportar la parte de los costes de explotación, utilizando el soporte como vía para la difusión de valores de la provincia, tal como se está haciendo en otros ámbitos como en Sevilla, con explotación comercial de la publicidad, utilizando los propios de los tranvías para este fin. En definitiva, concurrencia de esfuerzos de las diferentes administraciones para poner esta infraestructura al servicio del interés de los ciudadanos, que es para lo que se construyó.

Aventurar los próximos hitos temporales con precisión, para que determinemos la preexplotación y la preparación de la puesta en servicio, es un poco prematuro. No quiero acabar cogiendo... tengan presente la voluntad de acelerar todo el proceso lo máximo posible, pero al tiempo la necesidad y la seguridad de que el modo de hacerlo es desde los principios de respeto escrupuloso al procedimiento de concurso de contratos de las administraciones públicas, lo que tiene en sí mismo aparejados una serie de tiempos que son insoslayables. Pero, en cualquier caso, yo creo que lo relevante, lo importante es que, después de algún tiempo de desencuentro —yo quiero pararme más en el futuro que en el pasado—, vuelvo a citar una cosa que decía que me parece una expresión feliz de un filósofo danés, creo que era Kierkegaard, que hablaba de que la vida solo se puede entender mirando hacia atrás, pero solo se puede vivir mirando hacia delante, ¿verdad? Bueno, pues miremos hacia delante. Yo creo que los ciudadanos tienen la posibilidad de que este esfuerzo sensato, de entendimiento, de acuerdo de las administraciones, que es lo que esperan los ciudadanos del conjunto de

sus representantes públicos, ponga a su servicio un sistema tranviario moderno y eficaz, que acabará conectando con todo lo que es exigible en las grandes aglomeraciones urbanas de España y de Europa, que son desplazamientos más rápidos, más seguros, menos contaminantes, que hagan más amable a las ciudades, que se engancen dentro de un sistema intermodal, que en definitiva permitan que vayamos teniendo una mayor cuota de transporte público en beneficio del ciudadano particular y en beneficio de la defensa de los intereses colectivos. Porque la amenaza sobre el clima, la amenaza sobre la salud de los ciudadanos, por la contaminación y la mala calidad del aire están ahí. Cuando yo creo que será una decisión espero que celebrada por los ciudadanos, porque estamos...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... en un camino que nos va a permitir, cuando tengamos en marcha todos los sistemas —los que hay en explotación, más los que están en fase avanzada de ejecución en el próximo horizonte—, tener 58 millones de ciudadanos andaluces que utilizarán cada año los sistemas urbanos y metropolitanos ferroviarios, y con ello estaremos haciendo las ciudades más amables, más orientadas hacia lo que tiene que ser la vanguardia del futuro y no mirando hacia atrás.

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, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejero, por la comparecencia del día de hoy ante lo que, sin duda, es una buena noticia en la puesta en marcha —por fin— del tranvía de Jaén. Es una buena noticia y que además, desde nuestro Grupo Parlamentario, desde Ciudadanos, habíamos sido muy insistentes con esta necesidad para la ciudad de Jaén.

A través de nuestro portavoz autonómico Juan Marín, así se lo hemos transmitido en numerosas ocasiones, y así también se incluyó en el acuerdo de presupuestos un punto, precisamente, para lo que leo textualmente:

«para la puesta en servicio del tranvía de Jaén, una vez que se realiza la auditoría por parte del ayuntamiento, que evalúe el estado de conservación del tranvía». Esto estaba en el acuerdo de presupuestos y es un punto del que nos alegramos que se cumpla, que se vaya a cumplir, porque no era de recibo lo que estaba ocurriendo en la ciudad de Jaén, una infraestructura muy costosa, una infraestructura tranviaria en la ciudad muy costosa, de norte a sur, y que estaba sin acabar, sencillamente. Es algo increíble pero estaba sucediendo en Jaén.

La ciudad de Jaén tiene una gran centralidad territorial, es una capital de provincia y que además ejerce una capitalidad, la ejerce realmente, dentro de un territorio muy extenso. Y a la ciudad de Jaén se desplazan a diario jiennenses de toda la provincia, para hacer trámites de todo tipo, para trabajar, para hacer gestiones, etcétera. Y, por tanto, esta infraestructura, que desde Ciudadanos hemos exigido que se pusiera en marcha, es sin duda muy necesaria, y es una buena noticia.

Además, nuestro portavoz autonómico —como decía, Juan Marín— ha mediado precisamente para que se realizara esa auditoría por parte del ayuntamiento, para que se hiciera un acercamiento, para que se llegara en ese 75% que pone la Junta de Andalucía —que inicialmente la propuesta era menor— y para propiciar ese consenso. Ha sido clave, determinante y fundamental, mediando entre el alcalde de Jaén —que no tenía interés, en principio, en ponerlo en marcha— y la Junta de Andalucía.

Por tanto, no tenemos más que decir que nos alegramos de que se haya llegado a un acuerdo, con la participación fundamental de nuestro grupo parlamentario, y que hay muchas tareas todavía, por supuesto. Tiene que ser una realidad ya, con una fecha, y creemos que también tiene que tener una integración importante con la red de autobuses municipales de Jaén, complementando esa con una red capilar, esa red troncal que va a ser el tranvía, y también, con una estructura horaria adecuada también y coordinada con autobuses interurbanos, como decía, por los que llegan, pues muchos jienenses de la provincia a diario a Jaén. Hace falta esa coordinación entre autobuses urbanos, interurbanos y tranvías.

Hay mucha tarea todavía, pero, sin duda, el paso ha sido importantísimo, especialmente este año y del que desde Ciudadanos nos alegramos, porque hemos sido realmente partícipes para solucionar un problema a los jienenses con una infraestructura que estaba abandonada en el centro, que se utilizaba simplemente para aparcar coches, pues ahora va a ser una realidad, un transporte sostenible en una ciudad que medioambientalmente también lo necesitaba.

Por tanto, nada más que añadir; solo incidir también en lo que hay por delante para que se coordinen todos los transportes con el Ayuntamiento de Jaén y con la Diputación.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría. Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, consejero, le agradezco la intervención que ha hecho, sabe usted que estamos de acuerdo en la mayoría de los aspectos que ha citado de las mejoras medioambientales, la evitación de emisiones de gases, contra el cambio climático, contra el ruido, todas las ventajas que sabemos que tiene esta modalidad de movilidad tranviaria.

En ese sentido, además, coincidimos, coincido con usted, en lo que..., cómo ha terminado su intervención, diciendo que hay que mirar hacia el futuro, dejando atrás ya estos siete años de desencuentros entre administraciones local y autonómica. Pese a la trascendencia del acuerdo, de esa declaración de interés metropolitano que se aprobó en el Pleno municipal de Jaén, y que nos congratulemos de ellos, la plataforma Jaén en Común se abstuvo en esa votación porque, a pesar de alegrarse por el acuerdo final entre el Ayuntamiento y la Junta, mantiene serias dudas sobre algunos de los aspectos a considerar.

Jaén en Común, aparte de, bueno, como le decía, censurar el inmovilismo y la poca disponibilidad mostrada por el Ayuntamiento y la Junta desde que el tranvía finalizó, en el 2011, se queja de la falta de información acerca del modo de gestión del sistema tranviario, dando por hecho que será explotado por una empresa privada, a tenor —y usted me lo acaba de confirmar—, de las declaraciones en ese sentido de los responsables de la consejería y, efectivamente, se va a tramitar una contratación, la concesión del servicio.

Por tanto, la duda que se les planteaba —una vez por fin se ha llegado al acuerdo para la puesta en marcha—, como le digo, es la gestión; porque, al declararlo de interés metropolitano, se asume que corresponde la gestión, pero detrás se presume, o se teme, que haya una privatización, en el sentido de trasvasarle el servicio a la empresa que gestiona los autobuses, Castillo, que dicho sea de paso, presta un muy mal servicio y funciona de forma no precisamente adecuada para los intereses de los jienenses.

Fue la empresa que paralizó el tranvía por la vía judicial, y esperamos que no esté detrás de esa privatización. Si fuese así, nos parecería muy cuestionable. En primer lugar, por la privatización del servicio en sí; y en segundo lugar, porque no nos parecería la mejor opción el que se le dé la concesión a una empresa que ya ha demostrado cómo funciona en el ámbito del transporte público colectivo de Jaén, porque provocó la paralización, que ha durado siete años, tras comenzar a circular el tranvía en 2011 en pruebas, viéndose obligado a suspender el servicio diecisiete días después por orden judicial, como consecuencia de la demanda de competencia desleal impuesta por la concesionaria de autobuses urbanos de Jaén, por ofrecer el servicio de forma gratuita durante el periodo de prueba, argumentando una desigualdad de condiciones entre ambos servicios. El juez dio la razón a la concesionaria, y ordenó la suspensión de la gratuidad del servicio público.

De entrada, que se produjera esta situación de competencia entre los servicios públicos es sorprendente, y difícilmente se entiende, primero, que se llegase a producir, lo que significa que no hubo un estudio y rediseño de los servicios de autobuses, que complementarían al recién acabado tranvía, en lugar de competir con él, ofreciendo ambos el mismo servicio; por eso lo de la competencia desleal. Y, en segundo lugar, que constatada dicha situación de competencia, no se rectificara rediseñando los trayectos del autobús. Vista la situación, nos preguntamos qué condiciones tenían los pliegos de concesión para que no hubiese manera de que a la concesionaria de autobuses se le pudiese exigir variaciones en las rutas que evitasen la competencia entre ambos servicios, buscando la complementariedad, que usted además ha hablado de la necesaria complementariedad de servicio.

Ponen ustedes además, de ejemplo...; en multitud de ocasiones han puesto de ejemplo el metro de Granada. Pero hay informaciones, salidas en prensa, de que se gestiona de manera directa, el metro de Granada. Es más, afirman haber optado por la gestión directa del metropolitano de Granada, contratando el servicio de operación y mantenimiento, y preservando el capital íntegramente público, al considerar que genera mejores resultados para el ciudadano y atendiendo al interés general en todas las etapas del proyecto. El metro de Granada ha generado más de doscientos puestos de trabajo en el servicio de operaciones y de mantenimiento, en Granada y su área metropolitana.

Por tanto, la pregunta que nos hacemos es por qué Granada sí y Jaén no. El acuerdo determina la puesta en marcha de la infraestructura, pero en ningún caso determina que vaya a ser útil para la ciudad, si esta puesta en marcha no se hace acompañada de la mejor gestión. La mejor gestión debe ser la pública, porque su interés debe ser el interés general. La gestión privada ya sabemos que satisface a intereses particulares, no al de la ciudadanía. Tenemos la prueba palpable, precisamente —insistimos— con la gestión de los autobuses urbanos que en Jaén en absoluto responde a las necesidades de la gente y de la ciudad, sino únicamente a la rentabilidad de la empresa.

Por otro lado, la puesta en marcha del tranvía requerirá la integración de los transportes públicos, y la existencia de un bono de transporte para hacer posible la intermodalidad, de la que tanto se viene hablando, y de la que en multitud de ocasiones ha presumido usted de su puesta en marcha. Y esto no puede quedar al albur de lo que las empresas consideren mejor, como ha ocurrido con el billete transbordo. Sobre el mismo, cabe decir que Castillo —que es la empresa de autobuses— hasta ahora no ha consentido ponerlo en autobuses, porque le resta rentabilidad. Por tanto, de nuevo, la gestión pública es la mejor, y es imprescindible.

Repetimos: tras los siete años sin acuerdo, ha tenido un coste social, ecológico y económico la paralización, que recae sobre los ciudadanos. El más claramente evaluable, el deterioro de la infraestructura, pero no es el único. Y lo que esperamos que nos confirme en su segunda intervención es: esa gestión ¿cómo se va a producir?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Pasamos al siguiente Grupo Parlamentario Partido, Grupo Popular. Y tiene la palabra el señor García Anguita. Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA ANGUITA

—Muchas gracias, señora presidenta. Gracias, señor consejero. En estos momentos, son palabras de agradecimiento, de satisfacción, porque una vez que el Ayuntamiento de Jaén en Pleno aprobó el interés metropolitano del tranvía, y cuando ayer, el Consejo de Gobierno de la Junta Andalucía hizo lo propio, pues significa que vemos muy cerca la puesta en marcha del tranvía. Pero yo, representando al Grupo Parlamentario Popular y, además, habiendo sido concejal en aquella época, la legislatura 2007-2011, y portavoz del equipo

de la oposición del PP, tendré que explicar el por qué de estos siete años sin que se ponga en marcha el sistema tranviario de la ciudad de Jaén.

Nosotros, durante la obra nos opusimos, el Grupo Popular, por varios motivos. Primero, porque es una obra costosa, de 120 millones de euros, que le iba a costar a las arcas de los andaluces, cuando la alcaldesa dijo que venía de Europa y se demostró que no, que venía de la propia Junta de Andalucía.

En segundo lugar, porque el Ayuntamiento de Jaén tenía la obligación de adquirir los vagones. Y todos sabemos, todos ustedes saben cómo estaba y cómo están las arcas del Ayuntamiento de Jaén. Y en tercer lugar, porque creíamos que un tranvía con una sola línea —una línea estática, que va desde el paseo de la estación, del centro de Jaén, hasta el polígono de Olivares, polígono industrial—, no iba a ser un transporte colectivo laboral, que iba a atraer a los trabajadores, porque difícilmente, si no había una buena conexión entre los autobuses y la salida y llegada del tranvía, era muy difícil que le hiciera la competencia el tranvía a los autobuses. Por eso, nos opusimos el equipo del PP, el equipo de la oposición, porque creíamos que era costoso, creíamos que venía a generar más gasto al Ayuntamiento de Jaén y, por tanto, veíamos con preocupación la construcción y la puesta en marcha del tranvía.

Sabíamos, e hicimos las cuentas, que iba a haber un déficit de explotación, seguro, porque las cuentas que salían del propio informe que había hecho la Junta de Andalucía era de 2,40 euros el precio del billete. Y por tanto, con un autobús que costaba 0,98, difícilmente iba a hacer la contra el tranvía a los autobuses.

También, hacer constar que autobuses Castillo tienen más de 60 autobuses, tienen 21 líneas que llegan a todos y a cada uno de los barrios de la ciudad de Jaén, y que, por tanto, la competencia con una sola línea estática —repito— desde el centro de Jaén al Polígono Industrial Los Olivares iba a ser difícil que les hiciera la contra.

Por ello, nos opusimos. Nos opusimos con fuerza, pero una vez terminado lo hicimos público: una infraestructura que ha hecho la Junta de Andalucía, que ha costado 120 millones de euros, una vez que esté terminado, que se ponga en funcionamiento.

Por ello, hoy —repito— es momento de orgullo, momento de satisfacción, de agradecer a la Junta de Andalucía, de agradecer a la Consejería de Fomento y de agradecer al consejero de Fomento, que es de la provincia, que es jiennense, y también, agradecerle al ayuntamiento y al alcalde de Jaén, que hayan llegado a ese acuerdo, porque entendemos que era necesario que una infraestructura que lleva 7 años —con todo lo que costó a los andaluces—, 7 años metido en cocheras, pues que empiece a funcionar, porque también puede ser un atractivo turístico, para que gente vaya a Jaén a ese turismo de interior, también puede servir de atracción turística que haya un tranvía pasando y surcando las calles de Jaén.

Por ello, desde el PP, estamos satisfechos por ese encuentro al que han llegado Junta de Andalucía, ayuntamiento, consejero y alcalde, con la colaboración también de la Diputación Provincial, del presidente de la diputación. Y por tanto, pues agradecerse a la Junta de Andalucía, el esfuerzo, que va a correr con el gasto del 75% del déficit de explotación, el otro 25%, ayuntamiento, que al fin y al cabo, pues es dinero, pero es una cantidad inferior a lo que sopesamos en aquella época al no ser metropolitano, y tener que correr el Ayuntamiento de Jaén con todos y cada uno de los gastos del tranvía. Por tanto, la solución, como bien decía el señor consejero en otra comparecencia, era declarar el interés metropolitano del tranvía de Jaén. Se ha hecho, por el pleno municipal. Se aprobó ayer en el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y por tanto, el primer paso está dado.

Me queda decirle, señor consejero, que enhorabuena para los jiennenses, para usted, como titular de la consejería, para el Ayuntamiento de Jaén, para el alcalde. Y sí decirle, que en la prensa viene que se pondrá en marcha en funcionamiento el año que viene. Sí me gustaría que en su segunda intervención me dijera, más o menos, la fecha que tiene prevista la consejería en poner en marcha ese [...] de Jaén.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra el señor Millán.

Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Y gracias, consejero, también por su intervención. Nos felicitamos por esta comparecencia que ha solicitado nuestro grupo, junto al Consejo de Gobierno, y no puede ser de otra manera, por este grado de consenso alcanzado, esa altura de miras que usted ha destacado, y que haya prevalecido el interés de los ciudadanos y ciudadanas en este asunto, importante para Jaén, importante también para Andalucía. Y que va a permitir que esa experiencia de éxito de Granada, de Málaga y de Sevilla, de ciudades que ya están a la vanguardia de ese modelo de ciudad amable, a la que nos hacía referencia, también se traslade a Jaén, porque también Jaén se merecía y se merece ese tipo de inversiones, y que pueda ser una realidad el tranvía. Y lo ha sido de alguna forma, no digo sencilla, pero bueno, siempre es necesaria esa necesidad de adaptación del servicio a la demanda, para hacerlo viable. Esas necesidades técnicas que ha habido que resolver o que plantear, con esos tres o cuatro trenes, que usted nos ha trasladado que se desarrollarían, y ese término de 10 minutos, por parada, que lo haga viable.

Y hace solo unos meses compareció aquí, en esta comisión, fue el 27 de febrero 2018. Y demostró que estaba convencido que su implicación estaba fuera de toda duda, así como la de la presidenta de la Junta de Andalucía, y que lo ha hecho posible también, tras su compromiso, que lo tuvo también Jaén en abril de este año pasado.

Porque el tranvía de Jaén ha sido objeto de una campaña brutal en contra de esta infraestructura por parte del Partido Popular. El portavoz del Partido Popular ahora lo reflejaba. Lo fue por el partido como tal, lo fue por el Gobierno municipal en el Ayuntamiento de Jaén, lo fue por el anterior alcalde, José Enrique Fernández de Moya, que prometió no subirse nunca al tranvía. Se oponían por todo lo que ha trasladado el portavoz del Partido Popular, pero también por una cuestión política: por ese inmovilismo del que hacen gala, que permitió pues engañar a la ciudadanía, desinformarla, solo —creemos desde nuestro grupo— por un puñado de votos —fue el interés político el que prevaleció, en este sentido, antes que el interés ciudadano—. Porque la ventaja de esta infraestructura ya ha quedado suficientemente manifiesta, clara, por todo el mundo, respecto a la movilidad, a la integración de los distintos transportes urbanos en la ciudad de Jaén, mejoras medioambien-

tales, mejoras respecto a la contaminación acústica, como bien ha dicho. Todas ellas relacionadas, también con la salud —estamos trabajando ahora en la ley del cambio climático, y vemos la importancia de este tipo de transporte en las ciudades—, lo que supone también para la seguridad, y nos ha dado datos para ello, y también para el dinamismo de la economía para la ciudad de Jaén, que tanta falta le hace.

En definitiva, la ciudad gana y se sitúa Jaén a la vanguardia de las ciudades de Europa, como Zaragoza, como Bilbao, como Budapest, como Milán... Y otra ventaja que quiero destacar fue, tras su construcción, el cambio radical que supuso en Jaén, en la ciudad, su fisonomía, la modernización de la infraestructura de todo el trazado que llevaba.

