DIARIO SESIONES DSPA

DIARIO DE SESIONES

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 205 X LEGISLATURA 1 de junio de 2016

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 1 de junio de 2016

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000492. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre las actuaciones para la mejora de la accesibilidad, movilidad, comodidad y seguridad vial en los desplazamientos por las carreteras autonómicas.
- 10-16/APC-000506. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones para la mejora de la accesibilidad, movilidad, comodidad y seguridad vial en los desplazamientos por las carreteras autonómicas de Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Modesta Romero Mojarro, D. Julio Millán Muñoz y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-15/APC-000612. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el billete único de transporte en el área metropolitana de Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000260. Pregunta oral relativa al requerimiento de desalojo y advertencia de lanzamiento judicial a familias de los pisos del MOPU en El Puerto de Santa María, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000285. Pregunta oral relativa a mejora de la carretera A-490 en la provincia de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000321. Pregunta oral relativa a devolución de fianzas depositadas en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Antonio Miranda Aranda, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000644. Pregunta oral relativa a oficina de información técnica en Parque Alcosa, Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Escrivá Torralva y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-000650. Pregunta oral relativa a reparaciones pendientes en las viviendas públicas de la calle Campamento, número 15, de Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-16/POC-000701. Pregunta oral relativa a las concesiones de transporte público de viajeros por carretera para la ruta Baza-Hijuelas por Castril-Bácor y Úbeda, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/POC-000836. Pregunta oral relativa a cánones de las concesiones de los puertos deportivos, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-000851. Pregunta oral relativa a seguimiento del convenio de la Junta de Andalucía con el CGPJ en la lucha contra los desahucios y adhesión de corporaciones locales, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Carmelo Gómez Domínguez y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-16/POC-000852. Pregunta oral relativa a actuaciones de rehabilitación en viviendas del parque público anunciadas por la Junta de Andalucía en Huelva, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000062. Proposición no de ley relativa al Plan Integral Tres Barrios-Amate, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-16/PNLC-000126. Proposición no de ley relativa a rehabilitación urgente de las viviendas protegidas de Jaén, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, tres minutos del día uno de junio de dos mil dieciséis.

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000492 y 10-16/APC-000506. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones para la mejora de la accesibilidad, movilidad, comodidad y seguridad vial en los desplazamientos por las carreteras autonómicas (pág. 7).

Intervienen:
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Manuela Serrano Reyes, del G.P. Socialista.

10-15/APC-000612. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el billete único de transporte en el área metropolitana de Sevilla (pág. 24).

Intervienen:
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.
Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000260. Pregunta oral relativa al requerimiento de desalojo y advertencia de lanzamiento judicial a familias de los pisos del MOPU en El Puerto de Santa María (pág. 34).

Intervienen:
D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000285. Pregunta oral relativa a mejora de la carretera A-490 en la provincia de Huelva (pág. 38).

Intervienen:
D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000321. Pregunta oral relativa a devolución de fianzas depositadas en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA (pág. 41).

Intervienen:
D. José Antonio Miranda Aranda, del G.P. Popular Andaluz.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000644. Pregunta oral relativa a oficina de información técnica en Parque Alcosa, Sevilla (pág. 44).

Intervienen:
Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000650. Pregunta oral relativa a reparaciones pendientes en las viviendas públicas de la calle Campamento, número 15, de Sevilla (pág. 46).

Intervienen:
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000701. Pregunta oral relativa a las concesiones de transporte público de viajeros por carretera para la ruta Baza-Hijuelas por Castril-Bácor y Úbeda (pág. 49).

Interviene:
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000836. Pregunta oral relativa a cánones de las concesiones de los puertos deportivos (pág. 51).

Intervienen:
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000851. Pregunta oral relativa a seguimiento del convenio de la Junta de Andalucía con el CGPJ en la lucha contra los desahucios y adhesión de corporaciones locales (pág. 54).

Intervienen:
Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-16/POC-000852. Pregunta oral relativa a actuaciones de rehabilitación en viviendas del parque público anunciadas por la Junta de Andalucía en Huelva (pág. 57).

Intervienen:
Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000062. Proposición no de ley relativa al Plan Integral Tres Barrios-Amate (pág. 59).

Intervienen:
Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

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

Votación de los puntos 2 y 3: rechazados por 8 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

10-16/PNLC-000126. Proposición no de ley relativa a rehabilitación urgente de las viviendas protegidas de Jaén (pág. 69).

Intervienen:
D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Miguel Ángel García Anguita, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por 9 votos a favor, 5 votos en contra y 2 abstenciones.

Se levanta la sesión a las trece horas, dieciséis minutos del día uno de junio de dos mil dieciséis.

10-16/APC-000492 y 10-16/APC-000506. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones para la mejora de la accesibilidad, movilidad, comodidad y seguridad vial en los desplazamientos por las carreteras autonómicas

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a comenzar esta comisión ordinaria a petición propia y del Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar, comparece el consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones para la mejora de la accesibilidad, movilidad, comodidad y seguridad vial en los desplazamientos por las carreteras autonómicas.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señoras y señores diputados.

Efectivamente, hemos pedido la comparecencia para explicar el plan de acción del Gobierno en relación con el tema que nos ocupa.

Saben ustedes que Andalucía es una comunidad autónoma de grandes dimensiones, de importantes recursos económicos, patrimoniales y medioambientales, y que, naturalmente, tiene una red viaria importante, importante en extensión y en funciones. Son 24.398 kilómetros de carreteras, de los cuales, están gestionados por la comunidad autónoma 10.575.

En Andalucía, el tráfico de mercancías por carretera supone el 85% del total, en torno al 4%, no llega, el ferroviario, y el 11%, otros modos de transporte, como el barco y el avión.

Y si nos referimos al tráfico de viajeros, estamos hablando de un 90% en modo transporte por carretera, en torno a 2% ferrocarril y 8% barco y avión.

Por tanto, la aplicación constante de recursos públicos para mantener el sistema de comunicaciones viario es fundamental y es prioritario. La red de carreteras de la Junta de Andalucía ha ido progresivamente aumentando y mejorando su capacidad y sus características.

Es obvio que las infraestructuras viarias están expuestas al deterioro permanente, debido a las cargas que soportan por su uso intensivo, tanto desde el punto de vista estructural como por el influjo que los agentes naturales representan.

Y, por esto, es indispensable someterlas a una vigilancia continua y concederles especial atención, a fin de mantenerlas en las óptimas condiciones para el desempeño de la función que tienen encomendada.

Los trabajos de conservación y mantenimiento de la red se centran fundamentalmente en actuaciones de carácter preventivo, si bien también se realizan aquellas que, por razones de seguridad o por deformaciones estructurales, en alguna ocasión, han de ser atendidas con urgencia.

La Junta de Andalucía pretende ofrecer un servicio de calidad a los usuarios con unas carreteras cada vez más seguras y cómodas, con un trazado homogéneo, con una señalización adecuada y un balizamiento que facilite la visibilidad durante la noche y también en condiciones climatológicas adversas.

En este sentido, existen diferentes actuaciones de conservación que se agrupan, si me permiten, en tres apartados. El primero de ellos, actuaciones de conservación de firmes, en puentes, en grandes estructuras, en las obras de drenaje, balizamiento, señalización vertical y marcas viales, control de la vegetación, así como en taludes y elementos de contención de tierras.

En un segundo apartado, se encuentran las actuaciones de seguridad vial que incluyen la eliminación de tramos de concentración de accidentes y, por último, actuaciones encaminadas a reducir la contaminación acústica, en cumplimiento también de la normativa vigente.

En la actualidad, el sistema de gestión que se emplea para la conservación de la red autonómica de carreteras de Andalucía es un sistema mixto en el que colaboran personal propio y empresas especializadas. La Junta de Andalucía emplea la forma o la fórmula de conservación integral desde la construcción de la A-92, momento en el que se iniciaron los primeros contratos de conservación integral en la red de carreteras de Andalucía, y gradualmente se extendió el uso de esta fórmula a toda la red, dando respuesta a una demanda social creciente, viendo que era la forma más eficiente de hacerlo, eficacia al menor coste.

La prestación de este servicio aporta mayor seguridad, más información y una atención continua y cercana a las demandas y a las necesidades de los usuarios, 24 horas, 365 días al año.

En la actualidad, hay vigente un total de 35 contratos del servicio de conservación integral, con un importe global de 120.075.712,28 euros, que dan cobertura a la totalidad de la red autonómica y dan continuidad a los anteriores contratos de conservación.

Los servicios solicitados el pasado 2015 tienen una vigencia de ejecución de dos años, con posibilidad de ampliación a otros dos. El reparto territorial de los centros de conservación garantiza la máxima operatividad y disminuye los tiempos de desplazamiento. El ámbito medio de actuación de cada uno de los contratos de conservación, aproximadamente, cubre 300 kilómetros de carretera.

Las actuaciones correctivas y preventivas que se llevan a cabo persiguen la conservación y la reposición de los elementos que conforman la infraestructura, así como la supervisión, la explotación y el mantenimiento, la seguridad vial en toda la red autonómica, también en la red de vías ciclistas. Estos contratos prevén la existencia de personal y maquinaria de retén en horas no laborables, como antes les señalaba, para mantener, lógicamente, una atención permanente durante las 24 horas, todos los días del año. De esta manera, se generan también 724 puestos de trabajo durante la ejecución de estos trabajos desde los diferentes centros de conservación.

Se incluyen también actuaciones de explotación, como el control de colindantes en materia de permisos y sanciones, así como seguimiento, apoyo y asistencia en caso de accidentes.

Actualmente, la distribución de los centros provinciales es cuatro centros de conservación en Almería, cuatro en Cádiz, cinco en Córdoba, cinco en Granada, tres en Huelva, cuatro en Jaén, cuatro en Málaga y seis en Sevilla. En total, como les señalaba, hasta treinta y cinco.

La Consejería de Fomento y Vivienda realiza otra serie de contratos específicos de rehabilitación de elementos, entre los que se encuentran los refuerzos de firmes, la sustitución de señalización, la mejora de defensas, la integración ambiental, el control de malezas. Y se trata de una serie de contratos con empresas

especializadas, que disponen de maquinaria y medios adecuados para obtener los mejores rendimientos. En el año 2016, la consejería cuenta con cinco millones de euros para el desarrollo de estas actuaciones.

Y, por otra parte, la consejería cuenta con medios propios, formados por personal laboral o caminero, así como vehículos y maquinaria que se encuentran distribuidos por el territorio en los parques existentes, heredados del antiguo Ministerio de Obras Públicas. Su función es realizar pequeñas reparaciones y limpieza, de manera que se evite que las deficiencias detectadas den lugar a reparaciones más costosas o provoquen el corte de la infraestructura. Estas actuaciones se realizan a través de las delegaciones territoriales, con un gasto desconcentrado, y cuenta con un presupuesto de ocho millones de euros.

Las actuaciones de seguridad vial que se desarrollan en la consejería cuentan también con el apoyo de la cofinanciación de fondos Feder. Quiero señalarles en este apartado, ustedes lo conocerán, pero reiterarles que el programa operativo Feder 2014-2020 ha reducido sustancialmente la dotación destinada a infraestructuras viarias, pasando de 727 millones de euros del marco 2007-2013 a 235 millones de este nuevo marco hasta 2020, lo que supone una reducción del 68%.

Además, a pesar de las necesidades más acuciantes, la financiación es para la conservación de las infraestructuras ya realizadas. Los fondos Feder se destinan principalmente a obras de nueva ejecución y a mejora de la red existente, y solo un porcentaje relativamente pequeño, el 19%, a actuaciones de seguridad vial. No obstante, hay una envolvente presupuestaria para la actuación de seguridad vial cofinanciada con Feder de 44,5 millones de euros hasta el horizonte 2020, al que hay que añadir una partida de 12 millones destinada a la actuación y mejora de refuerzo de firmes en las rectas europeas de titularidad autonómica, como es el caso de la A-92.

Para el ejercicio 2016, la dotación presupuestaria para la mejora de la seguridad vial alcanza los 25,8 millones de euros. Y con esta financiación está prevista la ejecución de una serie de actuaciones específicas, entre las que les señalo algunas: mejora de la seguridad vial en la A-422, de Alcaracejos a Belalcázar; en el tramo de concentración de accidentes en la autovía A-316, entre los términos municipales de Martos, Torredonjimeno, Torredelcampo, Jaén; en la carretera A-367, de Manilva a Gaucín; en el acceso a la base de Morón, o en la carretera de Arahal a Morón de la Frontera, o la mejora de seguridad vial prevista en Sevilla-Almería por Granada, en el tramo de la A-92, referencia a la que antes les hacía, obra que está con alta ya en fondos europeos y en proceso de licitación.

A estas actuaciones se añade las que se desarrollan, de manera específica, en el marco del convenio Iberlince, que cuenta con un presupuesto para el año 2016 de 478.000 euros.

Y, para concluir, señorías, como han podido comprobar con la breve exposición, pero yo creo que suficiente para que tengan una visión global de los esfuerzos que se hacen, a pesar de las dificultades presupuestarias, se está realizando un notable esfuerzo. De manera que la conservación experimenta un incremento porcentual de un 25%, en el año 2016, respecto al año 2014; del año 2014 al 2015, el incremento fue del 20%, del año 2014 al 2016, el incremento ha sido de un 25%.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la intervención por un tiempo no superior a siete minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Buenos días.

Gracias, consejero, por las explicaciones que nos ha trasladado en materia de conservación de la red viaria.

Y, efectivamente, como usted indicaba al inicio de su exposición, Andalucía tiene una malla de infraestructuras viarias muy importante, adecuada al volumen, a la extensión que tiene nuestra comunidad autónoma, y eso requiere el destino de recursos siempre crecientes para el mantenimiento, por tanto, y sin hacer de menos al esfuerzo inversor en esta materia, siempre acaba siendo necesario un incremento del mismo, porque cuantos más kilómetros están en responsabilidad de la Administración mantener en óptimas condiciones para la seguridad de los usuarios de las mismas, pues mayores recursos hay que destinar a ello. Y no somos, entiendo, ninguno de los grupos, ajenos a que esas necesidades, con la previsión presupuestaria actual, no quedan totalmente cubiertas. Dijo una partida que requiere de mayor esfuerzo y que, bueno, en nuestro caso, entendemos que hay que priorizar por encima de otras cuestiones, habida cuenta de que —como usted también señalaba— estamos hablando de la seguridad, de la viabilidad y de la vida de esas infraestructuras de cara al futuro.

Usted hacía referencia al tráfico pesado como uno de los elementos que, además, pues deteriora en mayor medida la red viaria. Por ilustrar ese comentario que usted nos hacía al inicio de su exposición, solo del puerto de Algeciras y del polígono industrial adyacente, salen al año medio millón de camiones con mercancías, que cuando suben a los centros de distribución de esas mercancías por el interior lo hacen fundamentalmente por la N-IV, bueno, como alternativa a la autopista de peaje que comunica la zona con Sevilla. Ese tráfico de camiones por la N-IV es uno de los elementos que convierten esa vía en una vía muy peligrosa y, además, esa vía concentra alguno de los puntos negros que tiene la comunidad autónoma en su red de carreteras.

Y le abundaba en ese comentario que usted nos hacía al inicio, porque, aunque parezca que no, no hay que forzar mucho el argumento para volver a reclamar las inversiones ferroviarias, que permitirían que un volumen sensiblemente importante de camiones que en este momento utilizan las carreteras andaluzas dejarían de hacerlo en beneficio del transporte de mercancías por ferrocarril, que además de ser menos costoso para las propias empresas que hacen esa distribución logística, también generaría un menor número de tráfico pesado por nuestras vías, con mayor seguridad para las personas que lo utilizan con el vehículo particular o con el transporte público.

Por tanto, queríamos hacer ese apunte, porque ni siquiera desde nuestro grupo parlamentario —lo sabe el consejero—, hemos visto nunca una medida razonable el convertir la N-IV en una autovía, cuando su trazado va paralelo al de la autopista. Siempre nos ha parecido más razonable que ese peaje eterno, que llevamos pagando toda la vida, quede finalmente resuelto. Y eso, junto a una inversión importante en la electrificación de la vía Algeciras-Bobadilla permitiría un cambio en el panorama del tráfico pesado por la red viaria andaluza importante, que también tendría..., liberaría una serie de recursos para aumentar el esfuerzo que se hace en conservación de carreteras por parte de la comunidad autónoma.

Y, por otra parte, y en cuanto al mantenimiento, hace poco conocíamos, bueno, los proyectos innovadores de utilización de materiales reciclados para hacer el firme. Hay un tramo que, si no estamos mal informados, ha sido premiado a raíz de una investigación de la Universidad de Huelva, para hacer uno de los accesos desde la A-2005 hasta la autovía, el acceso a Jerez, a la A-382, vaya. Y este tipo de materiales, aparte de ser más sostenibles, parece que también muestran un rendimiento mejor, luego, a la hora de pues un deterioro más lento. Con lo cual, también permiten optimizar los recursos siempre escasos en materia de conservación.

Así que para resumir, consejero, un esfuerzo que necesita ser creciente en la conservación de la red viaria, atendiendo a la superación de los problemas de los puntos negros en aquellos sitios en los que esos puntos comprometen mucho la seguridad vial. Lamentablemente, por ejemplo, la provincia de Sevilla..., hay concentrada una parte de ellos. Y, luego, mantener desde el Gobierno andaluz el nivel de exigencia, consejero, para que las infraestructuras ferroviarias pendientes sean ultimadas, que el Ministerio de Fomento comprenda la oportunidad que supone para nuestra tierra de generación de empleo y de riqueza, pero también, y en el ámbito de lo que hablamos, lo que supone de seguridad vial y de mejora y optimización de los recursos en conservación y mantenimiento, puesto que ese tráfico pesado está condicionando mucho todas esas cuestiones.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia hoy para informar acerca del plan de mejora en seguridad vial, mantenimiento y conservación de la red de carreteras de Andalucía.