La Junta de Andalucía hace un gran esfuerzo —lo entendemos—en asumir ese 75% del déficit del coste de explotación. También, reconocer el esfuerzo que hace la Diputación provincial, asumiendo ese 20% de ayuda, de apoyo también. Y entendemos que ambas instituciones, gobernadas por el PSOE, actúan con responsabilidad, porque una estructura como esta no podía estar parada, no podía seguir en el dique seco, sin uso, dando una malísima imagen, a la vez, de ser una irresponsabilidad.

Yo, consejero, quiero alabar su implicación personal, su compromiso, que nos consta que ha ido más allá del presupuestario. Y este acuerdo de la declaración de carácter metropolitano, y que la Junta acceda a su gestión y a la explotación directa del tranvía, entendemos que es la única vía que había para ponerlo en marcha.

Nos queda esperar ahora que haya lealtad por parte del ayuntamiento para coordinar esos servicios esenciales para su puesta en marcha —hacía referencia la portavoz del Grupo de Podemos—. Es fundamental esa coordinación con el servicio de autobús, del transporte público actual, pero es una competencia municipal. Ahí, no en este ámbito, es donde deberá debatirse, pero lógicamente tiene que estar ligado en ese convenio que se tiene que aprobar en un futuro, y que esperemos que haya esa lealtad por parte del ayuntamiento. También cómo no, con la coordinación del tráfico, no solamente necesaria, en cualquier ciudad. Y luego también, la puesta en marcha de servicio de transbordo, que también debe ser exigible, necesario y fundamental para la viabilidad de esta infraestructura, porque no se pueden duplicar los servicios, si no, no estaríamos asumiendo o, en este caso, beneficiando lo que estamos hablando de estas cuestiones medioambientales también ¿no?

Por cierto, si quisiera reflejar y dejar constancia que la deuda del Ayuntamiento de Jaén, en nada o en un porcentaje ínfimo, ha tenido que ver con el tranvía y la construcción del tranvía. Porque, tal y como se ha dicho aquí —y es que habido algunos medios de comunicación a nivel nacional y otro nivel andaluz, que así lo han relacionado— la financiación fue del 100% de la Junta de Andalucía. Por tanto, esa deuda municipal que tiene otras justificaciones y otras causas, en ningún caso, se la podemos achacar al tranvía, que bastante tiene esta infraestructura para también achacarle esa deuda de 700 millones de euros de la ciudad de Jaén.

Quedan cuestiones por delante, insistimos, en las reparaciones provocadas por el daño producido en estos últimos 7 años de abandono de esta infraestructura. La licitación del servicio de explotación, entendemos que será conforme a la Ley de Contratos. Y por tanto, será la Ley de Contratos lo que determine —yo creo que no hay una arbitrariedad por parte de la Consejería y de la Junta de Andalucía, para poder determinar, nos guste más unos u otros, cuál sería la empresa adjudicataria— ese periodo de prueba en blanco y —como decía— esa firma del nuevo convenio que esperemos que no lleve a sobresaltos en un futuro.

Esperemos que sea una realidad lo antes posible, y que se hagan las cosas bien. Llevamos 7 años esperando, entendemos que el tiempo es importante, es necesario, pero ahora ya no es lo principal. Lo que entendemos es que se haga bien y sea una realidad, si puede ser también lo antes posible.

Consejero, ya para acabar, bien está lo que bien acaba, pero ni Jaén ni sus vecinos ni vecinas olvidarán estos 7 u 8 años —porque ya cuando se ponga en marcha habrán pasado 8 años— de parálisis con el tranvía en las cocheras por esa falta de compromiso, esa falta de diálogo y la tozudez de algunos gobernantes del Partido Popular.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra el debate el consejero. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Voy a intentar ser lo más breve posible, pero realmente el debate me parece que es especialmente oportuno, no porque ayer se acordara en el Consejo de Gobierno sino porque representa yo creo que la manera de dar la vuelta a un espacio de encuentro.

Señor García Anguita, yo sé de su talante y sabe que me alegro de que no todos los representantes del Partido Popular tengan la misma forma de encarar el mundo y la vida, pero hay una componente, una componente personal que tiene que ver con el sectarismo y con el apriorismo que está reflejado en una frase. La señalaba el señor Millán hace unos momentos: «Nunca me subiré en el tranvía», que era el corolario de una actitud ante la vida. Y eso, que yo sé que usted no comparte, al final es lo que explica por qué hemos estado tantos años en el desencuentro. Porque cuando se plantea el tema inicialmente es el resultado de la voluntad de dos partes, no hay una imposición del Gobierno de Andalucía ni a Jaén, ni la hay a Málaga, ¿verdad?, ni a ningún otro sitio donde se comparte una infraestructura de este tipo. Hay un acuerdo en el que cada uno asume una parte de responsabilidad. Y lo cierto es que..., yo señalaba antes la frase esa de Søren Kierkegaard diciendo que «la vida se puede solo vivir mirando hacia delante, pero solo se puede entender mirando hacia atrás». Y la única forma de entender por qué estamos aquí es porque había un alcalde, legítimamente elegido por los ciudadanos de Jaén, que dijo: «nunca me subiré en el tranvía». Vale, pero no impida usted que el resto de los ciudadanos sí puedan usarlo y se pongan en sintonía con lo que representa la vanguardia del conjunto de ciudades en Europa.

Porque no deja de ser paradójicamente coincidente que esa actitud sectaria del entonces presidente del Partido Popular en Jaén coincidiera casi milimétricamente..., la diferencia es que afortunadamente no estaba en su mano, con el presidente del Partido Popular de Granada, semanas antes de ponerse en explotación el tranvía..., vamos, el metro ligero de Granada. En unas declaraciones que yo creo que se arrepentirá toda la vida de haber hecho, a la luz de los datos de explotación y de los niveles de satisfacción del metro Granada.

Yo creo que no se puede estar en contra de la historia, no se puede estar en contra del avance, no se puede estar en contra de la racionalidad, no se puede estar en contra de la salud de los ciudadanos, no se puede estar en contra de la lucha contra el cambio climático, no se puede estar en contra de la reducción de los tiempos de desplazamiento, no se puede estar en contra de eso que se ha dado en llamar, en una frase, la movilidad sostenible, y hacia la que están avanzando todas las ciudades en Europa. Porque me parece que es caminar contra la historia. Entonces, yo me alegro de que estemos en este punto de entendimiento y de acuerdo, pero las razones por las que no ha sido posible antes ha sido porque una parte de las que suscribieron un acuerdo de cooperación libremente no había cumplido.

Señalaba usted también que se opusieron al tranvía. Bueno, no deja de ser una cierta paradoja que se estén pidiendo reiteradamente inversiones para una provincia, en términos comparativos, con hándicap en el desarrollo, como Jaén, y cuando viene esa inversión de 120 millones de euros se acabe criticando. Bueno, ¿a qué carta nos quedamos, a que somos receptores de pocas inversiones o a que cuando vienen no las queremos y las criticamos? Bueno, yo creo que estas cosas necesitan un cierto sentido de la coherencia. Y se lo digo sin acritud, sabe usted que le tengo respeto personal, como a todo el mundo, representa usted intereses legítimos de los ciudadanos, pero creo que además no forma parte de esa visión más sectaria de algunos dirigentes de su partido, que yo creo que han contribuido poderosamente a que las cosas no hayan rodado adecuadamente.

Hay unas cosas a las que quiero también hacer referencia. El señor Hernández White, que no está, pero ciertamente el papel del partido Ciudadanos..., manifestó su interés en colaborar en que esta infraestructura se pusiera en marcha. Y es lo que hemos estado haciendo con el esfuerzo de todos.

La señora portavoz del Grupo Podemos plantea algún tema que yo creo que conviene aclarar, para no dejar dudas en el ambiente. Mire usted, yo tengo todo el respeto sobre todas las empresas privadas, pero hay un principio que yo creo que deberíamos dejar muy claramente puesto de manifiesto siempre. Cuando asumimos la responsabilidad como gestores públicos, como representantes públicos, hacemos un juramento o promesa, que es cumplir y hacer cumplir la ley y eso tiene que estar muy presente en la toma de decisiones de todo el mundo, y eso no puede tropezar, haciendo dejación de nuestra responsabilidad, con los intereses, por legítimos que sean, de ninguna empresa, me da igual como se llame. ¿Que el transporte público es deficitario? Ciertamente, en todos sitios. Lo que pasa es que yo creo que es una torpeza y una miopía que nos planteemos que solo el análisis de resultados de un servicio público como este se haga en base a la cuenta de resultados estrictamente económico-financieros. Cuando hemos hablado de salud, de cambio climático, de tiempo de desplazamiento, de contaminación acústica..., ¿eso cuánto vale y en cuánto se pondrá en los presupuestos públicos? Porque lo otro me parece un acercamiento absolutamente miope a la realidad. Y en consecuencia el sistema de explotación de los buses urbanos ahora mismo es también deficitario, hay también una tarifa técnica; la diferencia entre tarifa técnica, que son los costes de operación respecto a lo que se recauda con la tarifa real que paga el ciudadano, esa diferencia se paga de los presupuestos públicos, ahora mismo del Ayuntamiento de Jaén, vamos, en Jaén y en el resto de las ciudades españolas y del mundo. Hasta el punto de que en algunos sitios que están yendo en la vanguardia están planteándose que el transporte público pueda ser gratis. Alemania, debate abierto hace poco. ¿Por qué? Porque efectivamente el resto de los componentes no es que no los soporta la Administración pública, los soporta desde otros capítulos

teóricamente..., teóricamente más colocados en la esfera de lo deseable, en el capítulo sanitario. ¿Pero podemos evitar problemas de enfermedades evitables, cardiorrespiratorias...? Yo le he señalado antes lo de las 400.000 muertes prematuras en la Unión Europea. ¿Las podemos evitar haciendo infraestructuras de ese tipo, y sobre todo allá donde tienen la suerte de que están hechas, poniéndolas en explotación al servicio de los ciudadanos? Por lo tanto, la cuenta de resultados..., la cuenta de resultados no es solo el análisis económico-financiero del coste de esa operación. Claro, claro, si no..., no se lo digo a usted, lo digo porque el señor García Anguita hablaba de los temas de que el sistema era deficitario. Claro que lo es, ¿pero con qué perspectiva hacemos ese análisis, con esta o con esta? Si lo hacemos desde el análisis solo económico-financiero de una empresa, pública o privada, nos estamos equivocando. Yo le digo que no hay ninguna explotación privada de este sistema, se va a hacer como en Granada. Vamos a respetar... Por eso le enfatizaba lo del respeto a la legalidad. La gestión va a ser una gestión controlada desde el ámbito público, desde la Agencia de la Obra Pública, no la vamos a prestar con funcionarios conduciendo trenes, si eso es lo que usted entiende por privatización. Claro, por eso le debe quedar claro: en Granada no son funcionarios los que conducen los trenes, son empleados de una empresa que presta servicio a la Administración pública, pero la gestión es pública, como se va a hacer en Jaén.

Y, por tanto, lo vamos a hacer y lo que entendemos, lo plantea el señor Millán antes, creo que es lo exigible desde la lealtad en la cooperación con las instituciones, en este caso imprescindible con el Ayuntamiento de Jaén, ¿para qué? Para que no haya ningún interés prevalente sobre el interés público, que es el que hay que defender. Los intereses del concesionario de una parte del transporte público estarán ahí, pero nunca pueden condicionar lo que pretendemos, que es que, a través de la intermodalidad en el transporte, del uso del transporte interurbano y del urbano en sus diferentes modalidades, bus, tranvía, peatonalización, ciclistas, consigamos que cada vez haya más ciudadanos dispuestos a utilizar el transporte público y menos a utilizar el transporte privado. Este es el objetivo. Y ahí tiene que caber la complementariedad entre los diferentes modos de transporte, en ningún caso la prevalencia por respeto o por privilegiar intereses privados de una empresa concesionaria por importante y legítimo que pueda ser, en absoluto.

Y, por supuesto, usted ha citado Castillo, claro, yo no lo he citado, pero me da igual cómo se llame la empresa. Va a haber un proceso de concurrencia pública, abierto, transparente, con todas las garantías para elegir la mejor oferta que responda a la defensa de los intereses públicos. Como ayer hubo una reunión del Consejo Rector de la Agencia de Obra Pública para hacer la propuesta de adjudicación del tramo en el metro de Málaga, el que va de Renfe a Guadalmedina. Y cuando hablamos de obra o de contratación de explotación de servicio, exactamente el criterio es el mismo: cumplimiento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, publicidad, concurrencia, transparencia, ninguna trampa ni cartón y prevalencia de los intereses públicos. Esta es la doctrina, exigible y coherente con eso que hacemos cuando tomamos posesión de nuestras responsabilidades públicas, que prometemos o juramos cumplir y hacer cumplir la ley. Por lo tanto, este es el esquema de funcionamiento; no va a haber otro, no va haber otro. Y yo estoy convencido de que va a ser una... —ha sido, pero lo va a ser en términos efectivos, porque hasta ahora ha estado parado—, una importante inversión, con alta rentabilidad social. Señala el señor Millán también, de paso, como ha ocurrido en Granada, además de la infraestructura estrictamente ferroviaria, la oportunidad de reurbanización de fachada a fachada, de modernización de la ciudad que ha representado en Granada y en Jaén la

implantación del sistema, que le ha dado otra fisonomía y otro espacio de modernidad, y de más amabilidad a la estructura urbana de la ciudad. Por lo tanto, yo creo que vamos a ser capaces de hacerlo, y hacerlo a la mayor velocidad posible. Yo no me voy a atrever a darle una fecha hoy aquí. ¿Por qué? Porque tenemos que cubrir todos estos procesos que exigen, normativa y reglamentación en mano, una cadencia temporal. Y habrá que ir a la publicación, habrá que firmar el convenio, primero con el ayuntamiento, que sustituya a la relación contractual actual; habrá que sacar a licitación el concurso con los días —que creo que son 53— de publicación; dar tiempo a una mesa técnica de evaluación —que no es una decisión política— para seleccionar la oferta idónea, desde el punto de vista de la mejor prestación de servicio, del mejor uso del dinero público, se [...] que siempre hay ahí una oferta técnica que garantice que es solvente quien estamos planteando que se pudiera quedar, y que económicamente es la mejor. Luego, además, se abren en dos momentos diferentes: primero, la oferta técnica y, luego, la oferta económica; no vale que la oferta económica sea buena si la oferta técnica no garantiza solvencia del operador. Por tanto, bueno, esto forma parte de unos plazos, de unos tiempos, que vamos a intentar cubrir a la máxima velocidad posible, pero que son inexorables. Y luego llegará la parte, efectivamente, de restituir la infraestructura al momento en que debía haber estado iniciada la explotación, que tiene algunos deterioros: que tiene que ver con catenarias, que tiene que ver con semaforización, que tiene que ver con telecomunicaciones, que tiene que ver con obra civil... Bueno, pues habrá que hacer la inversión para ponerlas en condiciones de ser explotadas; habrá que hacer la selección del personal; habrá que reconquistar la infraestructura —ocurrió en Granada—: cuando una infraestructura está durante años sin uso, los ciudadanos, de forma espontánea, acaban dándole otros usos, y acaban convirtiendo ese uso en un hábito, y ya hay que desarraigar ese hábito, y tiene que ver con una tarea pedagógica, de búsqueda de complicidad... —termino, señora presidenta, gracias por su benevolencia; veinte segundos—, con una tarea pedagógica en la que no podemos refugiarnos y decir: «Bueno, el tren no se sale de las vías, por tanto, quien ocupa esa zona en tiempo inadecuado, regulado por un semáforo, allá él con las consecuencias». No; en Granada hicimos 180.000 km en pruebas, hasta que, si hubiéramos utilizado la primera filosofía, pues, el tren no se sale de las vías, pues ya verá quién se mete en los tiempos que no debe en esas vías, ¿no? Vamos, esa no era la actuación responsable de la Administración; había que tener un proceso de recuperación de una infraestructura que los ciudadanos habían ocupado para otros usos. Pues sí, ocurrirá en Jaén igual; yo estoy convencido de que con menos..., porque la traza es más corta —son, en lugar de dieciséis kilómetros, cuatro; cuatro setecientos—, pero, en definitiva, estamos ya en el kilómetro cero de un proceso irreversible para ponerlo al servicio de los ciudadanos, que es lo que todos pretendemos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000053. Pregunta oral relativa al convenio Junta de Andalucía-Ministerio de Fomento para la prórroga del Plan Estatal de Vivienda 2013-2016

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Acabado el debate, pasamos a las preguntas. Y el portavoz del Grupo Ciudadanos me pide que las suyas, por favor, que pasen a último lugar. Si tenéis algún inconveniente... Empezaríamos; sería la número 2 y la número 3 serían las últimas. Da igual, ¿no? Juan, tú, tú pasarías... No, actuaría Alicia la primera y tú el segundo, ¿de acuerdo? Pues bien. Entonces, pasamos ya a las preguntas con ruego de respuesta oral. La primera, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a convenio de la Junta de Andalucía y Ministerio de Fomento para la prórroga Plan Estatal de Vivienda 2013-2018. Señora Martínez, cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, sabemos que para la ejecución de las políticas de vivienda en Andalucía es necesaria la firma de ese convenio que, en el pasado plan estatal, pues se produjo, y también se produjo una firma para la prórroga en el año 2017. Conocemos el balance general de esa ejecución, del plan anterior, y estamos a la espera de que se firme ese nuevo convenio. Pero, no obstante, nosotros, hoy, pues queremos saber cuál es la situación de la ejecución de..., tanto de la prórroga del convenio para el año 2017, como de lo que esté en este momento tramitándose en su consejería.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas... —¡ah, sí!— muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, mire, sabe efectivamente que está pendiente de la firma del convenio; los Presupuestos Generales del Estado no están terminados de aprobar, espero que sea en breve; que su partido, a estas alturas, no acabe utilizando ninguna artimaña para demorar la aprobación de los presupuestos. Y, a partir de ahí, estaremos en la aprobación de los mismos, en la firma del convenio, y trataremos de implementar lo más rápidamente posible las condiciones.

Usted plantea..., le hablo de ese convenio para el futuro plan, pero su pregunta viene referida al nivel de ejecución de la prórroga del plan 2013-2016. Sobre ese plan, en la primera parte, sabe usted que sobre los 2.300 millones de euros contemplados en el plan, se ejecutaron 888, según datos del ministerio, es decir, un

38%; que la Junta de Andalucía ejecutó 88 millones de euros, es decir, el 64%, una media 26 puntos por encima de la media, y que en la prórroga del 2017, en la prórroga del 2017, teníamos 59,2 millones de euros disponibles para alquiler y rehabilitación. Lo que hicimos fue poner en marcha a toda velocidad la dotación de los 80 millones en las dos convocatorias para alquiler y rehabilitación, y pudimos dedicar al otro programa, que era el programa del área de rehabilitación y reurbanización urbana, solo una iniciativa referida al Ayuntamiento de Jerez. ¿La razón? Pues la razón, mire usted, es que cuando se firma la prórroga del convenio, el 25 de julio de 2017, 25 de julio de 2017, y había que tener terminadas las obras en la financiación que aportaba el Estado antes de final de diciembre, me dirá usted qué capacidad de maniobra había. Por tanto, hemos hecho todo lo que estaba en nuestra mano para ejecutar al máximo los créditos disponibles en ese plan del Estado, en lo referido a la prórroga del 2017.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, le pregunto al detalle cuál es la ejecución del año 2017 por una razón, porque estamos en junio del 2018 y ustedes tienen publicado solamente el balance del año 2016. Y yo creo que si usted responde a esta transparencia de la que hace gala, pues usted tiene que publicar al detalle la ejecución del año 2017; y, por lo tanto, lo esperamos. Porque, mire, la del 2016 es absolutamente penosa: en transformación de infravivienda, el 0%; en rehabilitación de vivienda, el 27% y el 25%. Y así en todo, señor consejero: en fomento del alquiler, el 51%. Y en el 2017 —usted lo ha dicho—: ayudas para el alquiler, ayudas a la rehabilitación, y ustedes solo han ayudado a unas viviendas de Jerez. Y, mientras tanto, hay miles de ciudadanos andaluces esperando que ustedes le abonen las ayudas del alquiler del año 2017. Ejecutaron solamente el 50%, señor consejero, y nosotros queremos ver ese detalle de ejecución, porque es absolutamente lamentable.