Sin duda, nuestra comunidad es una comunidad muy grande, territorialmente hablando, y también muy grande en población, con una población muy dispersa. Y, bajo nuestro punto de vista, los recursos públicos se deben orientar más —además, lo hemos manifestado en varias ocasiones—…, más que a la construcción de grandes y muchas nuevas infraestructuras, más al mantenimiento, a la conservación y a la optimización de lo que ya tenemos, sacarle el máximo partido a lo que ya tenemos construido.

Además, en un momento como estos años, en los que los recursos son escasos, son cada vez más escasos, pensamos que hay que dirigir muy bien las políticas públicas para que todas las inversiones que se realicen tengan un destino final, y es mejorar el nivel de empleo y propiciar una calidad de vida óptima para los ciudadanos.

Por tanto, entendemos que todos los recursos que se destinen al mantenimiento y a la conservación de infraestructuras son bienvenidos. Con lo cual, nos parece muy adecuado que se destinen recursos públicos a este fin, porque supone una gestión eficiente de recursos y porque siempre es mucho menos costoso mantener que construir nuevas infraestructuras.

Nos encantaría tener muchas carreteras, tener muchas autovías, como ya tuvimos la ocasión de ver en el Pleno anterior, la moción que se planteó y todas las enmiendas que se plantearon. Y, bueno, nos encantaría tener unas infraestructuras…, de primer nivel ya tenemos, de primerísimo nivel, pero entendemos que no deja de ser un brindis al sol, y que es momento de priorizar y de optimizar. Es lo que nos piden, además, los ciudadanos.

Pero quería, además, plantearle una pregunta respecto al plan anterior, de 2004-2010..., bueno, si se consideran los objetivos cumplidos y en qué grado, porque es muy importante cuando se realiza una planificación y se abordan unas nuevas actuaciones, pues ver un poco la evaluación, ¿no?

Y también quería plantearle otra cuestión, y es si se prevé la adaptación a la nueva normativa europea de los sistemas de contención de vehículos o..., los quitamiedos, mejor dicho, porque es un aspecto muy importante para la seguridad vial de todas las personas en general, de los conductores y de los peatones, y especialmente de los motoristas.

Sin duda, el cumplimiento de esta normativa europea en un plazo lo más corto posible redundaría directamente en la seguridad vial de los conductores y de los ciudadanos en general.

No me voy a extender más, incido también —como ya he dicho al principio y como mantenemos continuamente— que entendemos que hay que priorizar las inversiones en infraestructuras. Y que consideramos —de la misma forma que ha manifestado la portavoz de Izquierda Unida— que el ferrocarril Algeciras-Bobadilla es totalmente prioritario desde todos los puntos de vista, desde el punto de vista productivo, de empleo. Recordemos que el Puerto de Algeciras es el primero de España, y hay que potenciarlo. Y, bueno, también desde el punto de vista de la seguridad vial del corredor de Cádiz-Sevilla sería muy importante su puesta en funcionamiento.

No me voy a extender más. Nada más.

Muchas gracias por su comparecencia y las preguntas un poco que le hemos planteado acerca del cumplimiento del plan hasta ahora y de si está previsto, ahora en un corto plazo, adaptar a la normativa europea los sistemas de contención de vehículos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, señora Molina Cañadas, tiene usted la palabra, por siete minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor consejero, por la información que nos acaba de ofrecer sobre las mejoras que se ha hecho en la red viaria.

Nos congratulamos de ello, porque, además, cada vez son mayores las exigencias en las terminaciones de la obra, en cuanto a la tolerancia de la capa de rodadura en aras de conseguir una mayor comodidad para

el usuario, en el tráfico que soporta la red cuando aumentan las curvas. En fin, son medidas necesarias de mejora que se han puesto en marcha.

Nos gustaría también que comentara lo que ha dicho la portavoz de Izquierda Unida en relación a materiales novedosos de I+D que se están experimentando con éxito, si son capaces de poner en marcha esa I+D en la aplicación en las mejoras.

El concepto de accesibilidad, además, lo refiere la consejería, la facilidad con que las actividades pueden ser alcanzadas, desde una localización dada, y utilizando un determinado sistema de transporte.

Para cuantificarla, utilizan una gran variedad de indicadores que combinan tanto el coste del transporte, a través de imperantes, como la distancia, el tiempo, el coste, etcétera, como la capacidad de atracción de los diferentes centros de actividad, a través de población, empleo, producto interior bruto, etcétera.

Sin embargo, y pese a esta concepción de la accesibilidad que promueve la consejería, desde nuestro grupo parlamentario pensamos que una planificación de la movilidad que tenga en cuenta los retos actuales, especialmente la reducción de emisiones, nos obliga a desarrollar un urbanismo con *multicentralidades plurifuncionales*, y me explico en esas palabras tan largas, haciendo real el modelo en el que la población pueda trabajar, realizar otras actividades, estudiar, a una distancia no mayor de 20 minutos andando. Es decir, la accesibilidad se debería pensar también a través de una integración urbanística en la que no se planifiquen centros segregados para las distintas actividades administrativas, laborales, comerciales, educativas, de ocio, de modo que no sean necesarios grandes desplazamientos con vehículos motorizados, sean estos públicos o privados. Esto, evidentemente, referido a la accesibilidad en el nivel local o metropolitano, otra cosa es la accesibilidad interurbana, interregional o internacional.

Y en esto, además, usted también tiene la palabra, puesto que su consejería se encarga también de estos temas. La complejidad de la planificación y movilidad requiere de una buena coordinación entre las distintas administraciones implicadas. Además, una buena red de movilidad exige medidas como la intermodalidad de los medios de transporte, billetes únicos, aparcamientos disuasorios o en cabecera de línea. Todo eso, referido a las áreas urbanas metropolitanas de comunicación de los centros urbanos o en un radio de acción que pueda abarcar una provincia entera. Ya que hay un proyecto de investigación que desarrolla una herramienta basada en el sistema de información geográfica, indicadores de accesibilidad para evaluar los efectos de actuaciones en carreteras en función de los cambios en la accesibilidad territorial que dichas actuaciones producen, sería bueno que esta herramienta, que ya usa ese sistema, el SIG, el sistema de información geográfico, se pudiera ocupar también de evaluar los efectos producidos cuando se aplican las medidas que le hemos planteado anteriormente.

Esto debería ser aplicable, al menos, en cuanto a la accesibilidad local, comarcal o de áreas metropolitanas.

Y, en otro orden de cosas, tenía también una pregunta en relación a la accesibilidad que me ha pasado la Asociación Vía Andalucía, que es de personas con diversidad funcional. En relación a un Decreto Ley 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras y el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, y que recoge en la sección segunda el transporte colectivo urbano, el transporte público interurbano regular permanente, de viajeros y viajeras, de uso general.

En fin, ese artículo 129 expresa las condiciones que deben reunir esos medios de transporte, y el artículo 131 los autobuses de transporte público interurbano regular permanente de viajeros en los servicios de transporte público interurbano regular permanente de uso general, cuyo itinerario discurre íntegramente dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía en los que disponga de 10 o más vehículos, se garantizará que al menos el 15% de esos vehículos sean accesibles de acuerdo con los dispositivos técnicos establecidos en ese real decreto.

Transcurridos más de seis años, me comentan, de la aprobación de ese decreto, se siguen produciendo graves irregularidades en los servicios de autobuses interurbanos debido al no funcionamiento de las plataformas de acceso o la inaccesibilidad de las paradas de autobuses.

Con respecto a los autobuses interprovinciales, también se observa un grave incumplimiento de la norma, debido a que hay empresas que no tienen ningún vehículo accesible en su flota, y otras, que tienen un reducido número, por lo que hay que gestionar con antelación y con numerosas llamadas el uso de los mismos.

Por la grave discriminación y desigualdad de derechos que ellos producen, las personas con movilidad reducida consideramos urgente y necesario la respuesta de esta consejería sobre las empresas de transportes interprovinciales que operan en la comunidad andaluza y el tipo de accesibilidad de sus vehículos. Igualmente, queremos conocer los motivos por los que no se aplica ese real decreto de momento.

Los trenes de cercanía, metro y tranvía, también tenemos duda sobre las competencias de la Junta, pero en los vehículos también ocurre.

Y, aparte de eso, reiterar también la apuesta clara que nuestro grupo parlamentario también tiene por el ferrocarril como medio de transporte de mercancías, que, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, le ruego vaya terminando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... es muy importante si la línea Bobadilla-Algeciras es fundamental, pero también el resto de la red ferroviaria en torno a las mercancías.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Del Grupo Parlamentario Popular, señor Romero, tiene la palabra por un tiempo de siete minutos.

El señor ROMERO MORENO

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor consejero, como siempre, por sus explicaciones.

Esta comparecencia tiene por objeto las actuaciones que la Junta, en el ejercicio de sus competencias, asume en materia de seguridad vial. Y hablar de seguridad vial, señorías, es hablar de un gravísimo problema, de una cuestión social de primer orden. Es hablar de la integridad física de los usuarios, de la integridad física de los andaluces.

En España, durante el decenio 2001-2010, se produjeron 41.665 víctimas mortales y 1.380.572 lesionados por accidentes de tráfico. La verdad es que se trata de un coste elevadísimo para la sociedad que, además, no se mide en recursos económicos, que también, sino principalmente en los terribles dramas humanos que producen, un coste en vida que no podemos permitirnos.

La obligación legal, pero también moral, de todos los operadores públicos tiene que ser concitar la implicación de todos los agentes sociales responsables, a fin de conseguir una acción integral que garantice una perspectiva multidisciplinar.

Es decir, la educación vial desde la más temprana edad, el reciclaje de los usuarios de la vía pública, incluso la inclusión de mejoras técnicas en los vehículos, son aspectos que contribuyen a evitar muertes, y su impulso debe implicarse desde todas las administraciones. Pero, qué duda cabe, que el elemento central de la seguridad vial, el que incide directamente en la reducción de la posibilidad de accidentes, es el estado de las vías, su peligrosidad, su diseño y la inversión en su mantenimiento. Y, lógicamente, el mayor esfuerzo se debe de realizar precisamente en esa parte del viario que se encuentra en peor estado, y que, por tanto, más accidentes causa.

La Dirección General de Tráfico, el pasado 9 de mayo, en la publicación de su última campaña intensiva aportó datos que yo creo que tenemos que tener en cuenta. De las 1.688 personas fallecidas en accidente de tráfico en 2014, 957 lo fueron en accidentes que tuvieron lugar en carreteras convencionales o secundarias que no están desdobladas. Vías que son mucho más inseguras que las desdobladas, puesto que las intersecciones y las incorporaciones están al mismo nivel, suelen estar al mismo nivel, sus trazados son mucho más antiguos, existen muchos tramos montañosos en ellas y hay, además, una necesidad a menudo de invadir el carril contrario para adelantar. Y estas son, obviamente, circunstancias que objetivamente incrementan ese riesgo de accidente.

De los accidentes que se produjeron en esas carreteras, además, está demostrado que la propia antigüedad del vehículo resultó ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de las vías, multiplicándose tal lesividad por más de cinco en vehículos de más de quince años respecto a autopistas y autovías.

Y es aquí donde entra la responsabilidad de la Junta y de la consejería, porque la inmensa mayoría de estas vías convencionales de gran peligrosidad en Andalucía son titularidad de la Junta, y es a ella a quien incumbe su mantenimiento y su readecuación. La DGT ha identificado recientemente más de ciento treinta tramos peligrosos por concentración de accidentes en Andalucía que son titularidad de la Junta, tramos en los que con una adecuada conservación y mantenimiento, con una adecuada inversión, en definitiva, probablemente se hubiesen evitado muchos accidentes, y quizás hoy no serían calificados como peligrosos.

Hablaba el señor consejero de un notable esfuerzo inversor, yo tengo que reconocerle que ahora hay algo de esfuerzo, pero si miramos para atrás, de notable esfuerzo, nada de nada. Lo cierto y verdadero es que el mantenimiento de las carreteras no ha estado en la agenda política de la Junta nunca. No lo digo yo, lo ha di-

cho el propio director general de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda, don Jesús Huertas, quien manifestó el pasado 11 de mayo de 2016, y le leo literalmente: «carreteras y autovías necesitan un esfuerzo inversor en su conservación. Hay que situar el mantenimiento de nuestras carreteras en la agenda política, porque es de interés de la sociedad». Esto lo dijo el señor consejero en la XI asamblea nacional de los fabricantes de mezclas asfálticas de España, y nosotros no podemos estar más de acuerdo. Lo que pasa es que precisamente es lo que no ha hecho la Junta durante todos estos años, en los que la inversión ha sido inconstante y escasa.

Desde 2009 hasta ahora, el número de kilómetros de titularidad autonómica prácticamente no ha cambiado. Las necesidades de mantenimiento se repiten año tras año, incrementándose gradualmente según el viario va envejeciendo. Lo lógico hubiese sido realizar previsiones realistas de las necesidades que se fuesen incrementando gradualmente de forma constante. Lo que no tiene sentido es que las previsiones de cada año sufran variaciones de hasta un 200%. Y le pongo por ejemplo el 2013, donde solo eran 60 millones, cuando en 2009, con un viario cuatro años más nuevo, se preveían sin embargo 180 millones. No tiene sentido, máxime cuando se está jugando con la integridad de los andaluces.

Es una inversión que no sigue un patrón constante, pero que además es siempre escasa, incluso en los años de mayor inversión. Y aquí resulta obligado comparar la inversión prevista en los Presupuestos Generales del Estado de 2016 por el Estado para el mantenimiento de la red de carreteras estatal con la prevista en el presupuesto autonómico por la Junta para la red autonómica. Si el Estado destina 111,8 millones de euros a la conservación de 3.380 kilómetros, y la Junta, 95 millones a 10.517 kilómetros, resulta que el Estado destina 33.077 euros a la conservación de cada kilómetro de carretera estatal, mientras que la Junta solo destina 9.033 euros a la conservación de cada carretera de kilómetro autonómico.

Con un viario infinitamente más antiguo y envejecido, la Junta destina para su conservación solo un euro por cada cuatro del Estado, pues sencillamente es una cuestión que para nosotros no tiene explicación. Y resulta muy complicado no asociar esa falta de inversión con la mayor siniestrabilidad de la red viaria autonómica. Si, en previsión, la Junta no estuvo a la altura, mucho menos en ejecución, en la que la incomparecencia ha sido flagrante en amplios periodos de tiempo. Fue necesario que, en abril de 2015, el Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública trasladase al Tribunal Superior de Justicia de Andalucía los impagos de la Junta por si eran constitutivos de delito, para que la consejería empezase a ponerse al día, que aún no lo ha hecho, por cierto.

Y aún hoy, de los más de ciento treinta tramos peligrosos, solo se han producido intervenciones o se han anunciado intervenciones en medios en tres de esas carreteras, de esos tramos. Usted ha dicho hoy dos más, me alegro de que sean cinco, pero desde cinco hasta 130, tenemos un tramo bastante amplio por delante.

Respóndanos, si es posible, señor consejero, en su turno, por qué carecemos de un plan autonómico de seguridad vial. Usted sabe que el Plan Más Cerca terminó su vigencia en 2010, un plan en el que se planifica una estrategia integral de seguridad vial, y eso, a pesar de ser la comunidad con más kilómetros de viario.

¿Qué actuaciones va a adoptar en los puntos peligrosos de nuestro viario detectado por la DGT? Le recuerdo que son más de ciento treinta.

Voy terminando, solo dos preguntas más.

En breve se iniciará, en la consejería, el proceso de redacción de los nuevos presupuestos para el ejercicio 2017. ¿Tiene previsto incrementar las partidas destinadas a mantenimiento y conservación de carreteras autonómicas para 2007 hasta equipararlo al esfuerzo inversor del Estado en la red estatal?

Esperamos sus explicaciones. Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Romero.

Señora Serrano, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene usted la palabra por siete minutos.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias, presidente. Señorías, buenos días.

Andalucía cuenta con una red de carreteras densa y correctamente articulada. El esfuerzo dedicado en todos estos años por parte de los distintos gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía a la construcción de infraestructuras viarias ha colocado a la comunidad andaluza entre los territorios de la Unión Europea con mayor ratio de kilómetros de autovías por cada millón de habitantes. La gestión eficaz, por parte de la Junta de Andalucía, de nuestro patrimonio de carreteras autonómicas requiere de una labor de mantenimiento permanente para seguir prestando un correcto servicio al usuario y garantizar la seguridad de la circulación.

Pese al contexto de dificultad presupuestaria inducido por el Gobierno del Partido Popular en España, la Consejería de Fomento y Vivienda ha incrementado en esta legislatura la partida dedicada a conservación y seguridad. La Junta de Andalucía ha venido incrementando su presupuesto para conservación integral de carreteras, pasando de 45,7 millones en 2013, a 51 millones de euros en 2014; en 2015, 86 millones de euros, y en 2016, 95 millones de euros.

La conservación integral y permanente de carreteras en la comunidad andaluza se lleva a cabo a través de 35 centros de conservación integral y de 25 parques operativos de control para atender los más de 10.575 kilómetros de la red de carreteras autonómicas de Andalucía, dando empleo directo en los centros integrales a más de setecientos trabajadores, más los empleados indirectos, como ha dicho el señor consejero.