Y sobre el convenio que viene, el Partido Popular en el Gobierno se dejó los deberes hechos. Y usted fue muy crítico, señor consejero, y yo espero que rectifique, porque usted mintió. Mintió cuando dijo que el Gobierno había hecho un recorte del 38% de los fondos económicos totales del Plan Estatal. Usted mintió, señor consejero, porque no es así: Andalucía es la comunidad que más fondos va a recibir en el nuevo Plan Estatal de Vivienda, con un incremento del 80% de los fondos para Andalucía respecto del plan anterior. En general, en el plan estatal los fondos se aumentaron en un 68%; pero es que Andalucía aumenta en un 80%, señor consejero. Va a pasar de recibir en el anterior plan 137 millones de euros, en el 2013-2016, a recibir 247 millones de euros; luego es un incremento del 80%. Y usted mintió diciendo que se iban a recortar los fondos en un 38%. Yo espero que usted rectifique, señor consejero, espero que rectifique.

También dijo que las ayudas para la adquisición de viviendas a los jóvenes se excluían un 90%...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Espero que usted también sea coherente, señor consejero, porque ustedes pidieron que no se ayudara a la compra de viviendas. Lo pidieron y, después, han sido muy críticos cuando se ha ayudado a los jóvenes para municipios de menos de cinco mil habitantes.

En definitiva, señor consejero, solamente le pido que abandone el teatrillo de tener que hacer unas cosas cuando realmente piensa otras...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, no podemos llegar a tres minutos la pregunta, así que vaya cortando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino.

Entonces, espero que sea coherente, les exija lo mismo al ministro Ábalos, que le exija esa firma del convenio cuanto antes, porque de lo contrario es evidente que será la confrontación lo que usted ha hecho hasta el momento.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Quince segundos, señora presidenta. Gracias.

Datos, 2.311.888, datos del ministerio, yo le he enseñado al ministro la presentación que hizo la señora Pastor, cuando era ministra, la presentación que hizo el señor Íñigo de la Fuente. Dígame usted qué cifra es mayor y qué... Sobre esos datos, la Junta de Andalucía no ha ejecutado todo, ha ejecutado el 64% de los créditos que tenía, pero la relación de lo que ha ejecutado de media el Estado, el 38%, pregúntense qué plan de cine para que solo se ejecutara el 38%.

Prórroga del 2017, se lo he dicho, en los mismos términos. Ustedes hacen imposible con la definición de las condiciones que se pueda ejecutar, desde julio a diciembre es imposible ejecutar ninguna obra de rehabi-

litación en un área concertada. Por tanto, lo que hemos hecho es lo de Jerez, asumiendo que si no lo podíamos financiar nosotros al final ha habido una prórroga, pero eso era lo previsible.

Segundo, concurrencia competitiva. El alquiler, estamos en fase final para poderlo pagar. La convocatoria del 2018 será más fácil, porque ya no estaremos obligados a hacerlo como ustedes plantearon de forma imperativa, concurrencia competitiva para 28.000 solicitudes en Andalucía. Es normal que simplificando y poniéndole racionalidad a las condiciones, se pueda dar respuesta a los ciudadanos de forma más ágil.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000962. Pregunta oral relativa a la A-392 Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la A-392 entre Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra (Sevilla).

Para ello, tiene la palabra el señor Bueno. Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días y gracias, señora presidenta.

Sí, señor consejero, nos gustaría que nos valorara las obras, en la situación en la que se encuentran las obras de la A-392 en Sevilla.

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.

Muy rápidamente. Una inversión de 28.660.000 euros, longitud 6,1 kilómetros, en un tramo de intensidad media diaria de 16.000 vehículos, nivel de ejecución en este momento del 54%.

Actualmente, estamos haciendo una obra que se concentran en el enlace con la A-376 entre Sevilla y Utrera, uno de los puntos con mayor envergadura del recorrido, ya que se trata de una intersección entre dos vías de gran capacidad. Se están ejecutando los muros, los terraplenes de acompañamiento necesarios para configurar el futuro enlace entre esa A-392 de Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas y la A-376 de Sevilla-Utrera.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene usted la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, estamos ante otra historia interminable, de la muchas que nos toca traer a comisión y a pleno, y con respecto a su consejería. Y le aseguro que no se trataba de hablar, aunque también, no se trata de hablar y de recordarle cuánto tiempo hace que llevan haciendo esta vía de comunicación. No se trata ya de la cantidad de años que llevan, del retraso crónico que sufre esta obra, de las promesas de inauguraciones que usted ha hecho. Hace un año escasamente hizo usted la última promesa de inauguración, diciendo que antes de que finalizara este mes de junio iba a quedar inaugurada la obra.

Y yo no sé si se ha equivocado en el dato o yo he escuchado mal, me ha parecido escucharle que está en el 54% de ejecución, 54% de ejecución. Y dijo usted hace un año que iba a estar funcionando, eso creo que merece una explicación, sobre todo por el perjuicio que se les ha causado a las miles de personas que transitan diariamente por esa vía.

Estamos hablando de casi ya ocho años de construcción de la obra, con sus parones correspondientes. Estamos hablando, como usted bien ha dicho, de casi siete kilómetros y demasiados años de espera. Pero decía que no se trataba solamente de hablar de eso, ahora ya me ha dejado usted un poco perplejo con la pregunta, porque claro, yo le iba a preguntar que cuándo iba a estar lista la A-392. Si está en el 54% y llevamos ocho años, no creo que tengamos que esperar otros ocho años para poner en funcionamiento esta autovía, para acabar de ejecutar el resto el 50% que le queda, sobre todo, porque usted sabe que una de las dos núcleos de población importantísimas, como son Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira, que tienen más de 200.000 habitantes entre los dos municipios, además todas las personas y todos los vehículos que transitan por ahí, que no tienen por qué ser de Dos Hermanas y Alcalá, como usted sabe, y que no sabemos cuándo va a estar lista, pero vuelvo a repetir los datos que me han producido a mí tanta perplejidad y me imagino que también, desgraciadamente, a todos los habitantes de la comarca, pues vamos hablar de 500 metros de autovía por año. A ese ritmo es al que va a ir la Consejería de Fomento construyendo el desdoble de esta carretera.

Pero, además, no solamente nos preocupaba el cuándo, que también y ahora me preocupa más, nos preocupa más, sino también el cómo. Ya se erradicó del proyecto original el carril bici. Usted dijo que se iba a retomar, no saben muy bien de qué manera y tampoco nos lo acaba de explicar. No sabemos cómo va a ser ese carril bici. Y además, para colmo, también no está previsto en el proyecto las conexiones con las dos localidades, ni cómo se va o a circunvalar dicha localidad, o cómo se va a llegar a ella, es decir, se quedan a 500 metros de cada una de las localidades, con lo que ello supone de cuello de botella de esta doble vía, que teóricamente se está haciendo. Es decir, que podemos asistir a un final, permítame la expresión, señor consejero, siempre con mucho respeto, a un final bastante chapucero de ejecución de esta obra pública por parte de la consejería.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor BUENO NAVARRO

—Sí, termino simplemente diciéndole que nos gustaría que nos aclarara aquí, ya no le pido ni siquiera un día de inauguración, porque es imposible con el 54% ejecutado, pero sí nos diga cuándo cree usted que está previsto terminar esta vía y si está previsto terminarla en esas condiciones, como le decía, tan chapuceras que le había expuesto.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, chapuza no sé si está acostumbrado a hacer el Partido Popular, desde luego el Gobierno andaluz no hace ninguna chapuza.

Yo le voy a decir que ciertamente esta obra, como otras muchas, hubo que pararla por las consecuencias que el impacto de la crisis tuvo en las cuentas públicas en todas las administraciones, y se paró esta como otras obras. Desde que se reiniciaron, con el objetivo de terminarla inicialmente, efectivamente, en el año 2018 sobre estas fechas, han surgido algunas dificultades posteriores que han sido objeto de un proyecto modificado. Ha habido que hacer una modificación, porque había servicios afectados de Endesa, servicios de distribuciones de agua, elementos que ha habido que corregir, y por tanto ha habido que hacer una modificación del proyecto inicialmente concedido.

Eso ha demorado algo la ejecución, pero yo respeto su interés, su vocación, su obligación de controlar al Gobierno, para eso está como diputado, pero si hace paralelismo entre las cosas que hace este Gobierno y las cosas que ha hecho hasta hace poco su Gobierno, yo creo que el balance va a estar siempre a favor de la agilidad en la capacidad de ejecución que tiene el Gobierno de Andalucía. Esta obra la vamos a terminar en el mes de febrero del próximo año 2019, febrero del año 2019, ya se lo garantizo.

El carril bici lo comprometimos y lo vamos a hacer, estamos realizando el proyecto, tres millones y medio de euros de inversión. Y si usted coteja la marcha y el ritmo de esta obra, le voy a dar un dato que tiene que ver con mi provincia por ejemplo, la A-32, que va desde Bailén-Linares-Albacete. Los últimos seis años, 85 millones de euros presupuestados, ejecutado del 15%, con datos de la Subdelegación del Gobierno.

Bueno, yo le aplaudo su vehemente interés por controlar al Gobierno, es su obligación, estos son los datos. Este es el resultado del trabajo, pero bueno, pues también module un poco la crítica exacerbada al gobierno de Andalucía cuando tiene que acabar soportando ejecuciones del Gobierno que acaba de dejar la responsabilidad que están exactamente en otro punto bastante más criticable que lo que hemos hecho.

No obstante, le he dicho la razón por la que hemos tenido la dificultad, servicio afectado que ha representado la necesidad de hacer un proyecto modificado, terminado de aprobar...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, debe ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino.

... el 26 de febrero, hace pocas fechas, y a ritmo de ejecución ya sin ningún tipo de obstáculo en el horizonte.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000963. Pregunta oral relativa a la mejora en los accesos al litoral de Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a los accesos al litoral de Huelva.

Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor García de Longoria. Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta.

Y, señor consejero, verano tras verano se repite la misma canción en mi provincia, la canción es los atascos a las playas por culpa de la Junta de Andalucía. Y esto se produce, sobre todo, porque hay una falta de inversión y, si no hay inversión, no se hacen las cosas, y desde hace veintiséis años, en mi provincia, en Huelva, no se hacen las cosas por parte de la Junta Andalucía y, desgraciadamente, desde hace veintiséis años, estamos soportando atascos de acceso a las playas. No se hacen las mejores en el puente del Odiel, no se hacen las conexiones de la autovía Huelva-Ayamonte, no se mejora la carretera de Almonte-Matalascañas y ahora también hay un pequeño problema, o un problema, en la playa de la Bota o Punta Umbría. ¿Y esto por qué?, ¿esto por qué se produce?, puesto que lógicamente no hay inversión ni compromiso por parte de la Junta de Andalucía por solucionar uno de los más importantes problemas que tiene turísticamente hablando nuestra provincia, porque de nada sirven los esfuerzos de promoción, ni de los propios hosteleros, ni responsables turísticos si, desgraciadamente, a los turistas que llegan a nuestra provincia se les para el reloj cada vez que tienen que ir a la playa y se les para el reloj por culpa de la Junta de Andalucía.

Y, mire usted, hace diez años se cometió en la provincia de Huelva el mayor engaño que ha sufrido esta provincia, que fue la promesa de los tres puentes a Punta Umbría. Eso fue hace diez años, pero es que hace un año usted prometió una inversión de 32 millones para mejorar los accesos a las playas. De esos 32 millones, entiendo que no se ha hecho absolutamente nada, puesto que yo transito por esas vías y no se ha hecho, salvo un pequeño parcheado en la carretera de Almonte a Matalascañas. Pero es que hace un año también se aprobó en esta misma comisión una proposición no de ley en la que se instaba a su consejería a realizar un estudio detallado y, sobre todo, a trazar un plan de inversiones concreto, con plazos y con actuaciones definitivas.

Por tanto, en un año no se ha hecho ni se han invertido esos 32 millones, ni se ha tenido en cuenta la proposición no de ley. Por eso, en el día de hoy, le queremos preguntar qué se ha hecho en este año, porque la rotonda del puente del Odiel tampoco se ha podido realizar, que fue una gran promesa que usted hizo el año pasado. Y, sobre todo, qué se va a hacer para evitar estos atascos que afectan a más de diez playas de la provincia de Huelva. Y, sobre todo, lo que sí le pedimos es que no nos cuente más cuentos porque, desgraciadamente, en este asunto, en la provincia de Huelva estamos ya cansados de que nos cuenten cuentos por parte de la Junta de Andalucía.

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 usted, esa faceta de cuentacuentos le viene bien al Partido Popular en relación con los intereses de Huelva, habitualmente. En general, con los intereses del conjunto de Andalucía, tienen ustedes bastante más experiencia en esa habilidad que la que tiene el Gobierno de Andalucía.

Le voy a dar algunos datos que, a lo mejor, le sirven para ilustrar y, por tanto, no sé si le vienen bien para modificar su criterio o, a lo mejor, lo que usted quiere es, desconociendo la información, seguir sosteniendo el tópico. La Junta de Andalucía en estos últimos meses ha hecho, por ejemplo, una obra de mejora del acceso en la carretera de Matalascañas, que ha supuesto una inversión de 560.000 euros, con una obra que ha permitido dos cosas: una, el paso de fauna y, otra, la mejora de las condiciones de tránsito en la seguridad en la zona de un suelo industrial, el polígono industrial Matalagrana. Hemos adjudicado, no estamos licitando, hemos adjudicado una obra del puente del Odiel, que usted ha señalado. La obra se adjudicó en el mes de febrero, las dificultades y las inclemencias asociadas a la climatología en estos últimos meses, que no sé si se las tengo que contar o las habrá vivido usted, han hecho imposible iniciar la obra, y este momento, justo antes del inicio de la temporada estival, no era el momento de empezar, pero la obra está adjudicada, 874.542 euros sobre un presupuesto inicial de 1.182.000 euros, después de la baja que se ha producido. Por tanto, solo por razones de oportunidad no hemos empezado esa obra.

En la misma dirección, la obra de mejora de la seguridad vial entre la A-483, que tiene un presupuesto de 999.388 euros, que está en la fase final de adjudicación y que se empezará también de forma inmediata antes del verano.

Y dos importantes actuaciones, la suma de las dos, 17,6 y 10,6, es decir, casi 30 millones de euros, en Isla Cristina a la A-49 y Aljaraque a la A-49. La Dirección General de Infraestructura está terminando el pliego de condiciones para licitar la redacción de los proyectos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Señoría, tiene usted 40 segundos, si los quiere utilizar.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Señor consejero, ahora que conozco la información, la información es la misma que dio usted hace un año, pero es que no se ha hecho nada. Yo conozco la realidad, usted conocerá la información, pero es que

no se ha hecho nada. Es que en Isla Cristina no se ha hecho nada, es que en El Rompido-Punta Umbría no se ha hecho nada, es que en el puente del Odiel no se ha hecho nada. Señor consejero, dese usted una vuelta por Huelva, de verdad, y le aseguro que este fin de semana, que empezará la temporada de atascos gracias a la Junta Andalucía, todos nos acordaremos del Gobierno de Susana Díaz, por desgracia, y por falta de inversión.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Cinco segundos.

Esta información no sé si usted la conocía o no; yo supongo que, una vez que la conozca, tendrá que modular las críticas que usted está haciendo al Gobierno de Andalucía, porque hay correlato entre lo que decimos y lo que hacemos, cosa que no existe entre los compromisos teóricos del Partido Popular y su responsabilidad con el conjunto de Andalucía.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

10-18/POC-000992. Pregunta oral relativa a liberación inmediata del peaje de la AP-4, Sevilla-Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a liberación inmediata del peaje de la AP-4, Sevilla-Cádiz. Para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, usted sin duda ha sido uno de los elementos más de confrontación que ha tenido la Junta Andalucía con el Gobierno de España en relación a la liberalización del peaje. Antes de que el Gobierno de España, del Partido Popular, dijera que expiraba en el 2019, usted ya solicitaba que no se ampliara más allá de 2019, y cuando el Gobierno de España dijo que terminaba en el 2019, usted era de los que decía que tenía que liberarse de manera inmediata, completa y definitiva. El Partido Popular, evidentemente, no le va a pedir algo que entiende que no se podía dar antes, ¿no?, pero seguramente usted, que tenía la solución en su mano, sí podrá explicarnos exactamente cuál era esa solución de liberalización inmediata, si se lo ha trasladado ya al Ejecutivo de Pedro Sánchez y al nuevo ministro de Fomento, el señor Ábalos, y cuándo va a hacer usted que sus compañeros del Partido Socialista liberen de forma inmediata, completa y definitiva el peaje. Nos gustaría que el titular de mañana fuera como el que fue hace unos meses, que usted dijera: el consejero de Fomento solicita la liberalización inmediata, completa y definitiva del peaje de la nacional... de la AP-4. 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.

No deja de ser sorprendente el descaro y el aplomo con el que ustedes se conducen en política, en general, ¿no? Después de siete años de desplantes, de maltrato deliberado a Andalucía, vienen aquí, cuando el Gobierno no lleva siete días en su responsabilidad, pidiendo que levantemos el peaje de forma inmediata. No le quepa duda de que el consejero de Fomento va a decirle al Gobierno de España en este momento exactamente lo que le dijo el Gobierno anterior, exactamente lo mismo, porque no se trata de confrontación política, a ustedes les gustaba eso de la confrontación política para darles cobertura a sus incumplimien-

tos, pero no iba de confrontación política. Yo el lunes estuve en Bruselas, luego no pierdo el tiempo en contárselo porque la presidenta no me va a dejar, hablando de los incumplimientos del Gobierno de España en relación con los intereses de Andalucía en materia de transportes ferroviarios, pero aquí lo que decimos, lo que vamos a seguir diciendo es, y hay dos pecados en la actitud del gobierno del Partido Popular: primero, que efectivamente, después de estar soportando la Junta de Andalucía un coste, levantando el peaje de un tramo de ese eje, que no es de su competencia, en una carretera nacional, ¿verdad?, yo se lo dije a la ministra Pastor y se lo he reiterado al señor Íñigo de la Serna en su momento, levanten ustedes a su costa el peaje porque la Junta lo está haciendo con cargo a sus presupuestos en un tramo, ¿verdad?, desde Jerez a Puerto Real. No solo no hubo respuesta favorable sino que hay dos elementos que agravan la respuesta en términos políticos y, por tanto, es inaceptable: la primera de ellas es que se entretienen en hacer lo propio en la AP-9, en Galicia, con un agravio insostenible desde el punto de vista comparativo con los intereses de Andalucía, y la segunda, que en una actitud ambiguamente calculada, dicen que cuando llegue el 2019, bueno, no es que van a levantar el peaje, que se acaba la concesión, no que levantan el peaje y que ya veremos la forma de explotación después, y lo ha reiterado el ministro una, dos, tres, siete veces. Y yo le voy a plantear a este Gobierno, que no le quepa duda de que va a ser mucho más receptivo con los intereses de Andalucía por razones de pura equidad, ya no de coincidencia ideológica sino de pura equidad, que va a tener un planteamiento bastante más razonable respecto a la defensa de los intereses de Andalucía que el que ustedes han tenido.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Entonces, señor consejero, no se altere pero, entonces, usted ha ido a Bruselas pero al señor Ábalos todavía no le ha pedido la liberalización inmediata del peaje. ¿Se la ha pedido ya o no? Y, le digo, eso sí que es descaro y aplomo. Yo a usted no le estoy pidiendo, no... Es que yo a usted no le estoy pidiendo que lo libere, le estoy pidiendo que, ya que usted era tan listo y tenía la solución encima de la mesa, tan inmediata, y decía que el Gobierno de Mariano Rajoy...