Señorías, desde el Grupo Socialista, hemos impulsado y apoyado planes de actuaciones en las carreteras de la red autonómica de Andalucía, orientadas a la mejora de la accesibilidad, la seguridad y la conservación, programas como el Más Cerca, con actuaciones en carreteras de Andalucía que se incluían dentro del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

Se está mejorando constantemente la accesibilidad y la conectividad en el interior de la región, con especial atención a las áreas con peores condiciones de acceso, la accesibilidad a la red de gran capacidad desde los distintos núcleos de población y la accesibilidad en la zona del litoral.

Mejoramos la organización y capacidad de la red viaria en las áreas metropolitanas, ejecutando variantes de población y acondicionamiento de travesías, buscando la integración de la carretera en un medio en el que el ciudadano demanda habitabilidad y calidad de vida.

Señorías, desde el Grupo Socialista, seguiremos impulsando actuaciones para mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema global del transporte de mercancías por carretera. Como ha dicho el señor consejero, el tráfico de mercancías por carretera es el 85% del total.

El Grupo Socialista, junto con el Gobierno andaluz, viene trabajando en la mejora constante de la red autonómica de carreteras y su red transeuropea para conseguir la integración y cohesión del territorio, la igualdad de oportunidades y el mejor desarrollo rural.

Señorías, para el Grupo Socialista siempre ha sido de vital importancia el mantenimiento de la red viaria de Andalucía. Es necesario mantener este patrimonio, con una conservación tanto preventiva como correctiva potente, que garantice los máximos niveles de accesibilidad, movilidad, seguridad vial y confortabilidad en la conducción en las carreteras andaluzas.

Por ello, apoyamos al Gobierno andaluz en sus actuaciones y reconocemos la gran labor de la Consejería de Fomento y Vivienda en esta etapa de dificultades presupuestarias, inducida sin duda por las políticas de austeridad del Gobierno de la nación, que han caído con su máxima dureza en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Serrano, ¿renuncia al segundo turno…, portavoz del grupo que ha pedido también la comparecencia?

Damos la palabra al señor consejero, ¿os parece?

Señor consejero, siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Voy a intentar, en siete minutos, ir contestando por orden de intervenciones a las cosas que me parecen más relevantes, porque ciertamente no podrá ser de forma exhaustiva.

La señora Nieto plantea, bueno, algunos temas con los que yo estoy de acuerdo. Cuando hablamos ciertamente de las necesidades de que la intermodalidad en el transporte y el ferrocarril acabe ocupando más peso del que ahora mismo tiene, no solo tiene que ver con la descarga, en términos de mejora de la seguridad vial, de carreteras, con un importantísimo flujo de transporte de mercancías por camión, sino que estamos hablando también de oportunidades ligadas al desarrollo económico y al empleo y esa intermodalidad, en el transporte, yo creo que es vital. No lo diré por echar balones fuera, porque esto es una responsabilidad del Gobierno de la nación.

Mañana hay un foro muy importante, que se va a celebrar en Antequera, que tiene que ver con esto, organizado por las Cámaras de Comercio, por la Confederación de Empresarios, y estará la presidenta del Gobierno de Andalucía, el vicepresidente, el consejero de Economía y yo mismo. Y, lógicamente, habrá una parte muy importante del empresariado de Andalucía, estoy convencido.

Porque no es Algeciras-Bobadilla. Acabamos reflejando la ausencia en Algeciras-Bobadilla, pero es Algeciras-Bobadilla, es Antequera, es Córdoba, es Linares-Baeza, es Madrid, es… la salida hacia Europa de lo que representa una oportunidad no concretada, porque es verdad que tenemos unas condiciones de imbatibilidad, desde el punto de vista marítimo, del enclave del puerto de Algeciras, como señalaba el responsable de Ciudadanos, el señor Hernández.

Pero es que no solo vale tener una posición de privilegio en la posición marítima, el primer puerto del Mediterráneo, es que en la intermodalidad ya no compite solo un elemento, un segmento a la hora del transporte, compiten cadenas integradas, y ahí el eslabón debilísimo es el ferrocarril. Por lo tanto, lo que estamos es castrando las capacidades y las posibilidades de desarrollo de Andalucía, y tiene una derivada también en términos de congestionar vías con otro modo de transporte, que podían estar más aliviadas, que exigirían menos mantenimiento, que incrementarían la seguridad. Por tanto, coincidencia en esa dirección.

Bueno, vamos a seguir no solo demandando, sino demandando pero con razones. Yo lo he dicho, lamentablemente, con la sorpresa que ha representado una legislatura en blanco desde el punto de vista del compromiso inversor del Gobierno de la nación. Y es verdad que estamos en una situación complicada desde el punto de vista presupuestario, para todas las administraciones. Pero en esa misma situación de complicación, el ramal litoral del corredor mediterráneo ha merecido casi 6.000 millones de euros de inversión, mientras que Andalucía ha merecido el silencio y el desdén absoluto por parte del Gobierno de España, ¿no? Bueno, pues, esto es una posición política, no es que no había suficientes recursos. Es verdad que hay pocos para todas las demandas que sería deseable apoyar, pero la distribución de los pocos que hay se hace de forma absolutamente asimétrica. Y, claro, es un poco contradictorio…, un poco no, brutalmente contradictorio que señale la Unión Europea a Algeciras como kilómetro cero de dos corredores transeuropeos importantes, el atlántico y el mediterráneo, y que por parte del Gobierno de España merezca la callada por respuesta, el silencio o, en su caso, el desprecio. ¿Hacia dónde vamos, a que otros puertos acaben avanzando a más velocidad? Bueno, es verdad. Y desde la propia Península, en otros territorios con los que no tenemos nada en contra, lógicamente, pero cada uno tiene que defender su posición, y uno tiene que defender sus capacidades y sus oportunidades. Y Valencia crece y Barcelona crece. A pesar de todo, crece más Algeciras, y los datos de 2015 son los mejores datos de la historia del sistema portuario de Andalucía, incluido Algeciras ya en el interanual, con más de cien millones de […] transportadas, pero solo el 0,3% es transporte ferroviario.

Bueno, pues, no podemos aspirar a que sea solo un puerto de tránsito y transbordo, tiene que ser un puerto donde el *input-output* acabe teniendo un peso, y eso tiene un efecto difusor sobre la economía en Andalucía muy importante. Porque […] un factor de incentivo a la localización empresarial, no solo logística.

Bueno, pues, ese debate… Ya digo, mañana va a tener lugar en el… Vamos, iniciado por el propio ámbito empresarial, que sabe que, ligado al desarrollo de estas infraestructuras, hay muchas oportunidades de […] económico y de empleo.

Habla usted del reciclado de materiales. Bueno, lo estamos ensayando. Hay trabajos que se han encargado a todas las universidades andaluzas —lo señalaba también la señora Cañadas, de Podemos—, bueno, I+D+i, conocimiento, investigación, desarrollo, innovación, desde el ámbito del conocimiento, que son las universidades andaluzas, al servicio de las líneas de acción, en este caso, de la consejería, que son casi 20 millones de euros encargados en diferentes proyectos a diferentes universidades andaluzas, también en esta materia.

Hemos ensayado en la autovía del olivar, por ejemplo, la incorporación del reciclado de caucho procedente de neumáticos, que mejora las condiciones de la capa de rodadura, que le da más durabilidad, más confortabilidad, bueno, que incorpora un elemento que hay que valorizar. Tenemos, hace pocos días, tristes ejemplos de cómo se ha hecho lo contrario en otros sitios, ¿verdad? Se ha incorporado lodo de depuradoras para estabilizar taludes, se han incorporado cenizas procedentes de plantas de combustión de biomasa, como generadoras de energía y con un subproducto que también tiene aplicación. Y yo creo que ahí hay un camino por explorar, pero, en cualquier caso, al que la consejería y el Gobierno de Andalucía no es insensible, todo lo contrario, estamos avanzando en esa dirección.

La señora Cañadas plantea… Bueno, me ha planteado muchas cosas, algunas de ellas no vinculadas a la comparecencia. Yo tendría muchísimo gusto en contestarle, pero habla usted del tema… Algunos de los temas que usted ha planteado yo los voy a tratar en la siguiente comparecencia. Tienen que ver con los sistemas metropolitanos de transporte, con el billete único, con una movilidad sostenible… Pero es un debate mucho más amplio, por lo tanto, no era el objeto de la comparecencia que yo había planteado.

Y, en relación con la accesibilidad en los sistemas de transporte públicos, ciertamente hay un decreto que se está cumpliendo, y que hay obligación de que los sistemas y los operadores en esas líneas interurbanas acaben teniendo un porcentaje de autobuses accesible. En el proceso de renovación, además, de todas esas concesiones administrativas en el que estamos embarcados, se hará crecer en términos de exigencia lo que representa igualdad de oportunidades, al final, para todos los ciudadanos, independientemente de cual sea su condición, porque yo creo que se trata de eso, básicamente. La […] tiene capacidad de responder a todos los ciudadanos, independientemente de cual sea su condición y su capacidad de movilidad, con una respuesta que sea eficaz, y por ahí, aunque no sea objeto de la comparecencia, le digo, tampoco quería dejar de responderle en esta dirección.

Sobre Algeciras-Bobadilla no le voy a reiterar lo que ya le he comentado a la señora Nieto.

Y, bueno, el señor Romero hace un primer análisis de la preocupación sobre la seguridad vial, que yo puedo compartir, por supuesto. Tenemos que ser capaces, ante todo, de trabajar de forma coordinada para minimizar lo que representa, bueno, el riesgo asociado a la conducción. Y, claro, no se puede plantear solo en términos… El estado de las vías tiene mucho que ver, sin duda, pero tienen mucho que ver también los modos de conducción, y ahí están los datos históricos. Después de campañas bien orientadas, fortísimas, de opinión pública por parte de la DGT, cómo se ha ido reduciendo la accidentalidad en las carreteras. Bueno, pues eso es un dato importante. Por tanto, hay una combinación de factores, que es el estado de las vías, que es los modos de conducción. Es verdad que en la red secundaria hay más riesgos que en la red de alta capacidad, es evidente, pero, primero, porque las condiciones son distintas. Segundo, que yo creo que tenemos tan interiorizado también el modo de conducir en las vías de alta capacidad que, cuando vamos a la red secundaria, creemos que podemos mantener los mismos parámetros en términos de velocidad que mantenemos en la red de alta capacidad, y no es así. Pero, de forma inconsciente, yo creo que… Y en eso tenemos que ser todos consecuentes, ¿no? No para exonerar a la Administración de la parte que le toca, que yo creo que cada uno tiene aquí un papel que cumplir, pero ciertamente no se puede simplificar. Es un tema complejo, como es el de la accidentalidad, en el que tenemos que estar todos comprometidos para corregirla, solo reduciéndolo a un problema del estado de las vías, sin renunciar, lógicamente, a que eso tiene un peso también notable en ese esfuerzo por la seguridad.

Euros por kilómetro por vías mantenidas. Bueno, mire usted, la comparación es que, en sí mismo, no resiste un mínimo análisis, porque si usted quiere que le compare también los euros por kilómetro… La red de carreteras competencia de la diputación en Andalucía es casi similar en kilómetros a la red de la Junta de Andalucía: más de 10.000 kilómetros competencia de las diputaciones.

¿Cuántos euros por kilómetro dedican a 10.000 kilómetros las diputaciones? Menos que el Estado, obviamente, claro, que tiene solo tres mil y pico de kilómetros en Andalucía. Lo que pasa es que casi todos son de alta capacidad y, por lo tanto, los niveles de exigencia en términos de euros por kilómetro son mucho mayores. Haga usted comparaciones que tengan una cierta homogeneidad. Bueno, pues, de la red competencia del Gobierno autónomo, que son 10.500 kilómetros, no llega a mil, y es importante, la mayor, en términos comparativos, de todas las comunidades autónomas de España, pero el resto, nueve mil y pico kilómetros, son red convencional. Por lo tanto, digamos, la exigencia y la demanda en euros por kilómetro, pues, no es la misma.

Con todo, con todo, no es contradictorio lo que decía el director general de carreteras o yo mismo. Bueno, es verdad, tenemos que hacer un esfuerzo mayor, claro, y lo estamos haciendo. Yo le he dado datos de lo que ha representado el presupuesto de 2016 respecto al 2015…, al 2014, perdón, y al 2015. Respecto al 2014, un crecimiento del 25%; respecto al 2015, un crecimiento de un 5%; 2015-2014, crece un 20%; 2015 sobre 2016, un 5%. En total, un 25%. ¿Me gustaría tener más? Pues, ¿qué le voy a decir? Sí, claro. Esa es mi responsabilidad dentro de la consejería, pero formo parte de un Gobierno que tiene un conjunto de prioridades. Y usted sabe que, al final, lo que no podemos es trasladarles un mensaje a los ciudadanos de que no hay límite y que todo es posible a la vez sin ningún tipo de condicionantes, porque, al final, es un mensaje simple por… No diré que usted tenga intención de falsear, pero, por simple, increíble. Claro, es que, al final, mire usted, es que el debate lo tuvimos en el Pleno hace poco, ¿no?, lo planteaba usted.

¿Es deseable el análisis de cada una parte del territorio de Andalucía a que se desdoble una carretera? Porque acaba de llegar mi compañero comprovinciano, aunque sea del Partido Popular, claro, ¿verdad?, con la petición del desdoblamiento de la carretera de Torredonjimeno-El Carpio. Pues sí, claro, cómo no. ¿Me gustaría a mí, como consejero del Gobierno de Andalucía, además de en mi condición de jiennense, que esa obra se iniciara? Pues claro. Solo que vale 460 millones de euros, solo 460 millones de euros, con un índice medio diario de tráfico de 3.600 vehículos. Claro, ¿entenderá usted que es prioritario que terminemos la obra de desdoblamiento de Alcalá de Guadaíra-Sevilla, que soporta 16.000 vehículos diarios? Yo creo que usted dirá que sí. ¿Entenderá que es prioritario…? Y este ayuntamiento, dirá usted, es que está gobernado por el PSOE, ¿verdad? No, váyase usted a Roquetas, que no lo gobierna el PSOE, ¿no? Entenderá que es prioritario que seamos capaces de terminar también esa obra, que lleva parada tiempo, porque, ciertamente, los operadores turísticos que vienen desde Frankfurt dicen que tardan dos horas en llegar al aeropuerto de Almería y una hora y media en llegar a las playas de Poniente. ¿Es prioritario eso, desde el punto de vista del mantenimiento del empleo? Sí, claro, dígame usted que sí. Pero si usted me dice que todo es prioritario, al final, todo no suma cien. Y el señor Montoro, vamos, y el Gobierno de España, en fin, yo creo que más complaciente de lo que debía ser con Bruselas, ha planteado, en fin, la aceptación de un calendario que podía haber sido de otra manera. En cualquier caso, en ese calendario, ha hecho una distribución asimétrica de los recursos disponibles, quedándose con el 80% del margen de maniobra, dejando a las comunidades autónomas el

20%, comunidades autónomas que tienen poquísima capacidad de ser elásticas en un gasto que no lo es, el sanitario, el educativo, el de la dependencia. Que, por cierto, en la dependencia, ustedes se retraen, y el Gobierno de Andalucía cubre lo que ustedes no ponen. Claro, la suma de todo no da cien.

¿Hemos planteado alternativas? También, hemos dicho, mire usted, en infraestructuras que tengan elementos clarísimos y que representen eliminación de cuello de botella para el desarrollo económico y el empleo —no todas lo son, pero algunas de forma clara—, bueno, ¿por qué no se puede plantear que no computen en el déficit? Eso se planteó por primera vez en un consejo de ministros, en Estocolmo, hace unos pocos años. Tampoco es una barbaridad que se haya querido […] en Europa. Bueno, alternativas sí que hay, porque, claro, en política, de eso se trata, de que las cosas pueden ser de otra manera. Pero para que sean de otra manera, cada uno tiene sus prioridades, su orientación.

¿Podemos hablar del sistema tributario en España? Pues también. Es decir, al final lo que no puede ser es que pretendamos, con niveles de recaudación que tiene el Estado español, similares a los de Estonia y Lituania, acabar teniendo el Estado de bienestar de Dinamarca. Esto no es posible. Y si estamos diciendo lo contrario, estamos trasladando a los ciudadanos un mensaje equívoco, y yo creo que exige una mínima dosis de seriedad para acercarse al análisis de una realidad compleja y priorizar cada uno lo que cree que es básico. Nosotros creemos que es básico…

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero…

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señor consejero.

… sostener los pilares del Estado del bienestar, y nos parece que es una prioridad absoluta. Dicho desde la Consejería de Fomento, parece que es una contradicción, ¿verdad?, pues, no lo es. Y con el incremento, y hablamos de seguridad vial, de un 25% en los recursos destinados en el año 2016 respecto a 2014, creemos que estamos haciendo un ejercicio de racionalización de lo que supone un esfuerzo para la mejora de la seguridad vial de los ciudadanos, para el mantenimiento de la red, pero evidentemente no haciéndolo a costa de sacrificar otras políticas básicas de este Gobierno con las que yo naturalmente coincido, porque formo parte de él.

Entonces, yo creo que, en este sentido, no está mal que vayamos haciendo un acercamiento un poco más riguroso, más sensato, más creíble a una realidad que es modificable, sin duda, pero que no lo es solo con invocaciones mágicas, diciendo, mire usted, la relación de todas las cosas que son deseables representa una inversión de 18.000 millones de euros en Andalucía... Dígame usted. Pues, ya se lo dije un día, ¿me invita usted a que incumplamos el déficit? ¿Me invita usted a que recortemos el Estado de bienestar? Dígame usted a lo que me invita, porque yo lo que digo es que estamos haciendo un ejercicio de responsabilidad en este Gobierno, manteniendo unos principios políticos básicos que vamos a seguir defendiendo.