[Intervenciones no registradas.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor.

El señor SALDAÑA MORENO

—... que el Gobierno, que el Gobierno de Mariano Rajoy estaba maltratando a Andalucía, lo que le estoy diciendo es que ya que usted tenía la solución... No me cuente los rollos del pasado, cuénteme usted exactamente qué es lo que va a hacer a futuro, ¿cuándo le va a pedir usted al señor Ábalos la liberalización, como usted decía, inmediata, completa y definitiva del peaje? Y tiene usted la oportunidad de demostrar que usted tiene palabra, y que mañana la nota de Europa Press que usted saque ahora, después de esta comisión, sea: «El consejero le pide a Ábalos y a Pedro Sánchez la liberalización inmediata, completa y definitiva del peaje» o volver a demostrar una vez más, que usted no era más que un elemento de confrontación del Partido Socialista en Andalucía con el Gobierno de España del Partido Popular. Usted tiene la palabra, y usted puede hacer y decir lo que quiera, pero que los andaluces vamos a juzgar lo que usted decía, lo que usted hacía, lo que usted diga y lo que usted haga.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias señoría.

Señor Consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con suma brevedad, señora presidenta, muchas gracias.

Yo creo que el subconsciente le juega una mala pasada. Habla usted de los rollos del pasado; efectivamente, los rollos que el Gobierno del Partido Popular ha propiciado en relación con Andalucía.

Yo le voy a trasladar al señor Ábalos, exactamente las mismas peticiones que le hecho al Gobierno anterior, que tenían ustedes que haber arreglado; pero yo comprendo que en el fondo están todavía en la fase del duelo, en la digestión de algo que no preveían. Y esa mecánica de la frustración-agresión, parece que es la manera de conducirse ustedes en política. Pero en fin, vayan haciendo la digestión del duelo, que yo comprendo que no va a ser fácil en tan corto espacio de tiempo, pero no le quepa duda que la defensa de los intereses de Andalucía la va a seguir haciendo este consejero, en la parte que le corresponde, en los mismos términos que le he estado reclamando al Gobierno del Partido Popular. Con la diferencia, de que todo lo que han sido razones fundadas para el reproche, —no para la confrontación, para el reproche—, se tornan en este momento en razones para la esperanza.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001008. Pregunta oral relativa a subestación eléctrica del tren tranvía de la bahía de Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta...

[*Rumores.*]

Pero por favor, señorías por favor.

...siguiente pregunta, relativa a la subestación eléctrica del tren-tranvía de la Bahía de Cádiz, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Y, para ello, tiene la palabra la señora Arrabal.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Me parece impresentable la intervención que ha tenido el portavoz, el señor Saldaña, del Partido Popular, con respecto a la liberalización del peaje. Creo que, por su intervención, él ya está convencido de que la liberalización se tiene que hacer ya.

Como bien ha dicho el consejero...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, atégase a su pregunta por favor.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida, muchas gracias.

Hoy, el Grupo Parlamentario Socialista le pregunta por una infraestructura en la bahía de Cádiz, que es, sin duda, singular donde las haya, y totalmente necesaria; concretamente, el tren-tranvía de la Bahía de Cádiz. Este tren-tranvía consta de un trazado de 24 kilómetros, de los cuales 14 corresponden a la plataforma tranviaria de nueva construcción entre Chiclana y San Fernando; y los 10 kilómetros restantes, a la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz, entre el nudo de La Ardilla y la estación de ferrocarril central de la capital, en la plaza de Sevilla, dando cobertura a una población de 234.000 habitantes, población que se ve incrementada sustancialmente en la época estival.

Hoy, concretamente, preguntamos por la subestación, por la adjudicación de las obras de construcción de la subestación eléctrica que dará cobertura al suministro eléctrico del tren- tranvía de la bahía de Cádiz. Si bien, todos somos conscientes de que, para seguir avanzando, el suministro eléctrico, está garantizado provisionalmente, con un acuerdo con Endesa; acuerdo provisional, que fue necesario hacer, como consecuencia de los obstáculos del Gobierno irresponsable del Partido Popular, del Señor Loaiza, momento en el que todo

fueron dificultades y falta de compromiso del Gobierno del Partido Popular. Aquí hemos estado hablando del tranvía, igualmente, de Jaén, y escuchando la intervención del compañero, veía la similitud de lo que pasó en San Fernando..., de lo que ha pasado en San Fernando y de lo que ha pasado en Jaén.

Todo esto cambió cuando, en las últimas elecciones municipales, la ciudad de San Fernando es gobernada por el Partido Socialista, dirigido el Gobierno por nuestra alcaldesa, por la señora Cavada. Tras superar estas dificultades y las trabas del Gobierno del Partido Popular, y los imprevistos, como la entrada en concurso de acreedores de una empresa que ejecutaba un tramo de la obra, hoy señor Consejero, vemos como, a pesar de los pesares de algunos partidos políticos, seguimos avanzando, concretamente, con la adjudicación de la obra de la subestación eléctrica. Por ello, queremos saber qué repercusión, o cómo afecta esta infraestructura que tiene la materialización de este equipamiento.

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 consejera.

Efectivamente, a finales de mayo se adjudicaron las obras de construcción, de la subestación eléctrica que dará cobertura al suministro eléctrico del tranvía de la bahía de Cádiz, así como también, —y esto es importante remarcarlo— a los futuros desarrollos urbanos e industriales del municipio de San Fernando. Las actuaciones suponen una inversión de 5.190.000 euros; el contrato se firmará con la empresa adjudicataria ELECNOR, y tiene un plazo de ejecución de doce meses. La adjudicación incluye, llevar a cabo la adecuación del proyecto, la construcción y la puesta en marcha de esta infraestructura eléctrica situada en el polígono Tiro Janer del municipio isleño.

Los primeros trabajos van a consistir en la adaptación del proyecto y trabajos geotécnicos, con la previsión de iniciar la ejecución material de la subestación, de la estación eléctrica, durante los meses de verano. Mientras no esté disponible —lo señalaba usted también-, efectivamente, la subestación eléctrica, se usará una, como medida provisional, en San Fernando para dar cobertura al reinicio de la pruebas dinámicas del tranvía, que estaba ya vista con la empresa suministradora desde hace meses. Disponemos ya de la asistencia técnica también para la dirección de obra, dando cobertura tanto como dirección facultativa a los trabajos para la adecuación y la conexión de la red eléctrica de la futura subestación.

La subestación va a permitir la transformación de energía de alta tensión, que procede de la red general, en energía de media tensión, que es la que requiere el sistema tranviario para su funcionamiento. Se levantará esta subestación sobre una superficie de 3.361 metros cuadrados, fruto del acuerdo con el Ayuntamiento San Fernando, —quiero reseñarlo también, en una actitud clara de cooperación, para fines públicos compartidos, tanto el sistema tranviario como los desarrollos urbanos a los que antes me he referido— y albergará

dos transformadores, que se han diseñado para una potencia instalada de hasta un máximo de 40 megavatios. No obstante, la potencia total asignada por ENDESA para este equipamiento será de 28 megavatios, de los que la mitad se destinarán a la demanda en el tranvía, y la otra mitad para dar cobertura a las necesidades de suministro de energía eléctrica de sus desarrollos urbanos e industriales, a los que antes nos hemos referido.

La Consejería de Fomento vivienda asumirá íntegramente la financiación del 100% del proyecto, de la obra, y de las instalaciones; y el Ayuntamiento de San Fernando, pondrá a disposición —ha puesto a disposición—, los terrenos para la subestación, libres de cargas.

El tren-tranvía de la bahía está promovido por la Junta de Andalucía, —hemos hecho referencia esta mañana, también, a lo que representa la síntesis de todos los sistema tranviarios urbanos y metropolitanos, puestos en marcha en Andalucía; unos en explotación, otros en fase avanzada de construcción, para su inminente puesta en explotación—. Esta infraestructura del tren-tranvía de la bahía representa una inversión de 245 millones de euros, que ha incluido también la financiación de la estaciones de autobuses, con carácter intermodal, en Cádiz capital, San Fernando, y Chiclana, así como la vía ciclista asociada al tren tranvía.

Su trazado consta de 24 kilómetros y 21 paradas; de los que 14 kilómetros y 17 paradas discurren por el trazado tranviario; y los 10 kilómetros restantes, discurren por la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz, que incluye el paso por cinco estaciones de ferrocarril, incluida la parada término de Plaza de Sevilla, en Cádiz.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001009. Pregunta oral relativa a los desplazamientos en la plataforma ciclopeatonal sobre la SE-30 (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a los desplazamientos en la plataforma ciclopeatonal, sobre la SE-30 de Sevilla.

Para ello tiene la palabra, el señor Gómez.

Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

No, no es la primera vez que preguntamos, bien en comisión o bien en el pleno, sobre la pasarela ciclopeatonal entre el Aljarafe y Sevilla capital. La última fue en el Pleno del Parlamento, donde la señora Pérez — secretaria de los socialistas sevillanos, como usted bien sabe— le preguntó en relación a la inauguración de esta pasarela ciclopeatonal, y calificó la pregunta como amable. Y efectivamente, es una pregunta amable la que yo también le voy a hacer, en cuanto a la valoración que ha significado estos cuatro meses de desarrollo.

Pero, bueno, que en el fondo, lo que pone en valor, es que la política es algo más que la confrontación, y que la política, en definitiva, es intentar arreglarle los problemas a los ciudadanos y ciudadanas y, sobre todo, hacer que los ciudadanos vivan mejor. Ese es fundamentalmente, yo creo, que el objetivo que deberíamos tener todos los que estamos aquí, indistintamente de lo que defendamos desde el punto de vista ideológico, e incluso desde el punto de vista político.

Como decía, el pasado 20 febrero se inauguró la pasarela ciclopeatonal sobre la A-70, que une al Aljarafe con Sevilla capital. Una apuesta, por el transporte sostenible y un paso de un Gobierno socialista en la apuesta por la bicicleta como medio de transporte.

Pero también es una apuesta por la seguridad de las comunicaciones. La Junta Andalucía ha invertido cerca de dos millones de euros en esta infraestructura, y una infraestructura que estoy convencido..., y antes cuando escuchaba a algunos portavoces hablar del tranvía de Jaén..., y es que cada vez que se intenta hacer algo novedoso, nuevo, distinto, diferente, abierto, siempre están los mismos sectores poblacionales..., representados, por cierto, por los mismos partidos políticos o por el mismo partido político en esta comunidad autónoma que la entrada es no. Pero, vamos, no hace falta hablar del tranvía, hablar también de la comunicación por bicicleta en Sevilla, de la peatonalización de la avenida de la Constitución, del tranvía de San Bernardo al centro..., es decir, todos surgieron con negativas. Y poco a poco las cosas van llegando a su sitio, y los ciudadanos entienden que esa apuesta ha sido importante.

Bien, no me extendiendo mucho más. Hemos hecho una..., se ha hecho una inversión muy importante en esta infraestructura. Hace prácticamente cuatro meses que se creó. Y el interés de este Grupo Parlamentario Socialista es saber qué valoración, qué datos oficiales maneja la consejería para saber si esta inversión

es rentable, no es rentable, y es aceptada o no aceptada por el conjunto de ciudadanos y ciudadanas que la usan casi a diario.

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.

Efectivamente, como usted bien señala, esta infraestructura la puso en marcha en un acto simbólico, pero al que quiso darle la máxima relevancia, la presidenta de la Junta de Andalucía. Fue la propia presidenta la que el 20 de febrero quiso, con su presencia, realzar lo que representaba esta infraestructura de comunicación entre el Aljarafe y Sevilla. Estamos hablando de 700.000 habitantes, 300.000 habitantes, en definitiva, una conurbación de un millón de habitantes. La construcción de la autovía en su momento supuso una barrera en términos de dificultar la comunicación peatonal, o ciclopeatonal, entre Aljarafe y Sevilla, que es lo que hemos resuelto con la inversión que usted señala con antelación. Creo que la rentabilidad social de la inversión está absolutamente garantizada, y la prueba más palmaria es que en torno a 500 personas diariamente utilizan esta vía de comunicación.

Y tiene que ver con lo que representa un trabajo dentro del Plan Andaluz de la Bicicleta, dentro de la generación de infraestructuras tranviarias, urbanas y metropolitanas, para dar pasos en esa dirección de, combinando modos de transporte no motorizados o alimentados por combustibles renovables, hacer las ciudades más amables, más permeables, en definitiva, ciudades más sostenibles. Esta infraestructura se ejecutó incluso, desde el punto de vista..., yo creo que hasta estéticamente ha quedado como algo que mejora las condiciones del paisaje. Permite enlazar, a través de ese carril bici y peatonal, desde el puente metálico de San Juan de Aznalfarache, hasta la red ciclista de Sevilla, salvando ese obstáculo que representaba la SE-30 en su paso por la... Conecta con la red ciclista de Sevilla, de la ciudad de Sevilla, a través de la avenida Juan Pablo II, y supone, en definitiva, un paso importante para ampliar el horizonte de lo que el Plan Andaluz de la Bicicleta, en el conjunto de Andalucía y particularmente también en la ciudad de Sevilla, está haciendo. Hemos desarrollado más de 140 kilómetros de carriles bici en Andalucía, a los que se han destinado 28 millones de euros. El objetivo del plan es incorporar otros 121 kilómetros, en el horizonte de 2020, con otra inversión de otros 28 millones de euros.

Decirle también que, en el caso concreto de la ciudad de Sevilla y del entorno metropolitano, estamos en la fase final de redacción del proyecto para construir la vía ciclista entre Valdeorras y el aeropuerto viejo, con un presupuesto de 1,5 millones de euros, que en definitiva va a representar también un avance en todo lo que supone la creación de infraestructuras para la movilidad sostenible en los entornos urbanos y metropolitanos en Sevilla.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

También, la construcción de la vía ciclista que unirá, se lo decía antes al señor Bueno, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra, que no hemos renunciado a ella, que estamos haciendo una solución..., que por cierto la tuvimos que desgajar del proyecto de construcción de la carretera, porque si no, hubiese impedido o ralentizado mucho la ejecución del proyecto de la carretera. Y hemos optado por una solución alternativa, con una inversión de 3,6 millones de euros, que también vamos a desarrollar.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001010. Pregunta oral relativa a la finalización de las obras de la carretera A-461 entre Santa Olalla del Cala y Zalamea La Real (Huelva)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la finalización de las obras de la carretera A-461, entre Santa Olalla del Cala y Zalamea La Real.

Para ello tiene la palabra la señora Romero.

La señora ROMERO MOJARRO

—Muchas gracias, presidenta. Buenos días, consejero.

El pasado 30 de mayo tuve la oportunidad de acompañarle en la inauguración de la carretera autonómica, tras la finalización de las obras de mejora de la conocida como carretera de la Cuenca Minera, conocida así porque discurre entre los municipios de El Campillo y Santa Olalla del Cala, y atraviesa gran parte de la cuenca minera de Riotinto. *In situ* pudimos comprobar cómo está actuando la respuesta a la demanda de los municipios de la zona y permite mejorar la seguridad vial y confortabilidad en la conducción, además de suponer un impulso para la mejora de las comunicaciones en el ámbito rural, una prioridad para el Gobierno andaluz, como bien viene poniendo usted en valor en todo momento, con el objetivo de garantizar su desarrollo económico.

La verdad es que para mí fue una enorme satisfacción, como vecina y usuaria, acompañarle en la puesta en servicio de esta vía en la localidad de Higuera de la Sierra, tras la finalización de las obras, como bien he dicho, que han supuesto una inversión superior a los 650.000 euros y una mejora del firme en 34 kilómetros. La carretera A-461 pertenece a la red autonómica de carreteras con categoría de red básica de articulación, y se trata de una vía interurbana que comunica El Campillo con Santa Olalla del Cala, y que constituye una de las comisionadas..., de las conexiones..., perdón, intercomarcales entre el Andévalo, la Cuenca Minera y la Sierra de Huelva. En total seremos unos 18.000 vecinos de la zona quienes nos beneficiaremos de primera mano en las mejoras ejecutadas en esta carretera por la que circulamos una media diaria de unos 1.036 vehículos, de los que un 8% pueden ser vehículos pesados.

Y es por todo lo mencionado, consejero, por lo que traigo esta pregunta a esta comisión, para poner en valor que la Junta de Andalucía sigue cumpliendo con Huelva. Y por tanto me gustaría pedirle que nos explique en qué han consistido estas obras de esta vía y qué valoración hace el Consejo de Gobierno sobre las mismas.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Romero.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señora presidenta y señora diputada.

Efectivamente, el pasado mes de mayo tuvimos la oportunidad de estar compartiendo ese acto protocolario y formal de inauguración de la carretera. Lo importante, al final, es que la han inaugurado los ciudadanos, que eran los destinatarios del esfuerzo, lógicamente, del Gobierno con esta intervención.

Los trabajos han representado una inversión de 654.356 euros, y han permitido actuar y mejorar el firme a largo de 34 kilómetros. Usted señalaba la carretera A-461, que pertenece a la red básica autonómica, se trata de una vía interurbana, que comunica Santa Olalla de Cala con Zalamea la Real, y que constituye una de las conexiones intercomarcales entre el Andévalo, la Cuenca Minera y la Sierra de Huelva. Pasa directamente o circunda también los municipios de Higuera de la Sierra, Zufre, la Granada de Riotinto, Campofrío, Mirador de Riotinto y El Campillo. En total serán 18.000 vecinos de la comarca quienes se beneficien de estas mejoras en las obras, que representan en definitiva una apuesta por la mejora de las condiciones de circulación y de seguridad.

Y hay ciertamente dos componentes fundamentales en todo este tipo de intervenciones. Una que tiene que ver con la seguridad de los vecinos en el tránsito hacia servicios públicos básicos de carácter intercomarcal, sanitarios, educativos; y otro que representa, evidentemente, una mejora de las condiciones de circulación en todo aquello que tiene que ver con la actividad económica, el empleo y con el desarrollo de la agricultura o de la ganadería, de las expectativas industriales, del desarrollo del turismo interior.

Al inicio de la obra la vía ha presentado un estado de conservación heterogéneo, con mayores dificultades en aquellos tramos con más concentración de tráfico y con mayor antigüedad en el tratamiento del firme. Se ha intervenido por ello entre los kilómetros 16-50, mejorando el firme, haciendo una tarea de fresado y de reposición; reforzando la seguridad vial, mediante el recrecido de la barrera metálica de seguridad; repintando marcas viales en los puntos más conflictivos como curvas y cruces, y se han instalado también elementos reflectantes adheridos al pavimento.

La Consejería de Fomento y Vivienda tiene programadas otras cinco actuaciones más en la mejora de la seguridad vial en carreteras de la provincia de Huelva, que, unidas a la inversión efectuada en la carretera de la cuenca minera, representan una inversión global de más de 4 millones de euros, amén de los recursos destinados a reparar los daños sufridos en las obras, vamos, en las carreteras como consecuencia de los temporales, que se están haciendo por la vía de emergencia.

A esas actuaciones de seguridad vial se suman otros 9 millones de euros que la consejería destina normalmente a la labor de conservación integral a través de los contratos de conservación ordinaria y de conservación integral de la red de carreteras.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001041. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la ladera del Zenete, en Granada

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a la rehabilitación de la ladera del Zenete, en Granada.

Para ello, tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, señor consejero, la Unesco declaró el Albaicín como Patrimonio de la Humanidad en 1994, uniéndolo a la que ya existía en la ciudad desde diez años antes, con una nueva denominación, Alhambra, Generalife y Albaicín. Esta denominación del barrio como Patrimonio de la Humanidad lo incluye no dentro de la categoría de monumentos o lugares individuales, sino de grupos de edificios urbanos o lugares habitados.

En la declaración se decía textualmente que es un rico legado de la arquitectura árabe, con la que armoniosamente se combina la arquitectura tradicional andaluza. El desarrollo urbanístico de dicho ámbito se encontraba previsto en el plan especial de Granada AI-27. Dicho plan especial contó con la aprobación definitiva en acuerdo del Pleno en enero de 2003. En 2002 se creó una oficina de rehabilitación, integrada de manera multidisciplinar por arquitectos, arquitectos técnicos, trabajadores sociales, abogados y administrativos para dar una respuesta adecuada a la demanda de los ciudadanos, no solo urbana y edificatoria, sino sociales, jurídica, etcétera. Se creó una ventanilla única con atención personalizada. Es también en esa fecha cuando se firma un convenio de colaboración entre el ayuntamiento y la Junta, y se expresa la colaboración y coordinación interadministrativa entre los distintos departamentos para regenerar el Albaicín.

En julio de 2007, fue aprobado definitivamente el proyecto de urbanización en desarrollo del plan especial del Zenete y la reforma interior del Albaicín.

En enero de 2008, se publicaba una noticia anunciando que la Junta invertiría 8 millones en recuperar la ladera del Zenete. Se pretendían construir 39 viviendas protegidas en alquiler, 117 plazas de aparcamiento, un centro cívico y una plaza, en el tiempo transcurrido hasta 2016, cuando mi compañero Juan Antonio Gil trajo aquí una PNL que instaba llevar a cabo la rehabilitación y regeneración prometida, ya que no se habían ejecutado las 39 viviendas en alquiler. Además, había necesidad de regenerar y rehabilitar el patrimonio inmueble con que ya cuenta la barriada en franco deterioro y que necesitaba de esa inversión pública.

Tras visitar el verano pasado la zona, pudimos comprobar que se ha construido el aparcamiento, se ha realizado la obra de conservación de la red de abastecimiento y saneamiento, se ejecutó la pavimentación completa de la calle Zenete, se realizó la conexión de la red de saneamiento de la calle Zenete y la calle de nueva apertura con el aparcamiento y este último, también con un montante total de intervención ya ejecutada de 3,3 millones de euros.

En ese sentido, la pregunta que le traigo aquí es: ¿cuáles son las razones por las que no se ha concluido, no se ha dado cumplimiento a lo que se acordó en esa PNL que le he citado anteriormente?

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, en virtud del acuerdo que el Ayuntamiento de Granada tenía con la Junta de Andalucía, este debía poner a disposición de la Junta de Andalucía los suelos para construir el aparcamiento y la vivienda protegida. Las actuaciones previstas se han visto ralentizadas en parte por la gran cantidad de recursos contenciosos interpuestos fundamentalmente por las personas expropiadas y estábamos tratando de desbloquear la situación con los propietarios de las parcelas, con el fin de consensuar una solución satisfactoria para todas las partes.

Finalmente, esta cuestión se ha resuelto mediante el pago a los propietarios por parte de AVRA de 1.338.882 euros, un 140% más de la cantidad inicialmente prevista en el convenio, que eran 559.700 euros. Este pago se ha realizado durante 2017 y 2018, ya que, tras reclamación de los propietarios, intervino la Comisión Provincial de Valoraciones, elevando el coste de las expropiaciones.

Por otro lado, la consejería construyó un aparcamiento que se encuentra en uso para residentes desde octubre de 2014 y se realizaron obras de conservación de la red de saneamiento y abastecimiento, que se acometió también con la pavimentación de la calle Zenete, así como con la conexión de la red de saneamiento de esta calle de nueva apertura, colindante con el aparcamiento.

Se han llevado a cabo tareas de mantenimiento, adecentamiento y desarrollo del trabajo de eliminación de chapas metálicas en la zona alta de las calles Barranco de Tello y Zenete, picado de todos los elementos de enfoscado exterior o sueltos, que fueron revocados con mortero blanco, retirada de escombros, limpieza y desbrozado del solar, así como la limpieza, desbroce y mantenimiento de las parcelas situadas en la calle Elvira 56-58, Zenete y Beteta.

Por tanto, la inversión realizada hasta la fecha por la consejería asciende a 4,2 millones de euros, incluidas las propias expropiaciones.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Simplemente, comentar que lo que me ha relatado ahora mismo era lo que yo ya le había dicho que habíamos comprobado el verano pasado que sí que se había ejecutado, pero que faltaba todavía una parte de rehabilitación y de todo eso que parece que se está dilatando demasiado, nos parece.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Mucha brevedad.

Efectivamente, estamos en conversiones con el propio Ayuntamiento de Granada, de forma que, a la vista de las desviaciones producidas en el soporte que cada Administración tenía que tener respecto al coste, dado que los costes que ha soportado la Junta de Andalucía son mayores, reequilibremos ese espacio de cooperación y podamos seguir con las tareas, lógicamente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001042. Pregunta oral relativa a medidas que va a tomar el Gobierno andaluz a partir de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a medidas que va a tomar el Gobierno andaluz a partir de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda.

Tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, en relación a la sentencia que salió hace pocos días del Pleno del Tribunal Constitucional, que ha declarado inconstitucional la disposición adicional primera de la Ley 4/2013, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda en Andalucía, la denominada Ley Antidesahucios, que contemplaba la posibilidad de acometer la expropiación de viviendas vacías a los bancos, al considerar el Tribunal Constitucional que invade competencias estatales.

La Constitución nombra solo una vez la palabra especulación, y lo hace diciendo «que los poderes públicos deben combatir la especulación en materia de vivienda». Esta ley contiene algunas medidas legales con las que combatir esa especulación en materia de vivienda, asegurando la función social de la propiedad y asegurando el derecho humano a una vivienda digna y adecuada para las andaluzas.

Recoge dicha ley, entre otras cuestiones, la definición de vivienda deshabitada, porque hay un millón de viviendas en Andalucía, según el censo de vivienda de población de 2011. La elaboración de un censo de viviendas vacías, la obligación de la Administración de desplegar políticas de promoción e intermediación en el mercado de viviendas, la política fiscal, rehabilitación de la ciudad construida. Establecía además esta ley sanciones para aquellas personas jurídicas que mantengan las viviendas desocupadas, no cumpliendo, no dando cumplimiento al objeto de su construcción, que es destinarlas a vivienda habitual.

Cinco años después desde esa ley, los Gobiernos estatal y autonómico siguen permitiendo, cuando no alentando, la especulación con la vivienda y la ciudad. Siguen los desahucios por ejecución hipotecaria y por alquiler, y se está procediendo a la expulsión de vecinas de barrios enteros, por la gentrificación, especulándose con el precio del alquiler.

En fin, no se ha dado solución al problema generado por la especulación con la vivienda.

En el escaso tiempo que estuvo en vigor la citada ley, a la Junta solo le dio tiempo a ejecutar un par de expropiaciones, aunque se estaban tramitando bastantes más. Cuando el Constitucional las paraliza, la sentencia... había una serie de datos de viviendas vacías.

Pero, en definitiva, señor consejero, lo que queríamos preguntarle es, si van a reformar la ley, ¿cómo van a asegurar la intención del legislador que se aplique en puridad? Es decir, si van a tomar alguna medida respecto a esta sentencia del Tribunal Constitucional.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Molina.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero hacer una aclaración. La sentencia del Constitucional afecta solo y exclusivamente y es admitida la suspensión de la disposición adicional primera, que es la expropiación forzosa. En el resto de los temas, y me parece muy relevante que lo señalemos, el Constitucional lo que hace es, efectivamente, tumbar todos los argumentos del Gobierno contra los artículos que había recurrido; todos menos uno. En concreto, el Constitucional rechaza los argumentos del Gobierno, a través de la Abogacía del Estado, contra el artículo 1 de esta ley, que modifica el artículo 1 de la Ley 2010, del Derecho a la Vivienda de Andalucía, para incluir como parte del contenido esencial del derecho a la vivienda el deber de destinar esta de forma efectiva al uso habitacional previsto en el ordenamiento. Por lo tanto, eso es refrendado por el Constitucional.

Rechaza también los argumentos contra artículo 25 de esta ley, que incluye la ley 1/2010, la definición de una vivienda deshabitada; y rechaza la oposición al artículo 53.1, que tipifica como infracción muy grave no dar efectiva habitación a la vivienda, siempre que su titular sea una persona jurídica. Para el Tribunal Constitucional, estos artículos —y cito textualmente—: «no suponen de ninguna manera una interferencia significativa en el logro del objetivo de política económica que persigue el Estado». Por tanto, queda definitivamente aclarada la plena constitucional del deber de uso habitacional, como parte del contenido esencial del derecho a la vivienda; se despejan las dudas sobre la constitucionalidad de la definición de vivienda deshabitada, lo que va a permitir abrir procedimientos contradictorios correspondientes para la declaración de vivienda como deshabitada; va a permitir la puesta en marcha del Registro de Viviendas Deshabitadas, con la creación del fichero de datos de titularidad pública —dicho registro requiere de un desarrollo reglamentario en el que ya trabaja la Consejería de Fomento y Vivienda—; y se confirma la constitucionalidad de la tipificación como infracción muy grave el hecho de no tener efectivo uso habitacional a la vivienda, siempre que el titular sea una persona jurídica.

Lo único, como le decía, que admite el Constitucional es esa expropiación temporal del uso de los bancos, que como usted sabe, el Gobierno de Andalucía, con la aprobación de la Ley de Tanteo y Retrato, recientemente ha buscado una forma alternativa para solventar esto, que era el resultado efectivo, el único elemento que ha supuesto esa sentencia del Constitucional. El resto refrenda la política absolutamente acertada del Gobierno de Andalucía en esta materia.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, breve, breve.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muy, muy breve. Simplemente, por lo que acaba de decir, ese plan B que tenía la Junta de Andalucía con la Ley de Retracto, realmente no ha solucionado..., no creemos que dé solución real al problema.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con muchísima brevedad.

Mire usted, el compromiso del Gobierno de Andalucía en esta materia ha sido de dotarse de herramientas para ese uso de forma efectiva. Le voy a dar un ejemplo, que no sé si usted conoce; si no, sería bueno que se lo contaran sus compañeros de coalición.

Santiponce, 58 viviendas de una sociedad pública que entra en concurso de acreedores —por cierto, siendo alcalde o alcaldesa de Izquierda Unida—, y que ahora estamos en la fase final de recuperar esas viviendas para el parque público, evitando que caiga en manos de fondos buitres, como tenía costumbre el Partido Popular con el parque de viviendas en Madrid y en la comunidad autónoma también madrileña. Por tanto, compromiso efectivo y dotación de herramientas útiles para este fin.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001043. Pregunta oral relativa a proceso de regularización de la titularidad de ocupantes sin título en El Puche, Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a proceso de regulación de la titularidad de ocupantes sin título en El Puche, Almería. Propuesta esta pregunta, que no lo he dicho antes, por el Grupo Parlamentario Podemos. Y, para ello, tiene la palabra de nuevo la señora Molina.

¡Ah, perdón!, no lo tenía reflejado aquí. La señora Ayala.

La señora AYALA ASENSIO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ¿qué información tiene del proceso de regularización de ocupantes sin título legal de vivienda de promoción pública, que se está siguiendo en el Área de Rehabilitación del Puche, en Almería?

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.

Efectivamente, en el Plan Estratégico de gestión del Parque Público de Viviendas, había un objetivo que se está llevando a cabo, que es la verificación del uso de las viviendas del parque público. La labor de verificación en la barriada del Puche, a la que usted se refiere, ha permitido detectar un total de 37 ocupaciones ilegales de vivienda en alquiler, en las que residen familias que no son adjudicatarias. Estas familias ocuparon las viviendas, en la mayoría de los casos, tras adquirirlas de forma irregular a sus adjudicatarios, pese a que estos no eran propietarios, sino inquilinos. De esos 37 casos, se han tramitado 32 expedientes para recuperar la vivienda, y de esos, 20 aún está en tramitación. Hasta la fecha, se han resuelto 12, de los que 5 han concluido con la recuperación de la vivienda, para volver a adjudicarla a familias necesitadas del listado de demandantes, y otros 6 casos están a la espera de orden judicial para poder recuperar la posesión de estas viviendas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría.

La señora AYALA ASENSIO

—Señor consejero, en 2017 este Parlamento aprobó una resolución que instaba al Gobierno andaluz a cumplir el artículo 25 del Estatuto de Autonomía, por el derecho constitucional a una vivienda digna y adecuada. Entre otras cosas, le pedíamos que gestione con transparencia y eficacia la demanda de vivienda pública. Y es que es deber del ejecutivo mantener y administrar adecuadamente el parque de vivienda pública de Andalucía para garantizar los derechos de la población. Sin embargo, el propio Defensor del Pueblo Andaluz señala la gestión del parque público como una debilidad del gobierno de Susana Díaz, y afirma —cito textual— que «la dilación que caracteriza los procedimientos de adjudicación propicia ocupaciones irregulares». Es decir, cuando los procedimientos no son ágiles, eficaces, ni basados en la seguridad jurídica, se dan situaciones indeseadas e injustas, como las que están sucediendo ahora mismo en El Puche.

Hay más de 70 familias que han recibido cartas de desalojo forzoso, familias que sufren severas condiciones de precariedad, muchas de ellas en riesgo de exclusión social, familias con menores, que a día de hoy tienen un futuro incierto. El propio Defensor del Pueblo recomendaba a la Junta agilizar el proceso de adjudicación, reducir los trámites, una mayor vigilancia sobre la vivienda propuesta para la adjudicación. Y, sobre todo, el Defensor recomienda que no se produzcan desalojos hasta que se asegure que las familias afectadas tienen una alternativa habitacional digna. Permítame recalcar digna, y no como la vivienda que han ofrecido a una de las familias, que estaba a 110 kilómetros del lugar de trabajo.

A estas alturas, señor consejero, no creo que tengamos que recordarle los convenios internacionales que obligan a proteger a los menores. Pero, por si se despistan, les remito al Tribunal Supremo: la Sala de lo Contencioso-Administrativo ha sentenciado recientemente que para proceder a un desalojo forzoso, primero hay que ponderar la situación de los menores afectados y motivar en consecuencia, contemplando para ello los artículos 11 y 12 de la Ley Orgánica 1/1996, de Protección Jurídica del Menor, y los apartados 1 y 3 del artículo 27 de la Convención sobre los Derechos del Niño. Le pregunto, señor consejero, si los servicios jurídicos de su consejería están instruyendo los expedientes conforme a esta jurisprudencia o si, por el contrario, siguen con una praxis, digamos, irregular.

Quiero recordar que sus socios de gobierno, en una ley que presentaron al Congreso de los Diputados, afirmaban textualmente que «la ocupación es un acto ilegal, que merece el reproche de los poderes públicos». Díganos, señor consejero, diga a las familias con menores bajo amenaza de desalojo forzoso, si prefieren seguir las recomendaciones de Ciudadanos, y se van a dedicar a reprochar a las víctimas, o si, por el contrario, van a seguir las recomendaciones del Defensor del Pueblo Andaluz y de la Convención sobre los Derechos del Niño para poner soluciones a estas situaciones irregulares, soluciones que implique prevenir que se repitan casos así en el futuro, y garantizar una vivienda digna para todas las familias afectadas.

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. Con mucha brevedad.

Usted hace referencia a una disposición de vivienda digna y adecuada para todos los ciudadanos. ¿Para los que están en situaciones de irregularidad? ¿Solo para esos? ¿O para los que están en los Registros de Demandantes de Vivienda cumpliendo la legalidad, que ustedes ignoran? ¿Para esos no? Hay un principio, que es el de legalidad y estamos actuando en relación con el principio de legalidad. Usted hace referencia a nuestro socio, que efectivamente están en un pacto de legislatura..., yo creo que apoyando medidas racionales y sensatas. No estamos haciendo nada, absolutamente nada, fuera de la legalidad, estamos haciendo lo que nos obliga nuestro mandato constitucional, que es el respeto a la legalidad. Y por tanto, si hay una familia..., si hay una familia que tiene una situación de emergencia social, hay un procedimiento previsto en la adjudicación, en el Registro Municipal de Demandantes de Vivienda, que los ayuntamientos, en base a los informes sociales, pueden establecer para alterar el orden de ocupación de las viviendas. Por lo tanto, sus socios, sus socios en el anterior Gobierno, que tuvieron la responsabilidad de Vivienda, sí que estaban haciendo dejación de ese proceso de verificación de las viviendas, para garantizar que no se trafique ilegalmente con ellas, sino que el respeto a la legalidad garantice que todos los ciudadanos —y para eso hay un procedimiento—, los que están inscritos en los Registros Municipales de Demandantes de Vivienda, son los que tienen derecho a ocupar esas viviendas; no el que es más aguerrido, le da la patada en la puerta y ocupa ilegalmente la vivienda. Si usted está pidiendo que eso es lo que prevalezca, dígalo. Desde luego, desde la Consejería de Fomento, no. Y estamos utilizando todos los instrumentos legales para hacer lo que es nuestra obligación: primero, garantizar el cumplimiento de la ley, porque la única vía de defender los derechos de los más débiles es garantizar el cumplimiento de la legalidad. Y eso es lo que estamos haciendo, en El Puche y en el resto de todo el parque público de viviendas en Andalucía. Y estamos haciendo lo que no se hizo antes, que es verificar anualmente el uso que se le está dando.

Y hemos encontrado situaciones que, efectivamente, cuando hay una situación real de marginación y de necesidad de..., el ayuntamiento respectivo hace un informe social, justifica que es así, se altera el orden —lo puede hacer el ayuntamiento— y se adjudica otra vivienda. No vamos a amparar detrás de eso, ventas ilegales de viviendas, tráfico mafioso, viviendas dedicadas al cultivo de la marihuana... En fin, esto es lo que estamos haciendo: cumpliendo con la legalidad, y ahí vamos a seguir persistiendo, insisto, en la defensa de los intereses de los más débiles, que la única manera de que eso suceda es respetando la legalidad vigente.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001045. Pregunta oral relativa al impacto de las viviendas turísticas ilegales en el mercado del alquiler

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la siguiente pregunta oral en comisión, relativa al impacto de las viviendas turísticas ilegales en el mercado del alquiler, por el Grupo Parlamentario Podemos Andalucía, tiene la palabra la señora Molina Cañadas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora vicepresidenta.

Que el mercado del alquiler ilegal está haciendo estragos en muchas ciudades andaluzas es ya una realidad innegable, y además, lo hemos traído en alguna otra ocasión a esta comisión. A ello contribuyen plataformas que se autodenominan colaborativas, habitualmente radicadas en paraísos fiscales, que intermedian entre los ofertantes y los demandantes de alojamientos turísticos.

Estas plataformas incluyen en su gran mayoría anuncios de pisos que no cumplen con la normativa andaluza y, por tanto, carecen de licencia y número de registro y, por supuesto, no pagan sus correspondientes impuestos. Esto supone una clara competencia desleal hacia los propietarios de las 29.520 viviendas turísticas legales que existen actualmente en Andalucía.

El mercado del alquiler turístico ilegal está siendo el engranaje más relevante de la actual burbuja del alquiler, sin perder de vista a los fondos de inversión especulativos. Y para entender esa realidad, solo hay que echar un vistazo a los datos más recientes publicados, que nos dicen que existen 10.600 viviendas turísticas tan solo en Sevilla capital, de las que solo 2.330 están dadas de alta en el Registro de la Junta de Andalucía, y 8.270 alojan a los turistas de forma irregular. Según fuentes del sector hotelero, se calcula que en Andalucía hay actualmente unas 80.000 viviendas turísticas ilegales.