Gracias, por supuesto, al partido y al portavoz del Partido Socialista por el apoyo al Gobierno reiteradamente, porque sin él, ciertamente, sería imposible llevar adelante una tarea complicada como esta.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-15/APC-000612. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el billete único de transporte en el área metropolitana de Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al punto dos del orden del día, solicitud de comparecencia que formula el Grupo Parlamentario Popular al excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el billete único de transporte en el área metropolitana de Sevilla.

Tiene, en primer lugar, la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias de nuevo, señor presidente.

En esta ocasión, ciertamente, comparezco a petición del Grupo Popular y voy a intentar hacer un análisis rápido de lo que representa este Consorcio Metropolitano de Transportes de Sevilla.

El consorcio saben ustedes que es una entidad de Derecho público de carácter asociativo, que tiene personalidad jurídica propia, independiente de la de sus miembros, que tiene un patrimonio propio, una administración autónoma y que forma parte del sector público andaluz.

Se constituyó el 30 de marzo de 2001. Las administraciones que inicialmente constituyeron el consorcio fueron 22 ayuntamientos, el de Sevilla…, ayuntamientos y diputaciones, Sevilla, la Diputación de Sevilla —Sevilla capital—, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, Mairena del Aljarafe, La Rinconada, Camas, Coria del Río, San Juan de Aznalfarache, Tomares, Castilleja de la Cuesta, La Algaba, Puebla del Río, Gines, Bormujos, Santiponce, Valencina de la Concepción, Gelves, Espartinas, Palomares, Salteras, Almensilla y Castilleja de la Cuesta.

Por acuerdo del consejo de administración de 5 de diciembre de 2007, se incorporan como miembros de pleno derecho otros 16 municipios, dentro de los que están Albaida del Aljarafe, Alcalá del Río, Bollullos de la Mitación, Benacazón, Brenes, Carmona, El Viso del Alcor, Gerena, Guillena, Isla Mayor, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Olivares, Sanlúcar la Mayor, Umbrete y Villanueva del Ariscal.

Y, en virtud de otro acuerdo posterior, en este caso, de 18 de julio de 2010, se incorporan también como miembros de pleno derecho los municipios de Aznalcázar, Aznalcóllar, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa.

En la actualidad, el ámbito de prestación de servicios del consorcio se extiende a 45 municipios, con una extensión territorial de 4.233 kilómetros cuadrados, el 30% de la superficie de la provincia de Sevilla, y atiende a una población de 1,48 millones de habitantes, es decir, el 76,4% del total provincial, con una densidad de población de 350 habitantes por kilómetro cuadrado aproximadamente.

Para completar el ámbito metropolitano definido por el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, el POTAUS, solo quedaría pendiente la incorporación de un municipio: Utrera.

El marco tarifario para la prestación de los servicios de transporte público coordinados por el consorcio se puso en marcha en 2002, con el objetivo de superar el modelo concesional sustentado exclusivamente en tarifas kilométricas por otro más innovador basado en la división del territorio en zonas tarifarias y, sobre todo, en un único título de transporte: el denominado billete único.

Este billete único incentiva —o despenaliza, como ustedes quieran— los transbordos entre distintos modos de transporte; favorece económicamente a los usuarios habituales del transporte público, y se trata del único título intermodal válido en todos los modos de transporte metropolitanos y en todas las áreas metropolitanas de Andalucía.

Era el año 2007 cuando se completó la migración del título de transporte inicial, un bonobús de banda magnética, a la tarjeta actualmente operativa, con un chip sin contacto, interoperable en toda la red de consorcio de transportes de Andalucía, como antes les señalaba.

Actualmente, la tarjeta de transportes se puede utilizar en la red de autobuses metropolitanos, en la línea 1 del Metro de Sevilla, en la red urbana de Tussam, autobuses y tranvías, en la red urbana de los ayuntamientos de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor. Y también se puede utilizar la tarjeta de transporte como medio de pago en todos los transportes del núcleo de cercanías de Renfe en Sevilla y para los trayectos de media distancia entre Sevilla y Cádiz y viceversa.

Como ventaja añadida, las personas usuarias de esta tarjeta tienen la posibilidad de acceder de forma gratuita a una bicicleta del servicio Bus+Bici del consorcio, situado en la estación de Plaza de Armas, todos los días laborables, desde las 7:30 de la mañana hasta las 24:00 horas.

La tarjeta de transporte supone un ahorro medio del 30% en cada viaje sobre el precio del billete sencillo en los autobuses metropolitanos, más un 20% adicional en las operaciones de transbordo realizados entre modos de transporte, en una horquilla de 2 horas, desde la primera cancelación o uso.

No menos importante es el avance social producido con la implantación de la tarjeta de transporte de familia numerosa en el año 2010. En este caso, se permite disfrutar de un descuento sobre el que ya se ofrece con la tarjeta, del 50% en el caso de familia numerosa de régimen especial y de 20% en el supuesto de familia numerosa de régimen general.

Por tanto, en ninguna otra comunidad autónoma, con más de una provincia, de España existe una tarjeta de transporte con prestaciones al usuario de transporte público como la andaluza. En ninguna, salvo Madrid, que es uniprovincial. Estoy hablando de comunidades autónomas que tengan más de una provincia.

Con una sola tarjeta, podemos viajar en los urbanos, en los interurbanos, en los metros, en el servicio marítimo, obtener una bicicleta gratuita para desplazamientos y complementarlo así el tiempo [...].

En el año 2015 se registraron más de 24,9 millones de viajes con la tarjeta, de los cuales 9,8 millones corresponden a los autobuses metropolitanos; 9,2 millones, a metro; 5,8 millones, a Tussam y otros urbanos, y casi 139.000 compras de títulos de viajes, a cercanías de Renfe.

El uso de la tarjeta de transporte se ha situado en el 75,8% de los autobuses metropolitanos y en el 59,2% en el metro.

En conjunto, los viajes con la tarjeta crecieron un 0,13% respecto al año anterior. Destacar el aumento de las tarjetas de otros consorcios de transportes de Andalucía en el de Sevilla. El que tenga una tarjeta de transportes de un consorcio distinto, de otra aglomeración urbana de Andalucía, puede utilizarla en Sevilla y viceversa.

Se ha producido un uso de tarjetas de 167.846 viajes, lo que supone un 138% más, y de la tarjeta de Sevilla, en otras áreas metropolitanas, han alcanzado los 105.430 viajes.

Actualmente se encuentran en uso más de 600.000 tarjetas, de las que más de 130.000 tienen la consideración de tarjetas de familias numerosas, con importantes descuentos adicionales a los que ya de por sí tiene la tarjeta de transportes.

En el periodo 2015 se efectuaron más de 2,2 millones de recargas y las ayudas al transporte para familias numerosas fueron 248.000 euros, de un total de 8,7 millones de euros, que es la subvención o el apoyo, el incentivo que desde el Gobierno de Andalucía se mantiene para esta movilidad sostenible en el conjunto de modo de transportes del entorno metropolitano.

El billete único avalado por los propios usuarios que usan cada vez más el billete y el servicio público de transportes es la mejor forma de comprobar su eficacia y su aprecio.

Y, por ponerles un ejemplo, un usuario podría salir de su casa en Marina del Aljarafe y, con su tarjeta del consorcio, tomar el metro de Sevilla, viajar también en el sistema urbano del Ayuntamiento de Sevilla, de Tussam, subirse a una bicicleta del consorcio, comprar un billete de tren hasta el Puerto de Santa María, coger allí el catamarán a Cádiz, usar el autobús urbano de Cádiz, y, de vuelta, lo mismo, es decir, todo ello con una sola tarjeta, la tarjeta del consorcio.

Pero ¿qué queda pendiente, por tanto? Pues, nos queda todavía que dar un paso, está pendiente que se integren tarifariamente los servicios de cercanías de Renfe, con quien se tiene suscrito un protocolo, pero que no se ha acabado de concluir. Sin embargo, del operador ferroviario, en fin, esperamos que acabe dando la respuesta. Consideramos que mejora al final la prestación del servicio al conjunto de ciudadanos independientemente del modo de transporte que se utilice, independientemente de quien sea el titular de ese transporte. Da igual que sea competencia de la Junta de Andalucía, si hablamos de un metro, del ayuntamiento si hablamos de un autobús urbano, de una red interurbana o de cualquier fórmula, en este caso, también de la propia red ferroviaria del Estado, como es el caso de Renfe.

Desde la Junta de Andalucía, estamos trabajando y esperamos que al final seamos capaces de resolver esta falta, en principio, de concreción de Renfe para poder incorporar, le digo, un eslabón más que sería el que cerraría definitivamente el círculo en la prestación de sus servicios a los ciudadanos.

Y le voy a poner un ejemplo, y con esto termino, de lo que representa un viaje con y sin tarjeta. El coste sin la tarjeta del consorcio, por ejemplo, para un desplazamiento a Alcalá de Guadaíra-Sevilla tiene un coste de 1,65 euros. Si se hace un trasbordo y se viaja en Tussam será 1,40. El coste total serían tres euros. Con el coste soportado con la tarjeta del consorcio estaríamos hablando de un coste total del viaje de 1,528, es decir, un ahorro del 49,9% para el usuario.

Destacarles que, al cierre del 2015, hay 600.716 tarjetas del consorcio operativas, lo que supone 61.948 tarjetas más que en el año 2014.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez, por un tiempo de siete minutos en su primera intervención.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí, muchas gracias.

Muchas gracias, consejero, por las explicaciones que hoy nos ha ofrecido sobre la tarjeta del consorcio del área de transportes del área metropolitana de Sevilla.

Que nos parecen muy importantes los datos que ha dado, y revelan la necesidad que hay en toda el área metropolitana, donde se mueven alrededor de un millón de personas y los datos son muy preocupantes, y, lógicamente, pues una oferta por parte de un consorcio de transportes metropolitanos tiene que ser utilizada.

A nosotros hoy lo que queríamos llamarle la atención es sobre la última parte de su intervención y de su exposición, que es sobre la integración tarifaria.

Efectivamente, existe esa tarjeta del consorcio, que es un billete único, que permite que se use en varios transportes, como bien ha señalado, autobuses urbanos, interurbanos y metro, y tiene descuentos en los trasbordos. Y, efectivamente, pues presta un servicio importante de ahorro, pero, como bien ha señalado, sigue dejando fuera a los trenes de cercanías.

Y estoy absolutamente en desacuerdo con las manifestaciones que hace con que el área metropolitana de Sevilla es la mejor en materia de intermodalidad y en temas de tarjetas, porque ya los habitantes de Madrid y de Barcelona disfrutan de abonos que permiten usar todos los tipos de transportes. De hecho, en los consorcios está integrado el Estado también, cosa que aquí no ocurre.

La tarjeta verde del consorcio metropolitano del área de Sevilla, que tiene ventajas económicas para los autobuses, el metro, el préstamo de bicis, en el caso del tren solo sirve para comprar en ventanilla el billete, tal como si lo hiciera en las ventanillas de Renfe, es decir, es una tarjeta monedero que no tiene absolutamente ninguna ventaja. Lo que el cliente compra, pues, digamos que el consorcio de transportes metropolitanos se lo ingresa directamente a Renfe, pero no se disfruta de la integración tarifaria, y eso es justamente lo que hoy yo le venía a preguntar.

Ha citado usted el protocolo que se firmó en el año 2008, que ya hace ocho años, ¿no?, y del que a mí me gustaría saber si usted ha seguido, quizás, la línea que hubiera marcado en su consejería, y, por supuesto, dentro del Plan de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla, aprobado en el año 2006, hace ya más de diez años, en el que se trazaban todo ese tipo de directrices.

Mire, de ese Plan de Transporte Metropolitano, hay un dato que a mí me parece que es muy preocupante, y es que en el 2020 en el área de Sevilla se prevén 884.000 vehículos al día, de movilizaciones de vehículos, hacia el área de Sevilla, a los accesos a Sevilla. Eso supone 34.153 toneladas al año de CO_2.

Quiere esto decir que los planes que se aprueban tienen una finalidad importante, y es mejorar el bienestar de las personas, mejorar la movilidad de las mismas y también mejorar la calidad ambiental del área metropolitana de Sevilla.

Y esos objetivos que se preveían en el Plan de Transporte Metropolitano están lejos de cubrirse y, por tanto, bueno, pues hoy yo espero que, quizás en su segunda intervención, pues usted nos diga si realmente va

a instar a cercanías, a establecer de común acuerdo, a sentarse en una mesa, a ver cuáles son todas esas cosas que hay que hacer.

Porque es evidente que habrá que acometer algunas reformas, porque es necesario disponer de una buena red corporativa de comunicación. Es necesario adaptar el *software* de los sistemas de control de acceso, las canceladoras, instalar tornos en las distintas..., en las 34 estaciones de cercanías que existen en el área de Sevilla. Habrá que adecuar las máquinas de venta, etcétera.

Pero, mire, todo eso tiene un beneficio muy importante. Usted ha citado algunos de los descuentos, pero yo le quiero poner un ejemplo. El billete de Sevilla a La Rinconada, el billete sencillo de Renfe cuesta 1,80 euros. Si se compra con la tarjeta de consorcio, por billete sencillo cuesta 1,65; con la tarjeta del consorcio cuesta 1,16, pero con el abono mensual de cercanías de Renfe cuesta 0,58. Es decir, el billete empezó en 1,80 euros por Renfe y termina en 0,58 si existe ese precio del abono mensual de Renfe.

Quiere decir que hay una grandísima diferencia, es casi la tercera parte. Y eso significa, pues, más dinero en el bolsillo de los andaluces, muy especialmente de la gente que más lo necesita. Porque nos parece muy bien que con la tarjeta del consorcio se puedan hacer promociones, digamos, a consumidores, está muy bien en el área de familias numerosas, pero también es necesario, por ejemplo, atender a los más jóvenes con tarjetas bonos universitarias.

Y, bueno, pues esta es la cuestión que nosotros hoy le queríamos venir a plantear, que a la mayor brevedad... En la pasada legislatura, su predecesora, bueno, parece que quiso impulsar el tomar las competencias de cercanías, pero da igual, lo importante es que las competencias en movilidad en el área metropolitana de Sevilla son de la Junta de Andalucía y, por lo tanto, señor consejero, le toca a usted, le toca a usted impulsar esa mesa para que la realidad del billete único en el área metropolitana de Sevilla, con su integración tarifaria, pues sea una realidad. Si usted no lo hace, pues para eso estamos nosotros aquí, para pedírselo, para que a la mayor brevedad se ponga en marcha, porque hace ya muchos años que se viene hablando, desde 2008, ese protocolo se quedó durmiendo el sueño de los justos, y no sabemos nada.

Por lo tanto, si en este segundo turno usted nos manifiesta qué pasos se han dado, pues le estamos muy agradecidos. Y si no, yo le pido encarecidamente que se ponga manos a la obra, porque me parece que es una de las mejores cosas que se puede hacer para el bienestar de las ciudades y los ciudadanos en mejorar su calidad de vida y el bienestar de los mismos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Alguna consideración previa, antes de ir a los detalles.

Mire usted, ya le anuncio que la ley de movilidad sostenible la tendremos en trámite parlamentario antes de final de año, nos parece que... Estamos no solo preocupados, valga el juego de palabras reiterativo de muchas ocasiones, sino ocupados.

Mire usted, la inversión agregada es un apartado de lo que representa incorporar infraestructuras con el objetivo de hacer la movilidad sostenible, porque tal como está, pero no solo en Andalucía, en las grandes ciudades, en las grandes aglomeraciones urbanas andaluzas, sino en el conjunto del país, es absolutamente insostenible. Y, por eso, se están tomando medidas que tienen que ver yo creo que con la racionalidad, a la postre. Generar infraestructuras para, que sustituyan modos mucho más perniciosos para la salud de la gente, para la seguridad de la gente, que tienen que ver con la economía en términos de ventaja comparativa, que tienen que ver con el clima... Bueno, usted ha señalado alguno, ¿no?, las emisiones de CO_2.

Mire usted, yo llevo… Mañana…, no, perdón, el viernes voy a Granada también, donde sabe usted que está haciéndose una infraestructura importante, que es el metro de Granada. Hay una parte que tiene que ver con la salud de los ciudadanos, que es la contaminación por el humo de la combustión de vehículos, diésel fundamentalmente, en las grandes ciudades, que con el último análisis que hace la Organización Mundial de la Salud, que ha evaluado 3.000 ciudades en el mundo, incluidas todas las capitales de provincia de España. Hay datos que son preocupantes, datos que tienen que ver, como digo, con la inhalación de esas micropartículas difusas, de las que pensamos que estamos a salvo, pero que estamos inmersos, como el que está permanentemente al lado de un fumador de tabaco. Es decir, la propia Organización Mundial de la Salud habla del riesgo que supone, ¿eh?, comparable al consumo de tabaco, la inhalación de esas micropartículas difusas en los ambientes urbanos, procedentes de la contaminación por tráfico. Me parece un problema serio, es un problema de salud a la postre, ¿no?

Claro, la propia Comisión Europea establece en 30.000 millones de euros lo que se podría ahorrar en gasto sanitario si fuésemos capaces de reducir ese nivel de contaminación. Eso es aplicable con carácter general a todos los ámbitos de aglomeraciones urbanas, todos. Si usted lleva eso al análisis de lo que representa la población en España, 30.000 millones de euros sobre 500 millones de habitantes, estaríamos hablando de 2.800 millones de euros de ahorro sanitario en el caso de España, y con la población andaluza, hay casi quinientos millones de euros de ahorro en gasto sanitario. Un incremento de la expectativa de vida de dos años es lo que establece. Ya no le digo en términos económicos, todas las *deseconomías* ligadas a los atascos, al consumo innecesario de energía, a la accidentalidad que representa más en los ámbitos urbanos y metropolitanos que en los ámbitos interurbanos, con lo que lleva no solo de sufrimiento humano sino de pérdidas asociadas a las bajas laborales... Bueno, la suma de todo eso lo estiman en un 2% del PIB. Estamos hablando de salud, estamos hablando de economía, estamos hablando, además, de medio ambiente, a la postre derivada en términos de salud y de seguridad que..., los efectos sobre el sistema más vulnerable, que es el clima.