La presión, por tanto, de ese sector que está dominada por la oferta irregular está contribuyendo de manera decidida a la turistificación de numerosas ciudades y pueblos en Andalucía, y es un fenómeno además que acelera la gentrificación de los cascos históricos. Está produciendo, además, efectos devastadores para las capas más empobrecidas de la población, que se ven privadas del derecho a la vivienda.

Según los datos publicados, el precio del alquiler para vivienda habitual, subió un 4,2% en relación al año 2017, y sigue disparando con subidas por encima del 3% al trimestre sin vistas a que toque techo. El motivo: la alta rentabilidad de esos alquileres turísticos ilegales, con subidas cercanas al 20%, que además defraudan impuestos. Como este tema lo hemos traído en alguna otra ocasión a la comisión, y lo que nos gustaría escucharle decir es que se ha puesto manos a la obra, porque en otras ocasiones nos ha dicho que le corresponde a la Consejería de Turismo o a otras consejerías, que hay una colaboración efectiva entre consejerías que deberían estar implicadas en el tema, como es la suya, como es la de Turismo, como también debería ser la de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Y, por eso, la pregunta que le hacíamos era ¿ese impacto general en las viviendas turísticas ilegales, en el mercado de alquiler, cómo piensan atajarlo? Y esperamos que sea, además, en colaboración y en coordinación con otras consejerías.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Ha agotado usted todo su tiempo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, un problema complejo exige de soluciones compartidas en términos de responsabilidad. El diagnóstico yo lo puedo compartir con usted: estamos trabajando a través del Observatorio de la Vivienda de Andalucía, que está constituido por más de 30 entidades, en la dirección de tener los datos que nos permita actuar de la mejor manera posible. Pero en cualquier caso, también con la Universidad Internacional de Andalucía, pero en el capítulo de la acción concreta de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Del Gobierno en general, ya le he señalado que en la Consejería Turismo se hizo un decreto regulador de las viviendas con fines turísticos, que está en vigor desde el año 2016, por tanto, actuación del gobierno. Consejería de Fomento y Gobierno de Andalucía tenemos claro y estamos en la tarea de que se garantice que las viviendas protegidas tengan un uso para vivienda habitual y permanente de los adjudicatarios de las mismas. Estamos modificando el reglamento de vivienda protegida, de tal manera que se prohíba expresamente la explotación económica de las viviendas protegidas. Y creo que también es pertinente, porque muchas de las decisiones más efectivas están en el ámbito de los gobiernos locales, que con las herramientas que tienen en sus manos y con una eventualidad del reforzamiento de esas herramientas, facilitando una modificación de la legislación del Estado, puedan permitir que, efectivamente, se tomen decisiones certeras en cada municipio. Porque el problema, siendo general, no tiene la misma incidencia en una ciudad que en otra y en un barrio que en otro.

Por tanto, yo creo que la tarea..., nuestro ámbito a reforzar, como consejería, la estamos haciendo. El Gobierno y otros departamentos la están haciendo igualmente. Desde la Consejería de Medio Ambiente, que usted también señala, y Ordenación del Territorio, se está haciendo también la Agenda Urbana de Andalucía, que se aprobará antes de que finalice el año 2018. Y la suma de esas actuaciones de ámbito gubernamental, de diferentes consejerías de ámbito local, y la apelación también a la implicación del Gobierno de la nación, dé la mejor respuesta posible a un problema que, efectivamente, es palmario y sigue creciendo, pero yo creo que tiene que tener una respuesta eficaz del conjunto de las administraciones públicas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000638. Pregunta oral relativa a la carretera Morón-Alcalá de Guadaíra (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a la carretera Morón-Alcalá de Guadaíra.

Y para ello tiene la palabra la señora Escrivá.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, hace 8 meses nos levantamos con una terrible noticia: la noticia de que en la carretera A-360 entre Morón y Alcalá murió en un accidente de tráfico un joven de 22 años. Y es que resulta que esta carretera tiene muchos puntos negros. Es una carretera cuyo firme se encuentra en mal estado; y ese mal estado, como ya le digo, ocurre en varios tramos de esta carretera. Si a ese mal estado en el que se encuentra la carretera, le añadimos que la carretera tiene muchos adelantamientos, pues se produce el cóctel perfecto para muchos problemas y muchos accidentes.

Los vecinos de Morón llevan reclamando el arreglo, la rehabilitación de esta carretera ya desde hace meses, por no decir años. Porque es que esta carretera es una de las dos salidas principales que tiene esta localidad.

Señor consejero, esta localidad, Morón, no es una localidad de paso, es muy importante para ella tener salidas y entradas en unas condiciones óptimas. ¿Para qué?, pues para repoblamiento rural, que tanto hablamos en la Junta de Andalucía, aquí en este Parlamento; para que haya calidad en el empleo, y sobre todo también, para un correcto desarrollo empresarial. Si queremos que las exportaciones no solamente sean de las grandes ciudades, sino también de todo nuestro entorno rural, es muy importante tener unas infraestructuras adecuadas para estas exportaciones.

Ante todo ello, le pregunto si tiene previsto esta consejería realizar alguna actuación sobre esa carretera, y para cuándo está prevista.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, la carretera A-360 ha sido siempre la conexión natural de Morón con Sevilla antes de la construcción de la autovía A-92. Una vez que se construye la autovía A-92, la dinámica de flujo es di-

ferente. Hay, lógicamente, una tendencia a ir a la vía de mayor capacidad, la de mayor seguridad y la de mayor confortabilidad y rapidez. No obstante, ciertamente esa carretera, que va en paralelo a la A-92, casi en paralelo, tiene un flujo de tráfico todavía importante; tiene una función, sin duda, de comunicación notable; tiene un porcentaje de tráfico pesado, motivado por la existencia de canteras en la zona, también considerable; y en la última fase, en la última etapa, dado que se ha obligado a hacer un desvío de los tráficos con motivo precisamente del acondicionamiento y mejora de la carretera de Morón-Arahal, que ha supuesto una inversión importante, pues se le ha añadido otro plus en términos de intensidad de tráfico.

La carretera de Morón-Arahal está prácticamente terminada, con una adecuación muy importante, con una inversión que ha supuesto 3.800.000 euros. Por tanto, esa desviación de tráfico ya quedará eliminada. Antes bien, se facilitará el tráfico por esa conexión, con una vía que ha mejorado la plataforma, la anchura, las condiciones de seguridad. Pero, no obstante, ya le digo que sí tenemos contemplado una mejora y un mantenimiento de esa carretera, que no siendo un elemento absolutamente vital, porque hay conexiones alternativas y esta obra que le digo, de tres millones —casi cuatro millones—, va a mejorar la conexión de Morón con Arahal y, por tanto, con la A-92, forma parte también de las tareas de mantenimiento y ocupación en ese trayecto, en el que queremos mantener las mejores condiciones posibles.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Escrivá.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, Morón es como una persona que antes iba en silla de ruedas y que ahora va con muletas, porque, como usted bien ha dicho —y ya se lo digo—, hay dos salidas principales: la que le pregunto aquí, la de Morón a Alcalá, y la que usted nombra de Morón a Arahal, que es —como usted bien ha dicho y nos alegramos por ello— la que sus obras se están terminando ya.

Pero, claro, con esa carretera y, sobre todo, con la obra que han hecho, que podría haber sido más ambiciosa —la de Morón a Arahal—, todavía deja en un papel muy importante la carretera Morón-Alcalá. Entonces, consideramos que esto es urgente y que los vecinos esperan no solamente buenas palabras —como hemos podido escuchar—, sino alguna previsión y alguna fecha más concreta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

No se trata de buenas palabras, sino de acciones concretas. Yo le he señalado la intervención de la carretera que ha tenido un presupuesto de casi cuatro millones de euros. Le diré también que en la A-307 se ha hecho otra inversión en mejora de la seguridad vial, en la intersección con la entrada de la base militar, que ha representado algo más de doscientos mil euros de inversión. Por lo tanto, la suma de ambas cosas son más de cuatro millones de euros. No son palabras, sino cuatro millones de euros de inversión.

¿Que todavía hay que hacer más cosas? Sin ninguna duda. La conexión de Morón a Arahal tiene además otras tres comunicaciones alternativas: la propia carretera 8.125, entre Arahal y Morón, que señalamos; la A-361, entre Montepalacio y Morón, y la S-5.204, de Arahal a la A-360, que es competencia de la diputación provincial. Por lo tanto, no dejamos la atención sobre este eje de comunicación, y estamos invirtiendo... Hemos invertido cuatro millones de euros en estos últimos meses. Se pondrá en servicio, de forma definitiva, en muy pocas semanas, la carretera de Morón a Arahal, y vamos a seguir manteniendo las condiciones de seguridad en la circulación, en el eje de la carretera que usted señala.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000943. Pregunta oral relativa a centro logístico de Córdoba

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa al centro logístico de Córdoba.

Para ello tiene la palabra la señora Albás.

Cuando usted quiera.

La señora ALBÁS VIVES

—Gracias, presidenta.

Consejero, señorías, buenos días.

En Ciudadanos defendemos tanto el corredor mediterráneo como el corredor central, porque creemos que es fundamental poder conectar el sur de Europa con el norte de Europa.

Desde hace años ha habido promesas incumplidas por las diferentes administraciones, y me da igual que hablemos de Gobierno central —que sí que ha habido cambio de partido político—, de Ayuntamiento de Córdoba e incluso de Junta de Andalucía, que ahí no ha habido cambio, aunque siempre ha habido promesas, y promesas con respecto a que Córdoba fuera el centro logístico del sur de la península.

Cuando la presidenta de la Junta de Andalucía, el 30 de octubre 2017, fue a unos desayunos del *Diario Córdoba*, pues la verdad es que a mí me sorprendieron sus declaraciones. Decía que tiene potencial Córdoba como para ser el centro logístico del sur de la península. Es bueno, aunque sea en el siglo XXI, que se dé cuenta de que realmente Córdoba tiene potencial como para ser centro logístico del sur de la península, y que además es perfectamente compatible con el centro logístico de Antequera. Nosotros entendemos que al revés, que se complementan, suman y sería algo muy beneficioso. Pero, realmente, los cordobeses lo que queremos saber es qué se va a hacer. No sabemos si a final de 2017, como hay elecciones en 2019, estamos ya haciendo un poco planteamientos tipo ya... Vamos a decir electorales, de titulares. Y los cordobeses ya estamos cansados de tanto titular: queremos acción. Córdoba tiene posibilidades, el sur tiene posibilidades y, lógicamente, los cordobeses queremos defender esas posibilidades en las que creemos.

Entonces, nos gustaría saber, consejero, realmente, si se va a hacer algo, no se va a hacer algo o es patadita para adelante y ya veremos lo que pasa.

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.

Mire, no se trata de literatura, sino que se trata de compromiso. Más de veinte millones de euros invertidos en el desarrollo del área logística de Córdoba, que, junto con Sevilla, junto con Algeciras, que junto con Málaga, son las cuatro que hay en funcionamiento en Andalucía. Por lo tanto, no se trata... Antequera, hasta ahora, no ha tenido la fortuna de tener la inversión que ha tenido Córdoba. Nosotros no estamos compitiendo entre... Usted señala bien: la complementariedad. Estamos hablando de eso.

Una simple precisión: habla usted del corredor central. El corredor, conceptualmente, no existe: el ramal central del corredor mediterráneo. Tiene dos ramales... Que ese corredor central se superpone con el corredor atlántico.

Yo estuve el lunes hablando en Bruselas con la Comisaría de Transporte y Desarrollo Regional, en la dirección de que se avance a más velocidad en el desarrollo de estos corredores, que es competencia y responsabilidad del Gobierno de Madrid.

Veinte millones de euros de inversión. La última, la obra licitada en otra nave, de cinco mil metros cuadrados, con una inversión de 2.300.000 euros; año 18.

Todas las infraestructuras que tenemos están ocupadas, y vamos a seguir apostando. Desde luego, lo que dijo la presidenta de la Junta de Andalucía es lo que estamos haciendo. Vamos a hacer una modificación puntual del documento urbanístico que regula el Centro de Gestión Logística para el plan especial, para adaptarlo a una demanda que va evolucionando, para poder ofertar megaparcels, parcelas que sean más grandes, hasta de 40.000 metros cuadrados. Estamos ultimando un acuerdo con el Ayuntamiento de Córdoba, en un protocolo de colaboración para potenciar nodos logísticos. Y, desde luego, sí decirle que esa visión de complementariedad en las áreas logísticas es imprescindible. Cada una de las áreas no funciona aisladamente, sino que son elementos complementarios, como lo son los modos de transporte. No vale solo tener una comunicación fluvial o marítima excelente, si tenemos una ferroviaria deficiente o una de carretera también deficiente. Tiene que haber una integración entre los diferentes modos de transporte: marítimos, carreteras, portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, y, por supuesto, los nodos logísticos, que es lo que garantiza una integración de todos. Complementariedad entre los once nodos que hay en Andalucía, que están definidos con la visión de que, efectivamente, Andalucía, en su conjunto, sea la gran plataforma logística del sur de Europa, en conexión con Asia. Estamos en el flujo mundial de mercancías más importante, en conexión con el creciente peso que África va a tener en el comercio mundial en los próximos años. Y, en consecuencia, el objetivo del Gobierno es trabajar de forma coordinada en el desarrollo de todas las áreas logísticas de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

¿Señora Albás?

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

Bueno, pues, una vez acabadas todas las preguntas, pasamos a las PNL. Y vamos a hacer un pequeño receso para despedir al consejero.

[Receso.]

10-18/PNLC-000082. Proposición no de ley relativa a obras del metro de Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos... Vamos tomando asiento... Y empezamos con la primera proposición no de ley, relativa a obras del metro de Málaga, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Muy feliz de estar en la Comisión en la que empecé mi andadura; otra vez vuelvo a casa. Y, bueno, hoy vamos a hablar de la obra del metro de Málaga, una obra que, evidentemente, es una necesidad absolutamente imperiosa para la ciudad de Málaga. Una obra, una infraestructura de primer nivel, una infraestructura que va contribuir, desde luego, al crecimiento de la ciudad, pero una infraestructura que, cuando hablamos de la planificación y de la ejecución de la misma, tenemos que decir que se ha configurado como un auténtico despropósito. Un despropósito que retrata perfectamente los niveles de incompetencia que se han exhibido desde el Gobierno socialista, particularmente, de la Consejería de Fomento de la Junta Andalucía, y el coste que esa incompetencia ha tenido también para todos los andaluces. El proyecto de construcción del metro de Málaga fue improvisado y defectuosamente concebido; no lo dice este portavoz, no lo dice Grupo Popular, señorías: son palabras literales de la Cámara de Cuentas de Andalucía, la misma que en 2013 señalaba una desviación por incremento de coste respecto al proyecto inicial del 75,79%. Y ese era el desvío respecto a la inversión inicial. Respecto a la explotación, la misma Cámara de Cuentas, en un reciente informe de abril de este año, ha calculado ya que, en 2042, el déficit de explotación habrá costado a todos los andaluces 3.000 millones de euros; es decir 659 millones de euros más de los que hablaba la consejería en 2013.

En lo que se refiere al metro de Málaga, la incompetencia exhibida por el PSOE andaluz va a ascender a más de 2.000 millones de euros por los sobrecostes de explotación e inversión, factura que va a correr de cuenta de todos los andaluces. Hoy, a la Junta, cada pasajero del metro de Málaga le cuesta 13 euros, esa es la tarifa técnica, cuando en la previsión inicial el coste era de 1,94 euros. Y eso pasa como consecuencia de una serie de modificaciones de contratos que han merecido el reproche de la Cámara de Cuentas y del Consejo Consultivo. De hecho, la propia Junta aprobó el llamado periodo transitorio, en virtud del cual, liquida al concesionario 70 millones de euros por cada año en que la obra de la red completa permanezca sin concluir. Y, a pesar del coste anual, la obra acumula, de forma muy sospechosa también, retraso tras retraso. Un ejemplo, por ejemplo, lo tuvimos la semana pasada, u hoy mismo, donde se ha anunciado ya la adjudicación de la parte final del tramo Renfe-Guadalmedina, después de haber permanecido paralizado durante tres años; o sea, después de haber generado a la concesionaria 210 millones de euros. Sin embargo, ese tramo, según la previsión inicial de la Consejería, debería haber sido concluida en agosto de 2011, es decir, casi siete años, más de siete años de retraso. Retrasos que no solo han implicado sobrecostes, sino también mo-

lestias y pérdidas infligidas a los malagueños, oportunidades perdidas y obstáculos para la actividad económica, por casi una década de retraso injustificado sobre una obra que ha mantenido abierta en canal una de las ciudades más dinámicas de España.

La causa radica —lo hemos dicho antes— exclusivamente en la incompetencia de la Junta de Andalucía, bajo gobiernos socialistas, con la inexcusable colaboración, en un periodo crucial de la obra, de sus socios de Izquierda Unida —hoy también Unidos Podemos, no sabemos si finalmente se unirán o no pero ahora parece que sí son la misma cosa—; incompetencia que ha estado, además, aderezada de cierta prepotencia y desprecio hacia Málaga y los malagueños. Han abundado las manifestaciones de responsables socialistas de la Junta, en las que se señalaba que la ejecución, financiación y trazado del metro de Málaga estaban perfectamente consensuados con el Ayuntamiento de Málaga y con los vecinos, y que era el Ayuntamiento el que obstaculizaba su ejecución por un capricho político. Eso es rotundamente falso, señorías: hasta 10.500 firmas de vecinos del área del Hospital Civil se le han aportado a la consejería, sin que esta hiciese otra cosa que ignorarlas; vecinos que llevan, además, más de tres años pidiendo cita a la consejería sin éxito.

La Consejería, incluso, y el Gobierno andaluz, incluso han despreciado a este Parlamento, que aprobó la extensión del metro al PTA hace ya tres años, sin que el mandato de este Parlamento le pareciese —o le haya parecido hasta ahora— argumento suficiente a la Junta Andalucía, al Ejecutivo, para adoptar la más mínima iniciativa.

En definitiva, la Junta de Andalucía ha ejercido el despotismo ilustrado para con Málaga y los malagueños. El trazado actual de la línea de metro se parece al inicialmente acordado en prácticamente nada. Y esto es así porque la Junta lo ha alterado a su capricho, arbitraria e ilícitamente, sin contar con nadie hasta en dos ocasiones, mereciendo el reproche del propio Consejo Consultivo Andalucía. En 2003 se firma el convenio inicial, que prevé la existencia de dos líneas que concluyen en La Malagueta, y no se prevén más modificaciones que la extensión de la Línea 1 hasta el Parque Tecnológico Andaluz. Es ese el proyecto inicial del 2003, el único del que se puede predicar la existencia de un consenso. El convenio de 2003 establecía, además, la colaboración del Estado, de la Administración central, en un tercio del coste del proyecto, planteamiento que se hace cuando gobierna el anterior Gobierno al anterior del Partido Popular, en Madrid. Y, sin embargo, en diciembre de 2005, cuando ya gobernaba el PSOE, la Junta cierra un convenio con el Estado para que este no abone las cantidades de hasta treinta y tres, hasta treinta y tres años después, o aplazando hasta treinta y tres años después los pagos que debía abonar. Un convenio que se realiza sin concurso del Ayuntamiento y que, efectivamente, pues —como decía—, evita la propia intervención del Estado en la propia ejecución de la red de metro. En 2006 se realiza también una importante modificación del trazado pactado, concretamente, en la zona de la calle Unión, estación María Zambrano y calle de Héroes de Sostoa, que es otra modificación que se realiza, no ya sin el consenso del Ayuntamiento, incluso con un informe negativo del mismo. El 10 de marzo de 2010, la Junta aprueba una nueva modificación contractual, que implica nuevos retrasos y encarecimiento del coste del proyecto y de la tarifa técnica; y no es que no se consulte con el Ayuntamiento la modificación, sino que no se le comunica hasta dos años después que se ha producido esa modificación.