Por tanto, coincidencia en la necesidad de que tenemos que actuar, pero no vale solo con hacer un pronunciamiento. La Junta de Andalucía está actuando, y no hay ninguna comunidad autónoma en España que esté desarrollando de manera simultánea una inversión agregada superior a los 2.000 millones de euros en momentos de dificultades presupuestarias, que no se lo voy a reiterar, con el tren-tram en la bahía de Cádiz, con el metro de Granada, con el metro de Sevilla, con la conexión tranviaria entre Alcalá de Guadaíra y Sevilla…, en fin, herramientas...

Y se lo pongo eso a nivel de los carriles bici. El otro día anunciamos la licitación del acceso desde el Aljarafe hasta Sevilla, ¿verdad? Porque todo lo que represente tener un sistema integrado, un sistema que persuada, en términos de comodidad y en términos de bajo coste a los ciudadanos para que dejen el coche en su casa, estará sirviendo para hacer más fluido el tráfico en las ciudades, para velar por la salud de los ciudadanos, para incrementar lo que representa la *deseconomía* ligada a todo lo que he señalado y repercusión en el PIB...

En el diagnóstico estamos de acuerdo, lo que pasa es que hacen falta medidas. Y lo que le digo es que ninguna comunidad autónoma, ¿eh?, ninguna comunidad autónoma de España con más de una provincia —he […] a Madrid, usted ha hecho referencia a Madrid, en fin, exceptuamos a Madrid—, ninguna tiene un sistema como el que hay en Sevilla en términos de integración de los diferentes modos de transporte. ¿Por voluntad de quién?, de todas las administraciones que tienen competencia, porque yo creo que todos son conscientes. Es decir, el Ayuntamiento de Sevilla es consciente de que es insostenible el modelo de transporte ligado al uso particular de vehículos. La Junta de Andalucía tiene competencias de la misma manera. ¿Lo tiene que hacer Renfe también? Claro.

Yo no pretendo establecer... Mire usted, yo intento tener voluntad de entendimiento, porque lo que me importa es la solución de los problemas, no acabar teniendo un espacio más o menos brillante de intervención frente a algo. Yo no tengo ninguna necesidad de pelearme con el Ministerio de Fomento y con el operador de la red ferroviaria en España. Lo que quiero es llegar a acuerdos y hemos llegado, es decir, el tren tranvía de la bahía de Cádiz, por ejemplo, que estaba atascado en relación con el tema de la interlocución con Adif y con Renfe lo hemos desliado. Y el otro día estaba la ministra en Cádiz y dijo que, bueno…, estamos cerrando un acuerdo.

Bueno, pues en cuanto Renfe esté dispuesta a hacer ese proceso de integración tarifaria, yo, encantado. Estamos así, intentándolo. ¿Por qué? Porque lo que estaremos haciendo, independientemente de quien sea el ámbito competencial, es prestando un mejor servicio al ciudadano, a un ciudadano, que vive en un determinado sitio —en el Aljarafe, en Sevilla capital, en Bormujos, donde viva—, y que lo que quiere es poder moverse con seguridad, con prontitud, haciéndolo por un método que no sea pernicioso para su salud, haciéndolo por un método, si es posible, que lo es, que minimice también los riesgos a futuro para los que han de venir detrás de nosotros. Al final, somos usufructuarios de un medio natural, no somos los dueños. Por lo tanto, ese ejercicio de solidaridad o de responsabilidad si me lleva a la postre con generaciones futuras también tiene que estar presente en el comportamiento de los ciudadanos.

Por lo tanto, coincidencia en el diagnóstico y, bueno, en eso también decirle..., y no es un debate que yo quiera agriar con usted, también hay sensibilidades distintas, ¿no? Cuando hablamos de la bicicleta y hablamos de lo mismo...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, termino ya, señor presidente.

... dos ayuntamientos que no han tenido a bien sumarse al Plan Andaluz de la Bicicleta han sido el Ayuntamiento de Jaén y el de Granada, los dos, en aquel momento gobernados por el Partido Popular. Ese es su derecho, ¿no?, tampoco... Las prioridades las fija cada uno en función de cómo percibe la realidad.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Martínez, tiene usted por tres minutos su intervención.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señor consejero, bueno, ha citado usted la ley de movilidad sostenible, pero no hablamos ya de leyes, hay muchas leyes. Y antes se ha citado aquí la de accesibilidad en el transporte y supresión de barreras arquitectónicas, y tampoco se cumple en Andalucía.

Y, bueno, estamos hablando de que, al final, la Junta hace demasiados planes que no se cumplen, planes como el plan del transporte metropolitano del área de Sevilla, planes como el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, el POTAUS, plan como el plan general de ordenación urbana de Sevilla y los planes generales de ordenación de los distintos municipios, que llevan incorporadas sus planificaciones de transporte, etcétera.

Y hablaba usted de prioridades. Pues, claro que hay que establecer prioridades, pero es que ustedes llevan 30 años estableciéndolas. Y en esos 30 años han tenido la posibilidad de hacer los planes a futuro. Y ahí está, el plan director de infraestructuras de Andalucía, que no se ha cumplido en todos los años en los que ustedes han estado gobernando, también gobernaban en el Gobierno de la nación. Y, por lo tanto, ahí ustedes eran los únicos responsables de establecer las prioridades. Y no tenemos en este momento tampoco sobre la mesa un plan prometido, como es el plan de infraestructuras sostenibles de transportes en Andalucía, el PISTA.

En definitiva, señor consejero, a mí me parece bien el tema de hacer promesas y objetivos, pero, claro, si consideramos las cifras, ¿no?, las buenas voluntades se concretan en los viajeros que utilizan los distintos modos de transporte. Efectivamente, la línea de metro es un éxito, 14,8 millones de usuarios al año es un éxito, pero no hay que despreciar la red de cercanías, que tiene entre siete y ocho millones y nueve millones.

Por lo tanto, señor consejero, fundamental. Pero, por supuesto, lo que quiero decirle es que si usted, como responsable del área de Fomento en Andalucía, pues, igualmente no se hubiera paralizado por parte de la Junta de Andalucía el metro en la red de Sevilla, pues, desde el año que se inauguró la línea 1, ya podríamos estar incorporando viajeros en modo sostenible, llamémoslo así, para eliminar todo ese tipo de perjuicios que usted ha citado.

Por lo tanto, nos queda mucho trabajo por hacer, pero yo lo que le pido, señor consejero, es que haga usted sus deberes, que tiene su consejería, que tiene la empresa pública, y que diga qué es lo que hace falta

para poner en marcha realmente esa integración del billete único, porque creo que serán muchos los sevillanos que se lo agradecerán.

Nada más, muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Cierra este turno de intervención, señor consejero, por tiempo de cinco minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora Martínez, coincido con usted en una cosa: queda mucho por hacer.

Discrepo en otras muchas cosas, le voy a dar razones, mire usted. ¿En qué discrepo? Mire usted, Andalucía es pionera en este tema, como en otras tantas cosas. Y dice usted en términos arrojadizos: «llevan 30 años». Exactamente los años que los ciudadanos andaluces han decidido que sea mayoría esta fuerza política para orientar al Gobierno, por algo será.

Y, también en materia de movilidad sostenible, yo le he señalado, salvo Madrid, que tiene otras circunstancias, busque usted una comunidad autónoma, la que quiera en España, a ver cuál de ellas, en los grandes ámbitos de aglomeraciones urbanas, tiene, por ejemplo, en relación con Sevilla, dígamelo, bueno, claro, Barcelona y Madrid. Hombre, Barcelona y Madrid, una, con tres millones y pico de habitantes, mire usted, y con toda la fuerza que ha podido el Estado desplegar a lo largo de la historia allí. O sea, ninguna comunidad autónoma, le he dicho, ninguna, en España, en materia de incorporación de infraestructuras al servicio de la movilidad sostenible, está haciendo el esfuerzo que ha hecho Andalucía, ninguna. Y, de paso, quiero hacerle unas reflexiones. Se lo digo, además, desde la serenidad, no desde el reproche, porque no me interesa, como le decía, la política como trinchera.

Entonces, en Málaga sabe usted que tenemos una infraestructura muy importante en desarrollo, que está teniendo más inconvenientes de los que debería a tenor de la posición del ayuntamiento en los últimos tiempos. Tenemos hecho el 86% de la inversión global, de en torno a 800 millones de euros, y estamos transportando 5 millones de viajeros. Con el resto, hasta el ciento por ciento, es decir, con poco más del 14%, multiplicaremos por 4 el número de viajeros transportados. Eso significa quitar de la circulación en Málaga cuatro millones de vehículos. Bueno, el tiempo apremia, no solo por el coste económico sino, como antes le señalaba, por la salud de la población, por la seguridad de los desplazamientos, por los temas que tienen que ver con la economía y con la sostenibilidad de las finanzas públicas también. Bueno, pues, sean consecuentes y lleven las cosas a su sitio. Y estoy tan de acuerdo con lo que usted decía del tema ferroviario, que en Málaga se suscita el debate de la conexión con el PTA. Claro, surge, en principio, por parte del ayuntamiento, como una maniobra de distracción para intentar introducir un elemento de confusión. Ahí estamos convencidos de que se trata de la integración racional de diferentes modos. Allí, lo lógico es que sea cercanías quien opere, y, por tanto, que sumemos piezas en un puzle que tiene que ser complementario.

Pues, en Sevilla estamos en la misma dirección, y están todas las piezas encajadas en relación con la integración tarifaria y con lo que es el mejor servicio a los ciudadanos, salvo Renfe. Y lo que digo, señora Martínez, no quiero estar en un espacio donde yo acabe reprochando a Renfe lo que no hace, sino buscando un punto de encuentro para que Renfe acabe integrándose en lo que representa la mejora del servicio que tienen que recibir los ciudadanos, en este caso, de Sevilla.

Y, desde luego, la ampliación del metro de Sevilla, usted sabe cuáles son, ya no digo las circunstancias presupuestarias. Es que es imposible acometer la ampliación del metro de Sevilla si el Estado no hace lo que ha hecho en el conjunto de sistemas metropolitanos de transportes en España, como lo ha hecho en Barcelona, como lo hizo en Madrid, como lo ha hecho en Valencia, como lo hizo en las infraestructuras que se generaron en Andalucía, en el caso de Málaga o de Sevilla, y la ampliación que se pueda hacer del sistema de transporte metropolitano ferroviario de Sevilla tiene que contar inexorablemente con el compromiso del Gobierno y, hasta ahora, lo que ha hecho ha sido declinar el planteamiento cuantas veces se le ha ido reiterando.

Por lo tanto, seamos coherentes también. Y le voy a dar una noticia, de todas formas, porque seguramente lo ha planteado usted, si lo hubiera sabido no lo dice, ¿no? El PISTA, desde ayer, está en información pública, en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000260. Pregunta oral relativa al requerimiento de desalojo y advertencia de lanzamiento judicial a familias de los pisos del MOPU en El Puerto de Santa María

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a las preguntas con respuesta oral del consejero.

Ruego a los que hacen la pregunta y al señor consejero, saben que tienen dos minutos y medio cada uno, que se administren bien los tiempos.

En primer lugar, el señor Saldaña se dirige al consejero y le pregunta por el requerimiento de desalojo y advertencia de lanzamiento judicial a familias de los pisos del MOPU en El Puerto de Santa María.

Señor Saldaña, tiene usted la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, en el Camino de Sarmiento, en El Puerto, hay cuatro bloques de viviendas, antiguas viviendas destinadas al cuerpo de peones camineros. Están reguladas o estaban reguladas por un estatuto que data del año 1965, por el cual el ministerio les permitía el uso a determinadas personas que trabajaban para la Administración, normalmente también de los trabajos menos cualificados y se les ayudaba, en cierta manera, con estas viviendas.

Cuando la Junta de Andalucía asumió las competencias en materia de carreteras, también asumió una serie, diríamos, de beneficios y cargas y, en este caso, de los cuatro bloques. Dos bloques quedaron en propiedad del ministerio, los bloques 1 y 4, competencia del Gobierno de España, para las personas que todavía seguían, bueno, pues, vinculadas a los trabajos de carreteras del ministerio; y los bloques 2 y 4…, perdón, 2 y 3, en la Junta de Andalucía.

Sin embargo, los inquilinos o las personas que estaban en estas viviendas han tenido destinos muy distintos. Si bien el Gobierno de España, en febrero de 2013, pues, realizó la desafectación de estas viviendas y estableció el procedimiento para que se pudieran, bueno, adquirir por los antiguos trabajadores, las viudas, los jubilados, incluso los excónyuges de personas que habían estado trabajando y que ahora, pues, ya se habían separado.

Sin embargo, el procedimiento que ha seguido la Junta de Andalucía es completamente distinto: ha iniciado la recuperación, el desalojo y, en algunos casos, incluso ya el desahucio, ¿no?, de personas que están viviendo allí, antiguos trabajadores.

La pregunta es: ¿qué motivos justifican estos requerimientos? Y, además, si existen trabajadores a los que no se les está iniciando este procedimiento por parte de la Junta de Andalucía, cuando cumplen exactamente los mismos requisitos y condiciones que a los que les están llegando estos requerimientos.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Le contesto con brevedad. No voy a reiterar la parte descriptiva que usted ha hecho, con la que coincido, porque es cierta, pero en la actualidad, de las 12 viviendas a las que usted se refiere, seis están ocupadas lícitamente por trabajadores en activo, seis. El resto, dos de ellas, están en manos de personal jubilado, que ya no tendrían derecho a la ocupación, y otras cuatro están ocupadas por familiares de los ocupantes originarios, que, por cierto, algunas tienen otra residencia, es decir, están ocupadas de forma ilegal.

¿Cuál es la responsabilidad de la Administración? Y viene a pelo, porque ayer, creo que ayer o anteayer estaba yo en Córdoba en una comparecencia también, en una reunión con el alcalde, y surgió un tema que tiene que ver con las ocupaciones de vivienda de forma anómala o ilícita, o como usted quiera.

La obligación de la Administración, y en eso esta consejería es absolutamente clara y contundente, es… No vamos a dejar en la indefensión a ninguna persona que fehacientemente demuestre que no tiene una alternativa residencial. Quiero dejarlo claro, en El Puerto de Santa María, en Córdoba…, porque forma parte también de la información que sale hoy en prensa relativa a algunas manifestaciones […].

Pero nuestra responsabilidad es que la Administración cumpla con las normas, con las normas que se ha dado, y no valen ocupaciones ilegales, ilegítimas. Y yo supongo que usted no las defenderá, no me estará invitando a que haga oídos sordos o que mire para otro lado, cuando estamos hablando de ocupaciones de viviendas de gente que no tiene derecho a ocuparlas. Entre otras cosas, porque la garantía de la defensa de los intereses y de los derechos de los más débiles está en que todos cumplamos con el ordenamiento jurídico. Porque, si no, a los más débiles no los protege nadie. Entonces, si hay algunas de esas viviendas ocupadas que no tienen derecho, porque tienen otra vivienda, porque no les ampara la normativa vigente, lo que tenemos que hacer, desde la consejería, es liberar esas viviendas, no para dejarlas vacías, para entregarlas a personas que, con arreglo al registro municipal de demandantes de viviendas, cumplan las condiciones, naturalmente, que les dan derecho a acceder a esas viviendas.

Esa es la posición de la consejería, y en eso estamos trabajando.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Saldaña, le queda medio minuto.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor consejero.

Mire, la ley, hay que tratar a todo el mundo por igual. Y yo le pregunto, ¿tiene usted, efectivamente, conocimiento de que se han iniciado los procedimientos de desalojo de todas y cada una de las familias que están en las mismas condiciones? Porque, si eso no fuese así, estaría también usted incurriendo en una legalidad. No usted directamente, pero sí la Administración de la que usted es responsable.

Habla usted de ocupación ilegal de viviendas. No ponga a estas personas en la misma tesitura que una ocupación entendida al uso.

Y lo que sí le digo —yo no le incito a nada—, pero a usted se le llena la boca criticando al Gobierno del Partido Popular, y resulta que ustedes están haciendo cosas que, después, en una pancarta y detrás de un megáfono dicen que no la hacen, y en realidad es que lo están haciendo en El Puerto de Santa María con familias que llevan más de treinta años viviendo allí.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Medio minuto, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Bueno, le reitero lo que estaba planteando… Hay viviendas que están ocupadas de forma anómala, póngale el nombre que quiera, por personas que, teniendo otra vivienda, no tienen derecho a ocuparla. Y lo que estamos diciendo es que esas viviendas tienen un destino en manos públicas que sean ocupadas por gente que lo necesita con arreglo a la normativa imperante.

Le hemos hecho procedimientos a las familias sin que, hasta la fecha, se haya producido desalojo alguno, pero le estamos advirtiendo el que no está en condiciones de ocupar esa vivienda que no tiene derecho a ocuparla, y en ese proceso estamos.

E, insisto, lo vamos a hacer haciendo un equilibrio necesario entre dos cosas: que es el respeto y el mantenimiento de la legalidad y, al tiempo, no dejar a nadie en la indefensión, porque no vamos a permitir que una familia deje de tener una solución habitacional...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... aunque inicialmente el procedimiento con el que haya accedido a una vivienda no sea el legal, el regulado, el legítimo. Para eso están los Registros Municipales de Demandantes de Viviendas, donde tiene que constar cada una de las familias que tienen necesidad, acceso y derecho a esa vivienda, porque el cumplimiento de la legalidad es lo que garantiza, como le digo, los derechos de los más débiles.

10-16/POC-000285. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-490 en la provincia de Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a la mejora de la carretera A-490, en la provincia de Huelva, que formula su señoría, don Guillermo José García de Longoria.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero.

La carretera A-490 que une San Bartolomé con Castillejos, con Villanueva de los Castillejos, se encuentra en un pésimo estado, y es verdad que se han desarrollado algunas actuaciones, pero simplemente han sido labores de parcheo.

Es verdad que es una carretera cuya peligrosidad aumenta con varios cambios de rasante y una escasa visibilidad en muchos de sus tramos.

Esta carretera afecta alrededor de ocho municipios de la provincia de Huelva y es muy importante porque es la vía de conexión, sobre todo, del Andévalo occidental con la propia capital onubense y, además, es la entrada y salida de distintos camiones y tráfico pesado a las distintas industrias que allí se instalan en esta zona de la provincia. De hecho, el tráfico pesado supone el 11% del total del tráfico de esta carretera.

Por tanto, las malas condiciones de esta vía condicionan el propio desarrollo de estos municipios, el propio desarrollo de toda una comarca de la provincia de Huelva y, lógicamente, acarrea los consiguientes perjuicios para los ciudadanos de estos municipios.

Son 16 kilómetros. Es cierto que la Junta de Andalucía, la consejería ha anunciado que se está analizando la posibilidad de realizar una actuación en materia de seguridad vial, una actuación cifrada en torno a los 900.000 euros. Pero permítannos que seamos escépticos con las obras que se hacen en nuestra provincia, en este caso en Huelva, porque, además, se argumentó que se iba a solicitar la cofinanciación con fondos europeos Feder.

No sabemos…, y al hilo de esta intervención va mi pregunta, en este sentido, no sabemos si se ha hecho ya esa solicitud para tener esa cofinanciación, porque de hecho la cofinanciación, lógicamente, es un paso fundamental para el arreglo de esta carretera y el desarrollo de las distintas fases que la propia consejería ha planteado.

Y, por tanto, le preguntamos en el día de hoy si se ha solicitado esa cofinanciación y si hay alguna alteración en los plazos previstos por la propia consejería.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Con mucha rapidez.

Le diré, efectivamente, que la carretera A-490 tiene 16 kilómetros de longitud, una intensidad media diaria de 2.423 vehículos y un tráfico pesado muy elevado, en términos proporcionales, respecto a la media de la red, del 11%.

Hemos realizado actuaciones de mejora del firme, de drenaje, del mantenimiento en las mejores condiciones, pero es verdad que el incremento del tráfico pesado ha producido un deterioro que necesita una intervención de mayor calado.

Le anuncio que se está tramitando la solicitud de alta de operación en fondos europeos en este momento. Se está realizando el proyecto constructivo, con una inversión prevista de 900.000 euros, y la previsión es que la obra la tengamos en licitación, en licitación, en el primer trimestre del año 2017.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene medio minuto.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—¿Puede repetir que la obra va a licitarse en el primer trimestre del 2017? Por tanto…

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Lo que acabo de decirle es eso, 900.000 euros de inversión; proyecto de construcción en este momento, en redacción; petición de alta de operación, a la Dirección General de Fondos Europeos, y con ese calendario, con esos plazos, licitación de obras en el primer trimestre del 2017.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Por lo tanto, lamento que se alteren los plazos descritos por su propia consejería, que señalaban esa licitación en el primer semestre…, en el segundo semestre, perdón, de este año.

Muchas gracias, señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Consejero, medio minuto.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, reitero lo que le he dicho.

El calendario es este, yo no voy a forzar artificialmente un calendario que no es posible cumplir. Ya le he señalado: altas en fondos europeos, realización del proyecto de construcción, inicio de la licitación en los plazos que le he dicho. Y, en definitiva, una respuesta de mejora notable de las condiciones de circulación y de seguridad vial en este eje de comunicación.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-16/POC-000321. Pregunta oral relativa a la devolución de fianzas depositadas en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera pregunta con ruego de respuesta oral que formula don José Antonio Miranda, relativa a la devolución de fianzas depositadas en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Señor Miranda, tiene usted la palabra.

El señor MIRANDA ARANDA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, una satisfacción poder dirigirme… Sabe que hace tanto tiempo que nos conocemos y nos apreciamos, y es la primera vez que tengo ocasión de plantearle una iniciativa.

Esta iniciativa, además, la hacemos con ánimo constructivo, porque muchos arrendadores se dirigen al Partido Popular, molestos y preocupados, porque la devolución de las fianzas que tienen que depositar en AVRA no se hace con la diligencia y la rapidez necesarias.

Como bien sabe, desde que se firma un contrato de alquiler, tiene que depositarse un mes de fianza o dos meses de fianza, según el uso del inmueble, y tiene que hacerse en el plazo de un mes desde que se firma el contrato.

Sabe que se establecen unos recargos del 5 hasta el 20%, si se hace después de ese plazo, y unos intereses de demora si no se hace. En cambio, cuando el arrendador se dirige a la misma oficina para exigir retirar la fianza que ha depositado, la Junta de Andalucía en algunas ocasiones tarda plazos muy grandes que dificulta la devolución —como bien sabe, esa cantidad la ha pagado el arrendatario—…, la devolución de la fianza por parte del arrendador al arrendatario. Y, en muchas ocasiones, tiene el arrendador que, de su propio dinero, adelantarle la fianza, porque no lo ha devuelto la Junta de Andalucía.

Por eso, le preguntamos que nos diga qué plazo medio de devolución está teniendo AVRA en la fianza depositada por los arrendadores. Y, en segundo lugar, qué medidas piensa adoptar para agilizar esa devolución.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Miranda.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues, cortesía por cortesía, un placer poder debatir con usted en este Parlamento.

Mire, ciertamente, hay un antecedente de algunas demoras, de las que usted puede llevar la razón —yo no cito casos particulares, pero puede ser—, ligadas al proceso de transferencia de las competencias en el ente gestor. Antes, estaba en la Consejería de Hacienda, se plantea en la Consejería de Fomento y Vivienda, y ese proceso de transferencia de la responsabilidad pues ha llevado aparejado alguna dificultad en la gestión.

Pero, superada esa incidencia, quiero decirle que el tiempo de devolución, y de esa normalidad estamos ya instalados, está entre 11 y 31 días desde que se realiza la petición. Esa es la situación de normalidad en la que está funcionando la devolución de las fianzas.

Le señalo que se han gestionado 75.361 depósitos, por un importe total de 75 millones de euros, y que ese, bueno, en términos explicativos, ¿no?, esa situación de una determinada anomalía en el plazo está ligada, como le decía, a esa transferencia de responsabilidades de un ente gestor a otro, pero superadas esas dificultades, estamos en ese calendario y con el propósito firme de seguir cumpliendo esa horquilla entre 11 y 31 días.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Miranda, le queda a usted un minuto.

El señor MIRANDA ARANDA

—Muchas gracias.

Bien, señor consejero, le pedía el plazo medio. Como sabe, de 11 a 31 días es un intervalo, no es el plazo medio, pero, bueno, me hago una idea.

Y, si dice que afecta a muy pocas personas, se ve que esas son las personas que han protestado y que me lo han dicho que se les ha devuelto más tarde. Como en todas las medias, pues hay veces que se devuelve antes, y otras, después.

Lo que sí quiero ponerle de manifiesto es el inconveniente que produce, cuando finaliza un contrato, y la persona que ha estado viviendo de alquiler tiene que desplazarse a otra ciudad, a otro domicilio o fuera de la ciudad, necesita y exige que se le devuelva la fianza que prestó, y si tarda 31 días o tarda 40 días, pues, lógicamente si esta persona abandona la ciudad tiene que llevarse su fianza.

¿Sabe usted cómo cobra AVRA la fianza cuando se alquila un inmueble? Se lleva fotocopia del contrato y la tarjeta bancaria, y, tal como se llega a la oficina, te hacen un cargo en la tarjeta bancaria por el importe de la fianza, automático. ¿Usted no ha pensado que la devolución podría ser…, dado además que no es un ingreso de la comunidad, sino que es propiedad del arrendador, que el mecanismo de devolución sea igual? Que se lleve la disolución del contrato, la rescisión del contrato o la finalización, y la tarjeta bancaria, y, tal como se ha cobrado, que se abone en la cuenta con la misma prontitud con la que se cobra.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Miranda.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Bueno, estamos siendo lo más diligentes posible en la mejora de la gestión, como usted comprenderá. Devolver dinero, lógicamente, desde la Administración, exige un procedimiento controlado, usted lo sabe, ¿no? Bueno, si es posible con algún medio telemático agilizar las cosas, pero naturalmente con la exigencia del control de legalidad que representa trabajar desde la Administración, pues al final eso no es posible obviarlo... Pues, buscando el punto de encuentro entre esas dos realidades, la mayor prontitud y la ágil respuesta a la demanda de un ciudadano y la seguridad de que estamos cumpliendo los procedimientos administrativos, que son susceptibles de ser mejorados, y estamos abiertos, pues naturalmente en esa dirección podemos seguir trabajando.

Y le agradezco la sugerencia, veremos a ver qué es posible hacer, si podemos conseguir abreviar y agilizar ese trámite. Pero, ya le digo, entre 11 y 31 días.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000644. Pregunta oral relativa a la oficina de información técnica en Parque Alcosa, Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta. La formula su señoría Escrivá Torralva, relativa a la oficina de información técnica en Parque Alcosa de Sevilla.

Señora Escrivá, tiene usted la palabra.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, le hago esta pregunta porque en la última intervención en el Pleno sobre vivienda no pudo o no quiso contestar a todas mis cuestiones.

La barriada Parque Alcosa, como usted me consta que conoce, necesita una reforma integral, y esta reforma es urgente, debido a la situación de los cimientos como consecuencia de la tipología del terreno.

Se realizaron unas obras en las plazas Bib Rambla y avenida de la ONG, que tuvieron problemas tanto en la redacción del proyecto como en su ejecución. De hecho, sigue sin resolverse el tema de los bajantes interiores en dos de ellos, encontrándose en una situación discriminatoria con respecto a los otros 10 bloques, cuya obra fue realizada correctamente.

Los edificios situados en la plaza Azahín y plaza de la Encina del Rey, de Sevilla, aunque estaban incluidos en el Plan de la Vivienda 2009-2012, según lo que indicó usted en el Pleno, tienen que volver a realizar todos los trámites desde cero.

Por falta de información no se presentó la solicitud en la última orden de rehabilitación, y en la orden que va a salir en los próximos meses no podemos consentir que vuelva a ocurrir, ni por falta de conocimiento ni por falta de documentación, como sabe que es el factor por el cual se quedó gran parte del presupuesto de rehabilitación sin asignar.

Señor consejero, nosotros no buscamos culpables. En Ciudadanos lo que pretendemos es que se agilice el proceso y que no vuelvan a cometer los mismos errores. Por ello, es necesario una oficina técnica en el Parque Alcosa, que asesore a los vecinos interesados, desde que se publique la nueva orden, para realizar una correcta tramitación de la documentación, para informar sobre el convenio, sobre el proyecto y sobre sus posibles modificaciones y la ejecución de obra. Esta oficina técnica daría, por tanto, mayor transparencia al proceso, mejoraría la participación y la igualdad de oportunidades.

Entendemos que una oficina técnica para cada rehabilitación no es una medida que vaya en la línea de la eficiencia del gasto público, pero para casos especiales como este, donde llevan esperando desde hace más de cinco años, donde hay cientos de vecinos afectados, y la situación ha sido calificada de urgente por un informe técnico que ustedes han solicitado, está más que justificada la necesidad de esta oficina técnica.

Por ello, señor consejero, le preguntamos si tiene usted la intención de poner en marcha dicha oficina técnica en el Parque Alcosa.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias. Señoría, ha ocupado usted todo su tiempo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Con mucha brevedad.

Somos conscientes de la situación y de las necesidades del Parque Alcosa, estamos trabajando con el Ayuntamiento de Sevilla. La semana próxima hay otra reunión, creo que es la tercera que tenemos.

Como antecedente en términos descriptivos, tampoco en términos de culpabilización, había un programa destinado al Parque Alcosa que tenía una inversión de 11 millones de euros previsto, firmado en el año 2011 a cuatro partes, Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía, ayuntamiento y vecinos, que acabó quedándose en dique seco, porque el ministerio cortó radicalmente su compromiso, y, por eso, no se pudo llevar a cabo. En fin, eso, en términos, digo, de descripción sobre el pasado.

El presente es este, estamos trabajando, estamos definiendo las prioridades con el ayuntamiento y con los vecinos, ¿verdad? Y lo que quiero decirle es que, colgado del plan de rehabilitación, que va a estar aprobado por el Consejo de Gobierno dentro de muy pocas fechas, ¿verdad?, vamos a establecer un proceso también de información que sea integral, personalizado, público, gratuito, de manera que podamos ofrecer toda la información sobre la legislación vigente en materia de rehabilitación, que la gente tenga acceso directo no solo a los boletines, que ya los tiene, ¿no?, no todo el mundo lee los boletines, al informe de evaluación de edificios, que es muy importante, a las certificaciones de calidad energética en los edificios existentes y al asesoramiento en general en materia de ayudas para la vivienda, que es lo que pretendemos hacer, de forma particular, de la mano del Ayuntamiento de Sevilla y con los vecinos del Parque Alcosa y, con carácter general, en el conjunto del territorio de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

10-16/POC-000650. Pregunta oral relativa a las reparaciones pendientes en las viviendas públicas de la calle Campamento, número 15, de Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula su señoría doña Inmaculada Nieto, relativa a las reparaciones pendientes en las viviendas públicas de la calle Campamento, número 15, Sevilla.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Consejero, como habrá visto usted en la exposición de motivos de nuestra pregunta y como seguro que conoce, las familias residentes en el número 15 de la calle Campamento, de Sevilla, llevan años reclamando, primero a EPSA, luego a AVRA, que es la titular de estas viviendas, ciertas reparaciones en las zonas comunes y la superación de algunos desperfectos que acumulan: los voladizos, las juntas de dilatación, hay filtraciones, humedad... En fin, usted conoce, seguro, el problema.

Y lo que nos pedían estas familias era que le trasladáramos la pregunta de cuándo la consejería considera que puede estar en condiciones de acometer las reparaciones para facilitar las mejoras que vienen demandando las familias que están ubicadas en ese número de la calle Campamento.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora Nieto, efectivamente, usted señala 17 viviendas, 14 de las cuales son propiedad de AVRA en régimen de alquiler, tres son propiedad de los vecinos.

En el año 2014 y 2015, la agencia realizó actuaciones por una inversión global de 124.000 euros, en respuesta a reclamaciones colectivas planteadas por los inquilinos. Hizo reparaciones de desperfectos en herrajes de escaleras, en solerías, patios, peldaños de escaleras...

La ejecución de esta obra acogida al decreto de construcción sostenible tenía también, lógicamente, un objetivo, que era la mejora del aislamiento de fachadas y el cambio de ventanas de las viviendas, todo eso se hizo. Cuando se hace esta intervención, desde el programa de la construcción sostenible, hay un informe de

evaluación del edificio, muy importante ese elemento, que certifica la situación del inmueble en relación con el estado de conservación y con el cumplimiento de la normativa. En ese informe, como en la memoria técnica de actuación, se refleja que el edificio se encontraba en buen estado de conservación tras las reparaciones realizadas, por lo que no se incluyó la sustitución de la cubierta al no presentar patologías y, por lo tanto, no estar justificada dicha intervención.

Lo que estamos diciendo es que, después de las intervenciones hechas, más allá de lo que sería siempre deseable, alguna intervención..., pero que tiene más carácter estético, si me permite, que estructural, acabado y pintado de la fachada, que parece que algún vecino individualmente ha reclamado, colectivamente ninguno, estamos haciendo la priorización en la intervención del parque público con arreglo a las urgencias, que tienen más que ver con parámetros de mejora de la habitabilidad, de las condiciones estructurales, del aislamiento, que algo que, siendo deseable, digo, tiene más connotación, a lo mejor, estética que otra cosa, a tenor del informe de evaluación del edificio. No es una apreciación subjetiva de la consejería. El informe es un informe técnico, hecho por el responsable…, el arquitecto que lo realizó en su momento.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, un minuto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Consejero, quizás por desconocimiento de las familias que viven en esas viviendas, a veces, es difícil discernir si una deficiencia que presenta el edificio en el que viven sea un problema de seguridad, o de deterioro mayor a futuro, que una cuestión meramente estética. Quizás sería positivo que a estas familias se les hiciera llegar ese informe. De manera que se despejaran las dudas que ellos pudieran albergar en la actualidad sobre si esos desperfectos que, a simple vista, ellos constatan, pues puedan tener algún perjuicio mayor para su vivienda en el futuro.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Sin ninguna duda, se lo podemos hacer llegar el informe técnico. Le cito una frase literal, entrecomillado: «En buen estado de conservación tras las reparaciones realizadas, por lo que no se incluyó la sustitución de [...]».

Yo creo que si la familia no lo conoce, debe conocerlo. Es un informe con la agencia que representa…, aquí un profesional ha puesto debajo su firma. Y le digo que, efectivamente, tenemos muchas cosas que hacer en el parque público. Sabe usted que estamos en un proceso [...] de licitación de obras, por valor de 63 millones de euros, que van a afectar a 6.600 familias en Andalucía. Y la manera de priorizar ese gasto ha sido, lógicamente, entendiendo las deficiencias señaladas en los diferentes informes a la [...].Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-16/POC-000701. Pregunta oral relativa a las concesiones de transporte público de viajeros por carretera para la ruta Baza-Hijuelas por Castril-Bácor y Úbeda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a las concesiones de transporte público de viajeros por carretera para la ruta Baza-Hijuelas por Castril-Bácor y Úbeda, que formula su señoría Carmen Molina.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señoría.