Hay que decir que a menudo se esgrime, desde la Junta Andalucía el protocolo de intenciones de 2013, firmado entre Junta y Ayuntamiento, para vender que la posterior modificación del contrato que se realiza en 2014 es fruto de un acuerdo. Y se olvide recordar dos cuestiones: la primera, que un protocolo de intenciones

no es un documento que vincule jurídicamente; de él debería haberse derivado una adenda al convenio, que no se hizo nunca. Y la segunda cuestión, que es precisamente la que justifica por qué no se hizo nunca esa adenda, porque en realidad ese protocolo fue fruto de una encerrona: se le dijo al Ayuntamiento, en una reunión nocturna en presencia de los vecinos, que el BEI no ingresaría los fondos para la conclusión de la obra en carretera de Cádiz al día siguiente si no se firmaba ese protocolo. Se les dijo a los vecinos que la obra iba a quedar paralizada *sine die*. Y, lógicamente, el Ayuntamiento se vio obligado a firmar esa modificación que —como digo— no llegó nunca a formalizarse definitivamente. Y esto sucedió, precisamente, cuando la ex-consejera de la Junta Andalucía, Magdalena Álvarez, era vicepresidente del BEI.

En definitiva, hay todo un rosario de incumplimientos y deslealtades, que si hubiesen tenido el efecto positivo pues quizás podríamos quedarnos únicamente en la crítica de las formas, pero es que ese proceder ha provocado retrasos de una década y sobrecostes para todos los andaluces de cientos de millones de euros, según nos ha indicado la propia Cámara de Cuentas.

Señora presidenta, no voy controlando el tiempo, así que usted córteme sin cortarse lo más mínimo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ya tiene que ir terminando, tiene que ir terminando.

El señor ROMERO MORENO

—Nadie ha asumido la responsabilidad, nadie nos ha dado explicaciones. En definitiva, desde el Grupo Popular, pensamos que ha llegado el momento de aplicar, por fin, sentido común y mirar hacia adelante. Y lo que proponemos es que este proyecto se priorice sobre todos los demás, que queden concluidas definitivamente las líneas 1 y 2 del metro de Málaga sin más parones. Que se adecenten y restauren las zonas afectadas por las obras en las que se hayan concluido los trabajos subterráneos, porque la conclusión definitiva de las obras de un suburbano se producen no cuando las líneas están en servicio, sino cuando las zonas de superficie afectada se reponen al estado originario, y que se aprueben, y con esto termino de verdad, ayudas a los comerciantes afectados por la paralización y el retraso de las obras, porque ellos, en su calidad de víctimas, no tienen por qué asumir con su patrimonio el coste de la imprevisión en competencia de la Junta.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y he sido benevolente [*risas*].

El señor ROMERO MORENO

—Sí, sí, sí, y yo se lo agradezco infinito.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Solo porque ha vuelto usted otra vez a esta comisión, donde es bien acogido...

[Intervención no registrada.]

... Bueno, pasamos al posicionamiento de los distintos grupos. Y para ello, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Hernández White.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

El desarrollo de la red de metro de Málaga, como bien menciona la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, arrancó en el año 2001 con una planificación que empezaría actuándose en las líneas 1 y 2 para conectar las zonas más pobladas de la ciudad de Málaga, la zona oeste y noroeste, con el centro de la ciudad, por el centro de la capital.

En 2006 finalmente empezaron las obras. Y en 2014 se hizo una inauguración parcial de esas dos líneas, justo en donde confluyen en la estación de tren, en la estación Perchel, quedando el resto de construcción sin finalizar hasta el centro, hasta Atarazanas.

Y esto ha afectado muy gravemente a la ciudad y también al lamentable resultado de esta construcción de estas infraestructuras, porque en la parte más importante, que es la llegada al centro, pues ha sufrido un retraso muy muy largo.

Están ahora mismo en fase de construcción. Hay compromisos por parte del Gobierno de que en poco tiempo, en dos años, esté finalizado hasta el centro, pero sin duda la imagen que da ahora mismo la ciudad de Málaga para cualquier visitante o cualquier malagueño que pasa por la zona, por la avenida de Andalucía, que lleva cerrada al tránsito normal, a la vida normal, que tenía desde hace ya diez años, es lamentable.

A ello se une también el abandono del edificio de correos en pleno centro, estamos hablando de la principal avenida de entrada al casco histórico de la ciudad, la avenida de Andalucía, el edificio correos está abandonado, está abandonado. Y hemos preguntado, desde Ciudadanos, en muchas ocasiones a la consejera de Hacienda por cuánto se va a vender ese edificio. Hay una falta de entendimiento con el ayuntamiento, que se une a otras muchas cosas que ocurren en la ciudad de Málaga.

Por tanto, está incompleta la llegada del metro al centro de la ciudad, y es algo que los malagueños están sufriendo, están sufriendo porque es una ciudad que crece mucho, especialmente al oeste y al noroeste, y que tiene muchas necesidades de transporte público y de mejorar la movilidad, no solo en el mismo término municipal, sino en un ámbito más metropolitano. Y hay otras necesidades que no son objeto de esta proposición no de ley, como el tren litoral, y como mejorar las conexiones de todo el área metropolitana, pero lamentablemente el enfrentamiento que se sufre allí, solo los malagueños lo saben, entre un partido y otro que bloquean continuamente, lamentablemente, en la finalización de los proyectos o el volver a una situación normal, como decía, de la avenida de Andalucía. Pero lo que entendemos en Ciudadanos es que hay que mirar hacia adelante, y el grupo proponente lo ha dicho, el señor Romero lo ha mencionado, lo cual nos alegramos

de una forma clara. Mirar hacia adelante y, también, pensar en la necesaria expansión en proyectos que ya están comprometidos, de expansión del metro de Málaga, y que también con los que hay problemas, podríamos decir, de una forma general.

Por eso, hemos planteado una enmienda, una enmienda a esta proposición no de ley, porque creemos que hay que mirar hacia adelante. Y creemos que hay que prolongar la conexión hacia posiblemente uno de los sitios donde más se está demandando ahora mismo por parte de los malagueños, que es al parque tecnológico de Andalucía, donde trabajan más de 15.000 personas, y cuyas perspectivas de crecimiento son espectaculares, afortunadamente espectaculares, porque hay muchas empresas que están interesadas en localizarse. Pero, mientras eso, esa situación, esas comunicaciones no mejoren, pues, no creo que se cumplan los planes de expansión, porque la conexión es deficiente, es solo con vehículo privado.

Por eso, hemos planteado esta enmienda. Y además, hay un compromiso para que se estudie y se empiece a trazar esa extensión del metro al parque tecnológico de Andalucía, como desde Ciudadanos y desde el Grupo municipal de Ciudadanos, desde el Grupo Parlamentario, lo hemos venido demandando.

Y también hacia el tercer hospital, futuro tercer hospital, al norte de la ciudad, con lo que también parece que hay interés de bloquear por parte del ayuntamiento, lamentablemente. El futuro tercer hospital va a ser un hospital muy grande, está al norte de la ciudad y, también, requiere, como ocurre en otras ciudades... El metro de Granada interconecta muy bien el parque tecnológico de la salud, hospitales y las zonas más dinámicas de la ciudad.

Creemos que por ahí debe ir en la extensión del metro de Málaga. Creemos que hay que mirar hacia adelante. Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero por eso hemos hecho esta enmienda: por enriquecer y por mirar hacia adelante, porque es lo que los malagueños se esperan, salir de este enfrentamiento que no sirve para nada, y que lo único que hace es bloquear las posibilidades de expansión y de desarrollo económico de una ciudad.

Nada más, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, vamos a empezar por la parte más positiva. El metro de Málaga, que es sociedad concesionaria de la Junta de Andalucía, consumirá, este año 2018, energía 100% de origen renovable, lo que supone la reducción de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

Según la calculadora de huella de carbono del Ministerio de Agricultura, la de metro de Málaga está estimada en una emisión de 115 toneladas equivalentes de CO₂, lo que evidencia la baja repercusión que produ-

cirá el ferrocarril metropolitano malagueño en el medio ambiente desde su puesta en marcha, de ahí el interés en que se acabe cuanto antes la obra inconclusa hasta Atarazana.

El metro de Málaga se debe convertir en el sistema de transporte preferido por ser el más eficiente y limpio a partir de ahora, dejando atrás lo que ya ha supuesto su construcción y el agujero que deja en las arcas públicas, como ha dejado muy patente el proponente. Porque es evidente que los más de seis millones de usuarios que se prevé que utilizarán el metro este año lo van a hacer sin coste para el medio ambiente, a pesar del coste económico muy alto que lleva acumulado.

En lo que respecta a las emisiones contaminantes, es lo que baja, al menos desde que está en uso, al margen de la terrible huella que deja..., que ha dejado durante su construcción. Desde luego, nos podríamos haber ahorrado bastantes emisiones y huellas de carbono de haber ejecutado otro proyecto diferente que también hubiera ofrecido un estupendo servicio con menor huella, pero ya es algo sobre lo que no vale la pena volver, salvo para aprender y no volver a repetir, como hemos dicho además en varias ocasiones en esta comisión ahora mismo, miremos hacia adelante de momento.

Lo cierto es que ahora si este número de personas realizaran sus desplazamientos en vehículo privado se generarían más de 4.200 toneladas de emisiones de CO₂ a la atmósfera, como desde la consejería se han ocupado ya de explicar.

Las líneas 1 y 2 del metro de Málaga hasta el Perchel suman 12 kilómetros de longitud y 17 estaciones y paradas, y una vez culminen los dos tramos en ejecución entre el Perchel y Guadalmedina, así como la prolongación de la línea 2 hasta el Hospital Civil, que era la que de momento estaba comprometida.

El trazado completo ascendería a 14,8 kilómetros y 23 estaciones y paradas, con una estimación de demanda anual de 20,7 millones de viajeros, y eso es lo importante. Tal volumen de viajeros justifica sin duda la petición de que se concluya cuanto antes la construcción en marcha.

La ejecución del tramo que conecta la estación del Perchel con el centro de la ciudad, clave a nivel de funcionalidad y de sostenibilidad económica del proyecto, arrastra un notable retraso con respecto a lo previsto y ha encontrado numerosos inconvenientes. Uno de ellos ha sido la indefinición del proyecto y los constantes cambios del mismo, fruto de polémicas y falta de acuerdo entre las administraciones públicas involucradas.

Entendemos que esta iniciativa del Grupo Popular tiene el sentido de acabar con esas polémicas, porque es importante y urgente la conclusión del proyecto hasta Atarazanas en el centro de la ciudad. Las obras del tramo Perchel-Guadalmedina se iniciaron en 2010, pero han sufrido innumerables paralizaciones y retrasos, debido a problemas de pago a las empresas, de errores en la planificación y seguimiento de la obra, de retrasos con los restos arqueológicos encontrados. Las actuaciones del metro en ese tramo, por valor de 41 millones, fueron adjudicadas a la empresa Ortiz, y en su ejecución se registraron numerosas incidencias. La empresa no quiso asumir el sobre coste de 11,4 millones, que suponía un 27% de incremento, y al tratarse de un incremento adicional de más del 20% se rescindieron los contratos, generando muchas más demoras. La prolongación de la línea 2 del metro hasta el Hospital Civil, que será el siguiente capítulo, forma parte, junto al tramo Guadalmedina-Atarazanas, actualmente en ejecución, de la solución final para culminar la red del ferrocarril urbano, la que está pactada al menos, con el protocolo ese de intenciones de noviembre de 2013. En dicho protocolo... Además, entre los compromisos de ese protocolo estaba que se incluiría la fórmula de participación ciudadana en el proceso de formulación definitiva, y eso es lo que todavía no se ha llegado a pro-

ducir. La escasa difusión del proyecto, y sobre todo la nula participación vecinal en el diseño y elaboración del mismo, ha sido uno de los motivos centrales de las críticas a la Junta...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... por parte de los vecinos.

Y voy concluyendo.

En ese sentido, desde la Junta se ha dado bastante información, profusa, de los beneficios, de los costes y de la consecución... del consecuente beneficio obtenido con el aumento de usuarios. Y eso es cierto y hay que ir hacia ello, pero es necesaria también la participación ciudadana en esos proyectos.

Decía el señor de Ciudadanos, el portavoz de Ciudadanos, que había unas determinadas prioridades que ponían ellos, pero eso se hizo sin participación ciudadana, y eso es fundamental. Al margen de todas las polémicas que hay alrededor...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, lo siento. Ya...

La señora MOLINA CAÑADAS

—... alrededor del metro...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—... su tiempo ha acabado.

Pasamos al siguiente grupo, el Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes a todas y a todos.

A la vista de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular en esta comisión, una tiene la sensación de que es como mínimo oportunista. Pero bueno, por el cariño que le tengo a su portavoz, el señor Romero, diría que tiene un poco el don de la inoportunidad. Y lo digo porque ayer mismo el Consejo Rector de la Agencia de Obra Pública de la Junta Andalucía, ente adscrito a la Consejería de Fo-

mento y Vivienda, ha acordado la propuesta de adjudicación de la obra de terminación e intervención arqueológica del tramo Renfe-Guadalmedina, que discurre en Málaga entre El Perchel y el puente de Tetuán. Esta propuesta, conforme a la resolución de la Mesa de Contratación correspondiente, podrá elevarse a adjudicación una vez que el licitador que sea considerado más ventajoso, conforme a la evaluación realizada, deposite en el plazo máximo de diez días la documentación que hace falta.

Es que, además, el mismo consejero de Fomento, Felipe López, informó ayer, tras la celebración del Consejo de Gobierno, que una vez dado este paso hoy por el Consejo Rector de la Agencia de Obra Pública, solo resta la licitación de la línea 2 hasta el Hospital Civil. Y además el Grupo Parlamentario Socialista suscribe cada una de sus palabras. Esperamos que el alcalde de Málaga acepte la postura de su propia corporación municipal, que mayoritariamente, y nada más y nada menos que por dos veces, le ha pedido que acepte el compromiso de llevar el metro hasta el Hospital Materno y el Civil, un compromiso del año 2013. No vamos a marear ahora a la gente que nos está escuchando ni a los vecinos y vecinas de Málaga, con las manifestaciones, que sabe que son mínimas, que además están en muchas ocasiones manipuladas y con firmas que no se corresponden con la realidad. Porque el metro de Málaga tiene que llegar hasta el Hospital Civil sí o sí.

Además considero, como digo, que estas declaraciones son representativas de la situación que tiene el metro de Málaga actualmente en mi ciudad, que presenta además muy buenos datos de explotación, con una calificación de cara a los usuarios del 8,7 en una escala que va del 0 al 10. Decirles, señorías, que ese tramo consta —del que hemos hablado antes, de Renfe-Guadalmedina—, consta de 700 metros de longitud lineal, que discurre por el centro histórico y que se encuentra en ejecución, es cierto, desde el año 2015. Pero porque la obra que la estaba realizando, pues al final decidió que ante las modificaciones que afectaban a la obra no seguía adelante. Tenía ya una ejecución global del 65%. Obras con una base de licitación de 24,75 millones y casi dos años, 22 meses para desarrollarse. Pero, como digo, hubo problemas con la empresa adjudicataria y ahora estamos viendo cómo la Junta de Andalucía ha puesto todos los medios necesarios para que salga adelante el desarrollo de las obras. Que además van a generar en torno a 372 empleos en Málaga, de los cuales, 200 serían de carácter directo.

En relación al punto que nos ocupa, porque sí que vamos a apoyar el primer punto de la PNL, también lo vamos a hacer con respecto al tercero, no podemos estar de acuerdo en relación al segundo punto, porque en cuanto a aprobar ayudas y subvenciones para los comerciantes que se han visto afectados por las obras del metro, decirle que, partiendo del más absoluto respeto que tiene mi grupo hacia la labor y el trabajo que realizan estos comerciantes, tenemos que acogernos a un dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía en relación a una reclamación patrimonial muy parecida que hubo en Sevilla con respecto a la línea L1 del metro de Sevilla, que reclamaban indemnizaciones por valor de 4 millones de euros. Además perdieron el recurso contencioso-administrativo, que no admitió indemnización ninguna, porque la Agencia de Obra Pública, en su argumentación y fundamentos de derecho, recurrió a un dictamen del Consejo Consultivo del año 2013, que decía que «este tipo de obras están ligadas a causas de interés general de público conocimiento, por lo que las molestias sufridas por el recurrente no tienen el carácter de sacrificio indemnizable, ya que estamos ante las lógicas molestias que se suelen producir en unas obras que afectan a la vía pública, pero que más que un daño indemnizable ocasionan en el medio plazo unos beneficios objetivos para el vecindario en general y para los comerciantes en particular, dentro de los cuales se encuentra el establecimiento del local recu-

rente, el cual se encuentra ahora con una boca de metro, prácticamente...», etcétera, etcétera. En cualquier caso, nos estamos acogiendo a un dictamen del Consejo Consultivo.

Y decirles también, con respecto a la enmienda de Ciudadanos, hemos propuesto transaccionarla porque aunque esta consejería siempre sido más favorable..., la Junta de Andalucía ha sido más favorable a que al PTA, al Parque Tecnológico de Málaga, llegue realmente el tren de cercanías, porque tiene una frecuencia más que espaciada en el tiempo, y realmente el PTA, esta tecnópolis lo que tiene son horas punta a la salida y a la entrada de las personas que trabajan allí por la mañana y por la tarde-noche, pues consideramos que no tiene que ser incompatible con realizar estudios previos que puedan determinar que a lo mejor sí que es cierto que el metro tiene que llegar hasta la tecnópolis.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Entonces, como digo, vamos a votar favorablemente al punto 1, al punto 3; vamos a votar negativamente al punto 2, y si finalmente el grupo proponente admite la enmienda cuarta, transaccionada, también votaríamos a favor.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra, para finalizar, el señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias.

Empezando por el final, aceptamos la enmienda de Ciudadanos. Por supuesto nos parece que la extensión al PTA es una necesidad, ya lo aprobamos en esta propia Cámara. El PTA tiene 15.000 trabajadores y no solo es útil esa línea de metro hasta ahí porque llegue hasta el PTA, sino porque tiene también paradas intermedias que son muy interesantes para el servicio público, como es por ejemplo —sin ir más lejos— la del Parque Cementerio de Málaga, sin ir más lejos.

Y con respecto a la transaccional que propone el Partido Socialista, pues la vamos a aceptar también, aunque creemos que existen suficientes informes ya, elaborados al respecto, pero, en aras al consenso, bueno, pues si se quiere tener alguno más y eso sirve para que finalmente llegue el metro al PTA, pues por supuesto que lo aceptaríamos.

Decirle a la representante de Podemos que por supuesto..., por supuesto que esta obra tiene un coste muy importante, pero cualquier transporte público colectivo hoy en día es deficitario en términos meramente económicos, pero evidentemente, si queremos que sea accesible a todos los estratos, todas las capas de la sociedad y buscamos un precio social, es algo que debemos de asumir porque al final se trata de buscar una rentabilidad social y medioambiental por encima de la propia económica. Así que, evidentemente, esta obra yo creo que todos estamos de acuerdo en que hay que priorizarla.