Bien, señor consejero, expongo los motivos de la pregunta.

Esta concesión lleva caducada desde 2014, incluso su prolongación. Operar en la zona norte de Granada para conectar las comarcas de Huéscar y el altiplano de Baza con la capital de Granada, haciendo solape con Granada Huércal-Overa.

Desde que la empresa Alsa se hizo cargo de su explotación ha sufrido innumerables modificaciones que incumplen la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, desarrollando una serie de trasbordos injustificados y sistemáticos en el tiempo que no redundan en beneficio de los usuarios, sino de las empresas, que de esta manera consigue reducir, de forma notable, vehículos y conductores reduciendo con ello la movilidad de las personas usuarias del transporte público.

En esta concesión no se cumplen con la mayoría de las expediciones viarias que tiene contratadas para las diferentes poblaciones. Se cambian horarios de manera arbitraria, sin consentimiento por parte de ayuntamiento y sin autorización de la delegación de transportes o con su permisividad.

Las diferentes paradas carecen de horario aproximado de paso para dar seguridad del transporte, además de llevar a confusión con los horarios que la empresa Alsa ofrece a través de su página web a los usuarios del transporte.

Los pasajeros tienen que enlazar en Guadix para Almería en mitad de la carretera, en el centro de Guadix, ya que la empresa no quiere dejarlo en la estación de autobuses, como ha sido habitual siempre. Esto es un incumplimiento grave en cuanto al trasbordo de pasajeros, según la ley citada anteriormente.

La mayoría de trabajadores siguen sin estar adscritos a la concesión, tal y como les obliga la Ley de Ordenación del Transporte. Por si fuese poco, en este aspecto, muchos de estos trabajadores no están regulados con la categoría profesional de agente único para realizar líneas regulares con pago individual.

La pregunta, por tanto, es: teniendo en cuenta toda esta serie de irregularidades y algunas más no citadas, preguntamos al señor consejero: ¿Se está haciendo, desde su consejería, un seguimiento y control de todos estos incumplimientos por parte de la empresa Alsa, que, según se nos ha informado, tampoco cumple con la normativa europea de tiempos de descanso entre jornadas, disponibilidad y conducción de los trabajadores conductores?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, todo el tiempo ya. Los dos minutos y medio los ha ocupado.

Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, señora Molina, mire, en relación con la ruta que usted señala, actualmente hay un procedimiento sancionador abierto, desde la Inspección de la Delegación Territorial de Granada, que se encuentra pendiente de resolución de recurso de alzada. No le puedo dar más datos hasta que no acabe de concluirse el expediente.

También, en febrero de 2015, se registró una queja del Ayuntamiento de Puebla de Don Fadrique sobre la realización de un circuito urbano por Baza, que dio lugar a otra actuación de la inspección, realizada el 16 de marzo, en aquel caso con resultado negativo, tras comprobarse que no existía incumplimiento.

En cuanto a las inspecciones ordinarias, contempladas en los propios planes de inspección, en 2007 se realizó un control de accesibilidad en la flota de la concesión, y se comprobó que cumplían las exigencias.

En nuestra labor inspectora, en los últimos cinco años, no se ha producido sanciones relacionadas con el incumplimiento horario o expediciones, y tampoco se les [...] infracciones relacionadas con el cumplimiento de tiempo de conducción y de descanso de los conductores.

A fecha de hoy, no existe en la Delegación Territorial de Granada información ni denuncia, salvo lo que le he señalado sobre la supresión de ninguna expedición. No consta tampoco ninguna denuncia o reclamación de usuario sobre el hecho de que los pasajeros, incluida la ruta coordinada, Puebla de don Fadrique, Baza y Granada, con parada en Guadix, tenga que haber trasbordo en ninguna de las paradas establecidas.

Pero, no obstante, acabo trasladando, acabo trasladándole a la Delegación Territorial de Granada lo que se plantea en el ámbito parlamentario para ver si, después de los datos que usted nos aporta, hay alguna problemática que no hayamos detectado y que se pueda aclarar.

Pero esto es lo que le refiero sobre la tarea de inspección en estos últimos tiempos y la ausencia de denuncias por parte de ningún empleado o usuario.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000836. Pregunta oral relativa a cánones de las concesiones de los puertos deportivos

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a cánones de las concesiones de los puertos deportivos, que formula su señoría el señor Hernández.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, una sentencia del Tribunal Supremo, de julio de 2014, anuló el Decreto 371/2004, que regulaba los cánones de concesiones de puertos deportivos e instalaciones deportivas portuarias hasta 2011.

Desde 2012 fueron reguladas por el Decreto 368/2011, que adolece del mismo error que la anterior, al carecer de memoria económica.

¿Se ha tomado alguna acción para consensuar con los puertos deportivos de Andalucía las condiciones del canon y el plazo de concesión para evitar gastos judiciales derivados de los más de cien procedimientos, vía administrativa y judicial, que tiene actualmente la Junta de Andalucía con estas concesiones?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Decirle, señor Hernández, que, efectivamente, el Decreto Ley 14/2014, de 18 de noviembre, se adaptaban medidas urgentes en materia de tasas portuarias, y modificó la Ley 21/2007, de diciembre, de Régimen Económico y Jurídico de los Puertos de Andalucía. Un decreto que, a su vez, derogaba el anterior, por tanto, la casuística en términos normativos a la que usted se refiere, señalando la sentencia del Supremo, ya fue superada por una legislación posterior.

Por tanto, yo creo que, a fin de considerar la litigiosidad de la Agencia de Puertos de Andalucía, se puso en marcha la mesa del trabajo con la concesión de empresarios, y tenemos el propósito de que, con la representación de la Marina de Andalucía, de forma que seamos capaces de encontrar un punto de encuentro, una línea de diálogo que, teniendo en cuenta lo que representa, como subsector de la actividad económica y de empleo en Andalucía, para nosotros es importante.

Pero señalarles también que alguna regulación tiene que tener, y creo que la regulación que se hizo, a finales de 2014, era una regulación acertada, porque piense usted que la situación de partida era una situación, cuando se producen las transferencias por parte del Estado, que los importes abonados por los concesionarios no tenían ningún mínimo de armonía entre sí, y en ocasiones, bueno, con lo que cobraba un concesionario por un atraque acaba pagando todo el año el canon a la Administración.

Estamos hablando de un dominio público de uso privado, legítimo, con capacidad de generar actividad económica y empleo, pero yo creo que aquí hay que buscar un punto de encuentro entre intereses que no tienen por qué estar en conflictos ni tienen que buscar la manera de ser armonizados.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández, tiene usted un minuto.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias.

Por supuesto, señor consejero, una regulación tiene que tener y tienen que pagar todas las instalaciones portuarias un canon por el uso de un espacio público. Faltaría más.

Lo que entendemos es que se deben concretar los plazos, el canon y la forma de revisión, para que haya una estabilidad en esta actividad, que es fundamental para el turismo en Andalucía y es fundamental también para la creación de empleo.

En otras comunidades autónomas se ha consensuado la adecuación de los cánones y se han modificado los plazos de concesión, de forma que los puertos deportivos tengan seguridad jurídica que les permita invertir y les permita tener un modelo económico que incentive la creación de empleo.

Y entendemos que ese debe ser el camino, porque, bueno, esto no solo afecta a los puertos deportivos, sino a cualquier instalación deportiva portuaria donde no hay atraques. Por tanto, deben tener un modelo económico y una seguridad jurídica, porque las inversiones que se deriven de estos concesionarios, sin duda, tienen efectos en la creación de empleo y en el bienestar de los andaluces.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Señor presidente. Gracias.

Señor Hernández, coincido con su planteamiento, es decir, Andalucía tiene 946 kilómetros de litoral, casi como kilómetros de autovía, ¿verdad? Por tanto, unas posibilidades en términos de crecimiento y actividad económica importante.

Yo estaba en Marbella hace pocos días, en la clausura de un simposio nacional sobre puertos deportivos que se hizo, y se eligió, además, Andalucía, y se eligió Málaga y Marbella, yo creo que con buen acierto, con un nivel de ocupación del 60% de los 22.000 atraques que hay en Andalucía, entre generación de puestos directos e indirectos, e inducidos, hay más de 10.000 empleos. Por lo tanto, si conseguimos llegar al 90% de ocupación de esa oferta de atraques que existe en este momento, estaríamos estableciendo una línea de crecimiento de la actividad y el empleo en torno a cinco mil.

Por lo tanto, es un sector, un subsector de la economía, importante, que nosotros queremos alentar. Ciertamente, todo lo que represente inversión y empleo en Andalucía tiene que ser alentado por parte del Gobierno, pero eso tiene que ser también regulado. Y, por lo tanto, lo que hemos planteado en una entente, yo creo que con cierta cordialidad, es que las relaciones con el sector, en una mesa...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... en una mesa abierta de diálogo, en la que está la propia Confederación de Empresarios de Andalucía.

Y yo espero que lleguemos a un punto de encuentro de intereses que no tienen por qué estar en conflicto. Yo creo que son intereses perfectamente complementarios, los de la Administración, que protege los intereses colectivos, y los de los legítimos empresarios, que tienen su actividad económica y, por extensión, generan empleo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000851. Pregunta oral relativa al seguimiento del convenio de la Junta de Andalucía con el CGPJ en la lucha contra los desahucios y adhesión de corporaciones locales

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a los seguimientos del convenio de la Junta de Andalucía en la lucha contra los desahucios y adhesión de las corporaciones locales, que formula su señoría, la señora Arrabal.

Tiene usted la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Mientras el Partido Popular ha vivido durante cuatro años de gobierno y vive ajeno al drama de quienes han perdido sus empleos y, como consecuencia, también sus viviendas, un gobierno totalmente al margen de la justicia social, su inacción, la inacción del gobierno del Partido Popular ante el problema de los desahucios ha provocado mucho sufrimiento a muchas familias.

Duele cómo los niños ven a sus padres perder sus empleos y duele, sobre todo, cómo los bancos obtienen importantes beneficios y practican un desahucio cada 15 minutos. Todo esto, ante la mirada pasiva del Partido Popular, del partido que ha gobernado, durante estos cuatro años, nuestro Estado.

El PP ha puesto parches pero nunca ha tenido voluntad real de resolver el problema. Podemos mencionar el Código de Buenas Prácticas, un rotundo fracaso, con un número mínimo de beneficiarios. De las 6.000 viviendas de fondo social, 5.000 no han sido adjudicadas. Una legislación obsoleta sin modificar. Tenemos también los fondos buitre, una operación hecha en Madrid de venta de viviendas sociales a los fondos buitre, cuando luego estos han desahuciado. Una operación que se ha saltado, entre otros, criterios de racionalidad, economía y eficacia, que deben presidir siempre la gestión de los intereses públicos.

Y hace poco nos han..., el Gobierno, una de sus integrantes, la señora Fátima Báñez, nos ha brindado otra de las frases célebres de esta legislatura, y es que el PP lidera la legislatura más social. Después de todo esto, después de los cuatro años que hemos sufrido todos y cada uno de los ciudadanos, nos brindan otra frase célebre.

Pues bien, lejos de estas prácticas y de estas políticas de escaparate, tenemos el Gobierno de la Junta de Andalucía con medidas concretas, que tratan el tema y el problema desde raíz. Me refiero al convenio contra desahucios firmado por la presidenta, por Susana Díaz, por la presidenta de nuestra comunidad autónoma, en el que forman parte la Consejería de Fomento, la de Políticas Sociales y Justicia, junto con el Consejo General del Poder Judicial y la FAMP, con una finalidad muy concreta, y es la de coordinar la solución en cada caso.

Recientemente se ha constituido la comisión de seguimiento de este convenio. Señor consejero, nos gustaría saber qué funciones tiene encomendadas y qué ayuntamientos se han adherido.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal. Su tiempo ya ha finalizado.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Coincidiendo con el análisis que hace usted, ciertamente esta legislatura ha sido la legislatura, lamentablemente, de mayor crecimiento de las desigualdades en España, fruto de muchas circunstancias, yo creo que globalmente por un camino elegido por parte del Gobierno de superación de la crisis que ha hecho recaer sobre la espalda de los más débiles, al final, todos los costes del ajuste de la crisis.

Con las herramientas que el Gobierno de Andalucía tiene en la mano, una de las medidas..., hay muchas que se han tomado, desde la aprobación de la ley de la función social de la vivienda, que fue recurrida al Tribunal Constitucional, el Programa Andaluz de Defensa de la Vivienda, con una tarea de asesoramiento, intermediación y apoyo a las familias, una orden de apoyo a las familias que, al final, no podían acabar resolviendo su problema, después de los intentos y de la negociación con los bancos para el pago de alquiler hasta tres años, que ampliamos, por cierto, con críticas de algunos partidos, en agosto del año pasado...

En definitiva, estamos tomando un conjunto de medidas, unas que tienen que ver con el carácter normativo y otras que tienen que ver con medidas de orden económico, que tratan de paliar las consecuencias de una situación ciertamente no deseada, que tiene que ver con los impagos tanto de hipotecas como de alquileres, las órdenes de ayuda al alquiler…, los elementos que, en definitiva, suponen aliviar esa carga.

Una de esas medidas, la ley de tanteo y retracto, que también remitiremos por parte del Consejo de Gobierno en fechas próximas a la Cámara, será otra medida más que avance en esa dirección. Que, por cierto, podría tomarla el Gobierno de la nación también, nada le impide hacer esa medida, establecer una ley de retracto en el conjunto del territorio nacional.

Pero en relación con el tema que usted se plantea, efectivamente, ¿qué es lo que hemos planteado al Consejo General del Poder Judicial, la Federación de Municipios y Provincias, y el propio Gobierno de Andalucía? Bueno, todos tenemos que sentirnos concernidos por una situación que, efectivamente, representa un drama para muchas familias y que tenemos que responder eficazmente, no solo con invocaciones de asaltar el cielo sino con tomar medidas que sean eficaces, ¿verdad? Esta es una de ellas.

¿Dónde surge la primera alarma? Bueno, pues en el ámbito judicial, cuando llega una familia que es vulnerable, y que por ser vulnerable, además, seguramente no tiene conocimiento suficiente de cuáles son los circuitos, los mecanismos administrativos y los vericuetos judiciales. Por lo tanto, a partir de ahí, de lo que se trata es de que el propio Consejo General del Poder Judicial o los órganos judiciales en cada territorio acaben poniendo, a través del programa Adriano, en circulación la información para que los ayuntamientos a través de sus servicios sociales, la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Fomento, a través de la Consejería de Igualdad, seamos capaces de responder con prontitud, ofreciéndoles a los ciudadanos información, asesoramiento, capacidad de acompañamiento para la intermediación y la negociación y, en su

caso, una solución habitacional si no es posible resolver el problema ligado a su impago de alquiler o al impago de la hipoteca.

En esta dirección, más allá, como decía antes, de las invocaciones buenistas y bienintencionadas, pero que a la postre no resuelven nada, el Gobierno de Andalucía lo que está haciendo es un trabajo, un trabajo serio, un trabajo eficaz, de cooperación y de coordinación con las diferentes administraciones. Yo ayer estaba en Córdoba, en una reunión con el alcalde, hace pocos días estuve en Granada, he estado en Jaén, voy a seguir haciéndolo con los representantes de la FAMP en el conjunto de Andalucía. Porque esta tarea no es una tarea que dependa solo de una Administración, nadie debe sentirse ajeno al dolor de las familias más vulnerables. Y el Gobierno de Andalucía tiene un compromiso, y un compromiso total con la solución y una respuesta eficaz, como digo, ante estas situaciones.

Y eso es lo que estamos haciendo, ya hay un número importante de ayuntamientos que se han adherido, pero en los próximos días, sin duda, como resultado de esta tarea de difusión de lo que representa este convenio que estamos haciendo en el conjunto del territorio de Andalucía, crecerá sin ninguna duda el número de ayuntamientos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000852. Pregunta oral relativa a actuaciones de rehabilitación en viviendas del parque público anunciadas por la Junta de Andalucía en Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a formular la última pregunta oral, relativa a actuaciones de rehabilitación en viviendas del parque público anunciadas por la Junta de Andalucía en Huelva, que formula su señoría la señora Romero Mojarro.

Tiene usted la palabra.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente. Buenos días, consejero.

La Consejería de Fomento y Vivienda ha anunciado la licitación de contratos para la ejecución de obras en las zonas comunes de los parques residenciales, parques públicos, en el marco de los acuerdos firmados con el Ministerio de Fomento el pasado mes de octubre, buscando mejorar la condición de vida de 6.626 familias residentes en una veintena de municipios de las ocho provincias andaluzas, en las que la Junta pues tiene viviendas protegidas en alquiler. Estas obras afectarán a 26 barriadas andaluzas, declaradas…, lo que conocemos por las ARRU, áreas de regeneración y renovación urbana, mediante acuerdos acogidos al plan estatal de vivienda, con una inversión inicial de 63,7 millones de euros.

Estas actuaciones son un ejemplo de concurrencia de esfuerzos y de recursos entre las administraciones autonómicas, estatal y europea, y pondrán fin al deterioro que sufren muchos de estos barrios para hacerlos más habitables y mejorar las condiciones de vida y el bienestar de los residentes. Además, ponen de relieve la importancia de estas obras, porque vienen a reforzar la apuesta del Gobierno andaluz por la rehabilitación de la vivienda pública, uno de los ejes del futuro Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.