Decirle a la responsable del Partido Socialista, Beatriz Rubiño, a la cual también aprecio, como a todos, quede claro, que me dice o plantea que no es oportuno que ahora hagamos este planteamiento porque se ha producido una adjudicación, ayer u hoy, hoy ha salido en los medios de comunicación. Yo le tengo que decir que es perfectamente oportuna, y es oportuna y lo viene siendo desde agosto de 2011, en la cual debería haber estado terminada la adjudicación..., la obra que se ha adjudicado ayer. Tenía que haber estado terminado según los parámetros de la propia consejería en agosto del 2011. Así que llevamos ocho años prácticamente, siete años siendo perfectamente oportuna. Desgraciadamente, esa ocasión se nos pone a los responsables políticos delante de la mesa, porque no se cumple con la obligación por parte de la consejería. Decirle también que se quede tranquila, que alcalde estará siempre donde tiene que estar, del lado de sus vecinos, al lado de sus vecinos.

Y yo creo que sería muy importante que sobre la obra del Hospital Civil se explicasen muchas de las cosas que no se han explicado hasta ahora. Por ejemplo, que el cambio que se produjo, porque antes llegaba hasta la Malagueta esta línea, se hizo simplemente porque supone un ahorro de 30 millones de euros cambiar una línea a otra, lo cual es curioso porque cambiamos una línea por otra para ahorrarnos 30 millones de euros en una obra que lleva perdidos ya 1.000 millones de euros. Y se hace sobre una obra que verdaderamente no está demandada por los vecinos. Nadie ha explicado que el estudio de demanda de viajeros en el que la Junta se apoya para valorar el tranvía al Hospital Civil es del 2010, no es de ahora mismo. Nadie ha explicado que se suprimen tramos de hasta tres líneas de autobús para crear una demanda artificial, obligando a algunos vecinos a verse privados de autobús y a recorrer kilómetros para poder llegar a la parada más cercana. Que ese estudio supone la supresión de tres millones de servicios en viajes de autobús para conseguir solo 1,6 millones de viajes en el metro de superficie. No se ha explicado, no se ha explicado que el trazado en superficie al hospital civil discurre por calles, y que va a suponer la pérdida de 364 aparcamientos, 40 de ellos de movilidad reducida, que va a afectar a 12 intersecciones, y que, según estudios de las consultoras independientes, va a alterar las condiciones del tráfico de 15.000 vehículos al día. Esto no se ha explicado, y yo creo que sería conveniente que, desde la Junta de Andalucía, se explicase.

En fin, yo termino simplemente diciendo que esta es una obra que surge del consenso social de la ciudad, pero que yo tengo que reconocer que, en un momento dado, la Junta de Andalucía acepta esa iniciativa, afronta esta obra, y yo creo que es algo que hay que aplaudir, lo reconozco. Y con eso, nada que objetar. Pero la vida no solo es buena voluntad, también hay que trabajar y hacer las cosas correctamente, y a que tengamos diez años de retraso, pues sí, todo que objetar; a que la obra se haya planteado con dos mil millones de sobrecoste, pues todo que objetar.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

En definitiva, yo creo que es el momento de empezar a mirar hacia delante, de empezar a priorizar esta obra y de darle, en definitiva, el camino para que antes de que nuestros hijos se jubilen, pueda montarse en el metro, y llegar al centro de Málaga.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y una aclaración: ¿Acepta la enmienda del Grupo Socialista?

El señor ROMERO MORENO

—¿La del Grupo Socialista?

[Intervenciones no registradas.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale. La acepta, ¿no? Pues ya está.

10-18/PNLC-000142. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de viviendas de alquiler en el barrio del Guadalquivir, en la ciudad de Córdoba

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues pasamos a la segunda PNL, relativa a la rehabilitación de viviendas de alquiler en el barrio del Guadalquivir, en Ciudad de Córdoba.

Está propuesta por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, y para ello tiene la palabra, su portavoz, la señora Cortés.

Cuando usted quiera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí. Gracias, presidenta.

Buenas tardes, diputados y diputadas. El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida debatimos, defendemos hoy una proposición no de ley en esta comisión que hace referencia a una zona muy concreta de Córdoba; para los que no la conozcáis, el barrio del Guadalquivir, en la zona sur de la ciudad de Córdoba, donde viven cientos de miles de cordobeses y de cordobesas, y que tiene un importante número de bloques, de manzanas, de viviendas, de parque público de alquiler.

Concretamente hoy, queríamos referirnos a la terrible realidad en la que se encuentran las viviendas de parque público de alquiler situadas..., en las manzanas situadas en la calle General Lázaro Cárdenas y pasaje Bartolomé de las Casas. Y es que hay un deterioro verdaderamente extraordinario de los elementos comunes de esas manzanas; un deterioro extraordinario que, bueno, pues yo he podido visitar, junto con la Asociación de Vecinos Amargacena, y presidentes de estas comunidades de vecinos, que hacen que, verdaderamente, bueno, haya una conculcación del derecho a una vivienda digna y adecuada; porque una vivienda digna y adecuada no solamente es —que efectivamente, lo es— son las condiciones en las que se encuentra la vivienda que se pueda estar habitando, sino también el conjunto de zonas comunes que forman parte de ese bloque, en este caso, de esa manzana.

Esta realidad contrasta con el esfuerzo que, desde el Ayuntamiento de Córdoba, se ha hecho en la regeneración urbana de determinadas calles por las que..., bueno, en las que están estas manzanas; calles que son patrimonio del Ayuntamiento de Córdoba —forman parte del viario municipal—, y que, desde el Ayuntamiento de Córdoba, como les digo, se ha hecho un esfuerzo importante, en colaboración con los vecinos y vecinas de estas manzanas, para que se produjera, como así se ha hecho, un importante proceso de regeneración urbana; un proceso de regeneración urbana que contrasta con la dejadez de aquellos accesos a las manzanas de parque público de alquiler o de los muros de protección de estas propias manzanas. Y esto ocurre a pesar de que tanto de la Asociación de Vecinos Amargacena como la presidenta —una de las presidentas— y parte de la junta directiva de las comunidades de vecinos han reclamado, desde hace tiempo, a la delegación provincial, a la Gerencia Provincial de AVRA, la necesidad de abordar, en una reunión, bueno,

pues cuáles son esas deficiencias que tienen estas manzanas y cuál podría ser el compromiso y el planteamiento de la Gerencia Provincial de AVRA, en orden a, bueno, regenerar y adecuar esas zonas comunes y ese viario que corresponde a la comunidad autónoma.

Y termino planteando también una realidad: estas manzanas de viviendas de parque público de alquiler están siendo ofertadas para que las personas que viven en ella puedan comprarlas, puedan adquirirlas. Más allá de que podamos debatir, o más allá de que podamos estar de acuerdo o no en el fondo de lo que eso supone —que, en definitiva, a nuestro juicio, no es ni más ni menos que desprenderse de parque público de viviendas—, pero bueno, más allá de que podamos estar o no de acuerdo en ese fondo, lo que sí parece evidente es que, antes de proceder a esa compra o esa venta, por parte tanto de la Administración como por parte de los vecinos y vecinas que viven en ellas, debería de adecuarse o decentarse esta realidad que les describo.

A más, a más —y termino definitivamente—, decirles que estas manzanas cuentan, desde el inicio, con cocheras, y que desde el inicio —que llevan ya algunas décadas—, esas cocheras no se han puesto a disposición de los vecinos y vecinas.

Por lo tanto, lo que le planteamos a esta comisión es una proposición de ley que tiene tres acuerdos fundamentales: el primero es un proyecto de rehabilitación y mejora de las manzanas públicas de alquiler de la calle Lázaro Cárdenas y pasaje Bartolomé de las Casas a lo largo del año 2018; elaborar una propuesta de rehabilitación y mejora del resto de espacios que son responsabilidad de la Administración autonómica en el barrio de Guadalquivir, y, por último, mantener reuniones con las comunidades de vecinos de estas manzanas, pues parece que es evidente, o que es demandable, que haya una buena relación y un buen espacio de coordinación, de diálogo y de trabajo entre una administración, que es propietaria de estas viviendas, y las familias que son inquilinas de las viviendas de la Administración autonómica.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cortés.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Bueno, muy brevemente, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos va a apoyar esta proposición no de ley porque es de sentido común: estamos hablando de viviendas de alquiler, de viviendas públicas en régimen de alquiler, en la ciudad de Córdoba, en el barrio del Guadalquivir, y la Comunidad Autónoma Andaluza, la Junta de Andalucía, tiene competencia, responsabilidad y la obligación de mantenerlas, de rehabilitarlas y mantenerlas en buen uso; en buen uso, porque son viviendas cuyos vecinos esperan que se lleven a cabo esas actuaciones, entendemos que en coordinación con el Ayuntamiento de Córdoba, por lo que plantea en la ex-

posición de motivos el grupo proponente: porque existe un procedimiento de interlocución con vecinos y vecinas para priorizar intervenciones tanto en zonas comunes como en las propias viviendas; por tanto esta debería ser la actuación normal, entendimiento entre las administraciones y actuaciones en aquellos sitios en los que es necesario.

Por tanto, por nuestra parte..., por la parte de Ciudadanos, no hay ningún impedimento; nosotros vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley, a los tres puntos que las contiene.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Podemos. Y, para ello, tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Esta vez voy a ser mucho más breve que la anterior [se ríe], porque resulta evidente que la apuesta también vamos a apoyarla, sin dudarlo.

Simplemente, unas mínimas consideraciones: la rehabilitación propuesta por el Grupo de Izquierda Unida forma parte, y está alineada, con las políticas públicas de ayuda a la rehabilitación dentro de los planes de viviendas; por tanto, no cabe oponerse a lo mismo. La rehabilitación, además, es necesaria, por cuanto el censo de 2011 nos permite extraer las siguientes conclusiones respecto a la antigüedad y el estado en el que están las viviendas.

El parque con problemas de conservación, en estado deficiente, nulo, malo o ruinoso, medido en valores absolutos, suponía en 2011 cerca de 1,9 millones de inmuebles en toda España, y alrededor de novecientos mil en las ciudades mayores de 50.000 habitantes del parque edificado; por tanto, la rehabilitación es necesaria, y, en este caso, creemos además que con cierta urgencia.

Es necesario resaltar que los edificios y tejidos con mayor necesidad de intervención se concentran en aquellas áreas en las que reside población en peores condiciones socioeconómicas, como es el caso de la actuación que se nos propone desde Izquierda Unida; por tanto, razón de más. Y la rehabilitación urbana integrada tiene que ser concebida, además, como una política de redistribución económica. No es posible obtener beneficio en todos los espacios de rehabilitación, pero hay que priorizarlo, y en este caso consideramos que —precisamente por las condiciones de la barriada— es altamente recomendable.

Nada más.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría, por su brevedad.

Y pasamos al siguiente grupo, Grupo Parlamentario Popular. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Redondo.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

Bueno, la verdad es que esta proposición no de ley responde a una realidad que no es otra que la de los vecinos del barrio del Guadalquivir, que a través de la Asociación de Vecinos Amargacena, vienen demandando el mantenimiento, regeneración y rehabilitación de espacios comunes en toda la barriada. Tanto es así —me refiero a la fuerza de esta demanda— que, por parte del ayuntamiento, concretamente los concejales de urbanismo e infraestructuras, el señor García y la señora Peniche, en una visita al barrio prometieron un plan integral de barrio, que lo único que ocurre es que a día de hoy pues no se ha aprobado ni en comisión ni en el ayuntamiento.

Por parte de la Junta de Andalucía, se han ido realizando algunas actuaciones puntuales, pero de poca envergadura. En respuesta al anuncio de presentación de esta proposición no de ley, la delegada de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía en Córdoba, la señora Vioque, declaró que se iban a invertir más de dos millones de euros, 2,21 millones de euros, para la obra de rehabilitación energética en la barriada. De paso aprovechó para entrar en un cruce de reproches con la señora Cortés. Recordarle que, cuando ella fue consejera, pues en ese barrio se invirtió prácticamente nada, de 2012 a 2014, 124.488 euros; pero nosotros no vamos a entrar en este ajuste de cuentas entre Partido Socialista e Izquierda Unida, entre otras cosas, porque, en palabras de mis niños, sería: a ninguno se le podría hacer la ola.

Desde 2012 hasta el día de hoy se han invertido 896.000 euros, dividido entre los siete años y entre las 824 viviendas a las que nos estamos refiriendo, pues es que se ha invertido 155 euros por vivienda y año en rehabilitación de vivienda y espacios comunes: 128.000 euros anuales para un barrio que, en su totalidad, tiene mucho más de 10.000 residentes. Irrisoria la cantidad invertida, por eso la broma de lo de la ola.

Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, evidentemente, y aunque no queramos entrar en esa disputa, como he dicho, lo que sí queremos es pedir al Gobierno de la Junta de Andalucía que se comprometa a fijar una fecha para el comienzo de la obra en el barrio del Guadalquivir, porque lo que no nos gustaría que ocurriera es que pase 2018 sin inversiones, como ha ocurrido, por ejemplo, con el retraso de la inversión para los ascensores o como en el incumplimiento con el área de rehabilitación de la Axarquía Norte, tantísimas veces prometidas por el consejero de Vivienda, e incluso la propia alcaldesa, o como con el carril bici, con el retraso en la remodelación de la ronda del Marrubial, etcétera.

Tantos compromisos olvidados o no cumplidos, por lo que entendemos que el Partido Socialista debería no solo aprobar esta proposición no de ley, sino adquirir el compromiso real de ejecutarla, y dar respuesta de este modo a las demandas vecinales que son necesarias y están sobradamente justificadas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, el Grupo Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Ruiz.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya a todas y a todos.

Yo quisiera comenzar mi intervención adelantando la postura y el sentido del voto de mi grupo parlamentario, que vamos a votar a favor de esta PNL, y lo vamos a hacer porque creemos que es necesario y es importante lo que se plantea. Y también queremos resaltar que ya existe un compromiso por parte de la agencia AVRA.

Esta barriada, como ya han comentado las anteriores *portavozas*, en la barriada del Guadalquivir, situada en el distrito sur de la ciudad de Córdoba, es diseñada y construida en la década de los setenta, y entre los años 1976 a 1982, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo construyó las primeras 1.100 viviendas. Estas viviendas se otorgaron tanto en régimen mixto, parte eran en arrendamiento, y otras en compraventa. En 1986, el Plan General de Córdoba determinó la continuación del desarrollo de este polígono con la construcción de nuevos edificios, proyectando un total de hasta 3.260 viviendas.

Con los cargos Feder de la Junta de Andalucía, de 2014 a 2020, del presupuesto del 2017 de la Consejería de Fomento y Vivienda, se desarrollarán actuaciones de rehabilitación con una inversión prevista en 2.199.550 euros. Se realizarán intervenciones de rehabilitación sobre la envolvente de los edificios, sobre las instalaciones comunes de los mismos, buscando las posibilidades de uso de energías alternativas, y sobre los espacios públicos, rediseñándolos con el objetivo de mejorar también su eficiencia energética y sostenibilidad social.

Las intervenciones previstas son de renovación y conservación de los elementos comunes de los edificios, actuando fundamentalmente sobredesmontando las lamas de cierre de los patios de cocina en las fachadas, los sistemas de aislamiento térmico exterior en parámetros verticales de fachadas, y horizontales de forjado sobre los soportales, etcétera.

El espacio libre interior será objeto de tareas de reparación y mejora de habitabilidad y energética mediante la instalación de mobiliario de juegos infantiles y la plantación de árboles por porte medio, con bajo requerimiento de mantenimiento, que aporten sombra en el periodo estival en el interior de la manzana.

Para revitalizar la barriada, tanto urbana como socialmente, se llevarán a cabo acciones de intervención y acompañamiento social por parte de AVRA y de los grupos vecinales, habiéndose ya mantenido reuniones con los vecinos y los representantes de las comunidades de los bloques afectados para informarles de la intervención que se va a desarrollar, y para obtener información vecinal también de sus necesidades, opiniones y reivindicaciones, previéndose medidas que implanten la colaboración activa de la población residente y la implicación y la intervención de otras administraciones y otros agentes locales, como las asociaciones de vecinos.

Se mantendrán contactos y reuniones continuas, tanto durante el desarrollo de las obras como tras su finalización. A su vez, se propiciarán reuniones con asociaciones vecinales y otros colectivos, de forma que se conozca y se acompañe la acción de la transformación física participada. Actualmente, se encuentran en redacción los proyectos por parte de los técnicos de la agencia AVRA, y se han iniciado ya también los contactos con los vecinos y representantes de las comunidades de los bloques de las manzanas afectadas por la intervención prevista.

En el texto de esta PNL, y también lo decía la portavoz de Izquierda Unida, dice que el desarrollo de una vivienda digna y adecuada también incluye unos espacios comunes y accesos adecuados, cosa con la que estamos to-

talmente de acuerdo también desde el Grupo Parlamentario Socialista, y creo que con la exposición de los hechos que he dicho queda claro el compromiso por parte de la consejería y de la agencia AVRA de actuar cuanto antes.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra el turno la señora Cortés.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

-Sí, gracias, presidenta.

Gracias al conjunto de portavoces y *portavozas* que han manifestado el voto a favor de esta proposición no de ley, por lo que intuyo va a salir adelante por unanimidad. Agradezco ese compromiso de esta Comisión de Fomento y Vivienda con el barrio del Guadalquivir y con la necesidad de que haya una intervención en las viviendas de parque público de alquiler y en el conjunto de los accesos comunes.

Sobre las olas o las no olas que nos podemos echar unos a otros, que decía la portavoz del Partido Popular, bueno, yo no voy a entrar en esa cuestión, pero sí que creo que, bueno, sí situar la importancia que tuvo el programa de la construcción sostenible, y que, precisamente, fue un impulso de Izquierda Unida, la importancia que tuvo el Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, que también fue un impulso de Izquierda Unida, y la absoluta necesidad de pasar de una cultura de la especulación en materia de construcción a la cultura en favor de la rehabilitación. Lo digo porque hay otros planes —estatales, en este caso— que han tenido una suerte parecida a la que actualmente tiene el Plan Andaluz de Vivienda.

En cualquier caso, es importante que se actúe de manera inmediata lo más pronto posible en esta manzana. Es importante que se mantenga un diálogo fluido con los vecinos y vecinas, con las comunidades de vecinos, y también es importante que al conjunto de manzanas del barrio de El Guadalquivir se tenga una actuación por parte del Gobierno andaluz. Desde el punto de vista del confort térmico, es decir, de la rehabilitación energética pero también del estado de las viviendas y también de las zonas comunes o de los accesos, es absolutamente imprescindible dar este impulso por parte de la Comisión de Fomento y Vivienda.

Así es que yo termino ya agradeciendo el voto favorable del conjunto de los grupos parlamentarios y, bueno, pues supongo que la alegría que esto tendrá en el conjunto de comunidades de vecinos afectadas por esta proposición no de ley y que a la mayor brevedad de tiempo posible haya esa comunicación entre la Administración autonómica y las comunidades de vecinos.

Nada más, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pues ya, terminada la ponencia de la PNL, pasamos a las votaciones.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Para pedir votación separada del punto 3, bueno, del punto 2 de la primera PNL, de la del metro de Málaga.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, esta va a ser la primera que vamos a votar. Entonces, quiere el punto...

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Votación separada del punto 2 y el resto, incluida la enmienda que se ha propuesto *in voce*, también dentro de ese bloque.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale.

Entonces, pasamos a votar primero la..., como hemos dicho antes, la PNL relativa a obras del metro de Málaga. Votaríamos primero el punto 2.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 8 votos a favor, ningún voto en contra, 8 abstenciones.

Vale. Damos paso al primer punto.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No, 1, 3 y 4. El resto.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Votamos el resto, 1, 3 y 4.

Se inicia la votación.

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

Bien, pues pasamos a la segunda PNL, relativa a rehabilitación de viviendas de alquiler en el barrio del Guadalquivir, en la ciudad de Córdoba.

Se inicia la votación.

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 547

X LEGISLATURA

13 de junio de 2018

Pues nada, señorías, muchísimas gracias por vuestra colaboración y que tengáis un buen día.

[Se levanta la sesión.]