También, además de todo lo mencionado con anterioridad, es importante destacar la aportación de estas actuaciones a la economía y al empleo en Andalucía, ya que las obras pues se supone que van a generar unos dos mil puestos de trabajo más o menos, y van a suponer un gran estímulo para uno de los sectores más castigados por la crisis en estos últimos años.

Por lo que he podido saber, en Huelva concretamente se va a intervenir, en una promoción de viviendas en Marismas del Odiel, en siete actuaciones en la barriada de la Orden y en el Torrejón. Y es por lo que quería preguntarle en qué consistirán estas actuaciones previstas en estas viviendas andaluzas, en concreto en mi provincia, en Huelva, y qué inversiones se llevarán a cabo.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Su tiempo ha concluido.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted bien señala, señora Romero, el compromiso del Gobierno de Andalucía es intervenir no solo hasta el año 2020, con el plan de vivienda que vamos a aprobar en pocas semanas, sino que en esta semana están saliendo ya a licitación, y lo van a seguir haciendo hasta final de año, un conjunto de inversiones que van a sumar 63 millones de euros —63,7— para intervenir en diferentes barriadas, en 26 ARRU, como usted ha señalado —áreas de regeneración y renovación urbana—, y que afectarán positivamente a 6.600 familias en Andalucía.

En lo que se refiere a Huelva, la componente del empleo asociado a la mejora de la habitabilidad de las condiciones de la vivienda no es ajena, es muy importante en un sector que ha tenido una fortísima contracción, que tiene posibilidad de crecer. Y yo creo que todos estos proyectos de rehabilitación vendrán a generar, lógicamente, el empleo que necesitamos para revitalizar el estado de la construcción.

Son 8,7 millones de euros de inversión en Huelva, que afectarán a 981 viviendas, 981 familias, de manera que van a estar repartidas de la manera siguiente. Habrá una segunda fase de intervención en una promoción de 192 viviendas en Marismas del Odiel. Son 96 viviendas de esas 196. Se llevarán a cabo siete actuaciones en la barriada de la Orden y el Torrejón, para edificios que agrupan en total a 885 viviendas, y que tienen esta componente: 284, en la calle Gonzalo de Berceo; 207, en la calle Valparaíso; la promoción de 56 VPO, en las calles Niágara y Legión Española; 90, de la Plaza Doctor Eloy Picón; otra promoción de 32, en la calle Jazmín; 64, en la Plaza Doctor Cano Peral, y hay otras 159. La suma de todo, 885 viviendas.

Y, por tanto, las intervenciones que van a ir en la dirección de rehabilitar zonas comunes de los edificios, de reparar fachadas, de cubiertas, de escaleras, de instalaciones compartidas…, van a suponer una mejora de las condiciones de habitabilidad de las familias que ahí están, una oferta de empleo, y, en definitiva, seguir con el objetivo de que las familias que estén en peores condiciones acaben teniendo la mejor respuesta por parte del Gobierno de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Suspendemos la comisión y a las 12:20 la reanudamos.

Gracias, consejero.

[*Receso.*]

10-15/PNLC-000062. Proposición no de ley relativa al Plan Integral Tres Barrios-Amate

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a reanudar la comisión, con la proposición no de ley relativa al Plan Integral Tres Barrios-Amate, que formula el Grupo Parlamentario Popular, y que lo hace en su nombre la señora Alicia.

Tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Bueno, el Grupo Popular trae hoy aquí una iniciativa que pretende ser una iniciativa de impulso, una vez más, y recabar el apoyo de todos los grupos políticos, porque solamente de esa manera estamos convencidos de que podremos ayudar a esa barriada que se llama Tres Barrios.

No es la primera vez que traemos esta iniciativa y, bueno, lo hemos debatido en esta comisión en muchas ocasiones, pero la situación realmente de Tres Barrios ha cambiado muy poco, se ha avanzado muy poco.

Recientemente, el Instituto Nacional de Estadística publicaba unas estadísticas donde se reflejaba que Los Pajaritos es el barrio con menor renta media por hogar de España. Y, lamentablemente, pues han pasado muchos años desde que en esa barriada y, sobre todo, por la acción de los vecinos, pues, se haya estado hablando del plan integral que necesita esa barriada, y que, bueno, pues se debe aprobar y poner en marcha por la Junta, pero que a la fecha actual aún eso no se ha hecho.

El plan integral comunitario de Tres Barrios-Amate nació fruto de la colaboración del Ayuntamiento de Sevilla, la Junta y los vecinos, a través de una plataforma cívica muy activa, que es Tres Barrios-Amate, con el objetivo de dar una respuesta integral a las necesidades y carencias de la zona, promoviendo, por parte de todas las administraciones, una actuación integrada en materia de urbanismo e infraestructuras de viviendas, de economía y empleo, de salud, de participación ciudadana, de educación, de cultura, de deporte, de servicios sociales, en definitiva. Porque son muchas las necesidades, y no se puede actuar desde una sola dirección donde, es el barrio más pobre, los problemas se multiplican.

Dicho plan integral comunitario se aprobó por la junta de gobierno local del Ayuntamiento de Sevilla, en el año 2009, y el pleno, el propio pleno lo conoció. Sin embargo, como digo, ese plan integral nunca ha llegado a ser aprobado por la Junta de Andalucía.

Además, bueno, recientemente y cada equis tiempo, periódicamente, pues conocemos noticias de esa barriada, de problemas y más problemas, y la referida plataforma cívica últimamente pues ha manifestado la falta de impulso de las administraciones públicas para la puesta en marcha de ese plan integral.

Bueno, por parte del ayuntamiento, en la pasada legislatura, ante la imposibilidad de acometer ese plan integral se iniciaron algunas de las acciones como fue, pues, bueno, la sustitución de algunas de las viviendas que carecían de los requisitos mínimos de habitabilidad, y se procedió a la demolición de las mismas, porque

presentaban un grave problema de higiene, intentando poner en marcha lo que fue el realojo de unos vecinos en otro edificio nuevo para proceder a la construcción de viviendas nuevas que pudiera alojar a esos vecinos.

Igualmente, se han puesto en marcha otras iniciativas y, bueno, pues también conocemos el trabajo que el proyecto Zonas de Transformación Social, implementado por la Consejería de Igualdad y Políticas Sociales de la Junta de Andalucía, viene desarrollando en la zona, bueno, pues con algunos problemas, pero, bueno, que, en definitiva, se vienen poniendo en marcha.

Por eso, esta iniciativa lo que pretende, una vez más, es llamar la atención de todos los grupos políticos. Ya se hacía hace muy pocas fechas, en el Ayuntamiento de Sevilla se aprobó por unanimidad una iniciativa para que la barriada Tres Barrios fuera objeto de área de regeneración y renovación urbana con cargo, digamos, al nuevo Plan Andaluz de Vivienda, que está todavía sin aprobar. Esperemos que se apruebe dentro de poco, pero que, no obstante, ya se han delimitado algunos barrios en otras provincias para proceder a su regeneración y rehabilitación urbana.

Nos parece que es fundamental el apoyar esta iniciativa, es el momento de hacerlo, porque nosotros creemos que están los fondos ahí. Se ha firmado con el Ministerio de Fomento el convenio para las políticas de viviendas sociales y para la rehabilitación de viviendas en Andalucía. Más de 455 millones de euros hasta el año 2016 están firmados para Andalucía, por el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento y Vivienda. Y, por lo tanto, pues yo creo que es una cuestión de voluntad política. Es ahora más que nunca cuando, bueno, pues entre todos hay que reforzar ese compromiso con esta barriada y dar un nuevo impulso a las cuestiones que hoy aquí volvemos a pedir, que no son más que el aprobar definitivamente el Plan Integral de Tres Barrios.

Leo la exposición de los puntos: El aprobar el Plan Integral Comunitario de Tres Barrios-Amate en el ámbito de las competencias de la Junta de Andalucía; el incluir, en el Proyecto de Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma, las dotaciones presupuestarias precisas para la puesta en marcha de este plan; el incluir esta actuación en el Plan de Rehabilitación de Barriadas que resulte del Plan Marco de Viviendas en Andalucía, pendiente aún de aprobación, como decía, y garantizar también la financiación necesaria para el Programa Zonas con Necesidades de Transformación Social, que, bueno, pues que últimamente ha tenido algunos conflictos.

Estas son algunas de las iniciativas que yo creo que si por hoy por todos los grupos —termino ya—, si todos los grupos muestran su apoyo a esta iniciativa, pues yo creo que sería un paso muy importante para —termino, termino—…, sería un paso muy importante para esta barriada y para todos los vecinos de Sevilla.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

De menor a mayor, cinco minutos.

Izquierda Unida no está.

Por parte del Grupo Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Bueno, el Plan Integral Comunitario Tres Barrios-Amate, como bien dice la propuesta no de ley, se aprobó en el Ayuntamiento de Sevilla en 2009. Estamos hablando de 2009, de hace prácticamente siete años.

Bueno, por supuesto, nuestro apoyo a la mencionada plataforma cívica de Tres Barrios-Amate. Y, bueno, apoyamos, por supuesto, que este Plan Integral sea aprobado por la Junta de Andalucía. Ahora bien, entendemos que hay muchas barriadas en toda Andalucía en situación similar.

El otro día tuve la ocasión de recibir la visita de unos vecinos de Antequera, en Málaga, del barrio Veracruz y Callejones de Esparteros, donde también tienen solicitado una regeneración del barrio y un realojo de los vecinos del Callejón de Esparteros. Y, bueno, hay otros casos como Santa Adela, en Granada, que sí se ha aprobado el plan.

Lo que no nos queda muy claro y nos gustaría saber..., que nos lo aclarara el grupo proponente, es los puntos 2 y 3, ¿a qué Proyecto de Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía se refiere? Porque está hablando de 2016, en el 2016 ya no hay un proyecto de ley de presupuestos. Y también habla de un Plan de Rehabilitación de Barriadas que resulte del nuevo Plan Marco de Vivienda.

En fin, es una propuesta no de ley que nos parece muy bien, nos parece estupenda, pero es del año 2015. Y entendemos que no hay una actualización de esta propuesta no de ley, por eso nos gustaría un poco aclarar estos puntos.

En general, el espíritu de la propuesta nos parece bien, pero hay unos aspectos que la verdad es que nos generan un poquito de dudas. Y sí hacemos un llamamiento general a que todos los planes que se presenten sean aprobados y sean tenidos en cuenta por el Gobierno andaluz.

Nada más.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra por cinco minutos.

… perdón, perdón.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

De los 484 barrios pertenecientes a 16 municipios españoles de más de 250.000 habitantes, Tres Barrios-Amate, que, además de Los Pajaritos, comprende La Candelaria, Madre de Dios y las casas bajas de Amate, ocupa el último lugar en nivel de renta, con tan solo 12.614 euros de ingresos por hogar al año.

Tres Barrios-Amate no es una excepción en Sevilla, el Polígono Sur, con sus Tres Mil Viviendas a la cabeza, es el siguiente barrio de la lista, con 12.777 euros por hogar al año, y así hasta cinco más: Torreblanca, Las Letanías, Polígono Norte, Cerro del Águila y Su Eminencia, entre los 15 barrios con menos ingresos de España. No es un problema nuevo ni derivado exclusivamente de la crisis.

En 2002, la tasa de desempleo se situaba en el 41,4%, y solo el 15,6% de los habitantes de la zona tenían una ocupación laboral estable.

Según el último plan integral del barrio, la densidad de población es otro de los problemas más acuciantes, siendo ocho veces mayor que la media de las ciudades. Cuatro mil ochenta y cuatro viviendas del ámbito de Tres Barrios-Amate tiene una superficie menor de 45 metros cuadrados, lo que supone más de la mitad, el 51% del total de las viviendas.

El grado de hacinamiento estimado para Tres Barrios-Amate alcanza el 13,2%, porcentaje muy por encima de la media de Sevilla, fijada en el 2,1%. Muchas de estas viviendas tienen, además, graves problemas de mantenimiento con humedades importantes y graves problemas en la red de saneamientos.

Por su parte, los problemas de accesibilidad en las viviendas son de especial relevancia. El 93% de las viviendas de Tres Barrios-Amate no dispone de ascensor, 3.737 personas mayores de 65 años viven en bloques de cuatro o más plantas, en las cuales no existe ascensor, y donde, además, las escaleras son empinadas y angostas. A este grave y antiguo problema, apenas ha empezado a ponerse solución hace unos años, y el ritmo, desde luego, no es el adecuado.

En este sentido, la propuesta del Partido Popular que permitiría una mayor inversión en la barriada nos parece acertada, pero llega muy tarde. Les vamos a recordar una fecha para sonrojo de los gestores públicos municipales y autonómicos, por cierto, siempre los mismos.

El diagnóstico comunitario integral es del año 2006, de hace diez años. El Plan Integral Comunitario data del año 2009. El Plan Concertado de Vivienda y Suelo preveía las actuaciones para los años 2008-2012. Ya ha llovido desde entonces. Y, en el Plan estatal de Fomento del Alquiler de Vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbana estaban programadas para el periodo 2013-2016, también llegamos tarde ahí. Pues bien, a día de hoy los vecinos de Tres Barrios-Amate siguen viviendo en una situación casi idéntica a la que se describía en el documento de 2006.

Mientras ustedes cumplían legislaturas, mientras ustedes rotaban entre concejalías, consejerías, consejos de administración públicos y un largo etcétera, propio de la carrera política al uso, casi veintidós mil personas se encuentran en una situación objetiva muy parecida a la descrita en el documento de 2006.

Por ello, este grupo político propone como una enmienda *in voce* la modificación del punto primero de la proposición no de ley, urgiendo a la Administración a que actualice el diagnóstico social, evaluemos el efecto impacto de las políticas, premiemos a los gestores públicos cuyo trabajo se viera reflejado en la mejora de las condiciones de vida de las vecinas y los vecinos de Tres Barrios-Amate, o bien, por el contrario, […] que no haya habido, si así fuere, mejoras en los últimos diez años, desde el primer diagnóstico de 2006.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gil de los Santos.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su señoría Carmelo Gómez tiene la palabra.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Por empezar por el principio, nosotros, la verdad es que vamos a votar que sí al primer punto, si se mantiene tal como está. Desde luego, si se introduce la enmienda que acaba de decir *in voce* el portavoz parlamentario de Podemos, desde luego, vamos a votar en contra. Entre otras cosas, porque yo, señor Gil, no sé qué hace usted, o es un político o es un sociólogo, ¿usted viene aquí a describir la realidad, a recordarnos todas las cosas que hemos hecho mal? Yo creo que sinceramente usted es que no tiene ni idea de lo que está hablando.

En uno de los cinco barrios que dice usted que tiene menos renta per cápita de Sevilla vivo yo, vivo yo...

[*Intervención no registrada*.]

No sé si sube o no sube. Pero, desde luego, que los barrios que usted acaba de mencionar están mucho mejor que hace veinte años, no hay discusión ninguna, mucho mejor que hace incluso cinco o que hace diez, por supuesto que sí. Antes, no estaban ni asfaltados, no había ni acerado. Todo eso son gestiones que se han hecho desde las distintas administraciones, yo no voy a señalar ni a una Administración ni a otra. Pero bueno, es que todo no está mal, es decir, ¿que todo es mejorable? Pues, por supuesto que sí, claro, y esa es la voluntad. Pero, vamos, que aquí no se ha inventado el mundo cuando ha llegado usted, y, mientras, los demás hemos estado tocándonos las narices. No, mire usted, hemos estado reivindicando determinadas cosas en política, en nuestro trabajo, y luchando con nuestras posibilidades. Y deje ya aquí de reñirnos a todo el mundo como si fuéramos niños chicos. ¿Usted, qué tiene, la verdad en la mano? Pues no la tiene.

Me centro, señor presidente, en la proposición no de ley.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Se lo agradezco.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Efectivamente, la Junta de Andalucía, a iniciativa del Ayuntamiento de Sevilla, gobernado por el Partido Socialista en aquella época, participó desde 2007 en la redacción y ejecución del Plan integral de actuaciones en el núcleo vecinal Tres Barrios-Amate.

Es verdad que es una zona muy populosa de Sevilla, que abarca un número importante de habitantes, según el último censo, 25.000, y que el objetivo, quiero recordar, porque estamos aquí enfocándolo fundamentalmente al tema de la vivienda, el objetivo no era más que erradicar el riesgo de exclusión social. Por lo tanto,

un plan integral no solo son medidas, desde el punto de vista de la vivienda sino también desde la política económica, desde el empleo, desde la vivienda, desde el urbanismo y desde los asuntos sociales.

Se estableció un grupo de trabajo, que lideró la Consejería de Igualdad y Bienestar Social, y se aprobó en primera instancia el 29 de abril de 2009 ese plan integral, que, insisto, desde el punto de vista de la vivienda, el proyecto más importante que tenía era el del arreglo de la zona de Regiones Devastadas. En concreto, la Junta financió en cerca de nueve millones de euros esa acometida, conjunta con el Gobierno central y con el Ayuntamiento de Sevilla, y también se fue actuando en Los Pajaritos. Gracias a eso, hay un barrio nuevo en Sevilla con 210 viviendas totalmente a estrenar.

En base a ese convenio de colaboración entre Junta y Gobierno central, también se ha actuado en el casco antiguo de Sevilla y en el Polígono Sur. Pero es verdad que ahora mismo estamos ante una situación coyuntural, es decir, el plan estatal finaliza el 31 de diciembre de este año, sin que hasta ahora conozcamos ningún borrador, si es posible seguir conveniando con el Gobierno central. Lo único que tenemos encima de la mesa es la llegada pronto a este Parlamento del Plan Autonómico de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020, que ha sido objeto de debate, además, ya aquí, en sede parlamentaria, y que sí que es verdad que ese Plan Autonómico de Vivienda y Rehabilitación sí establece el marco legal para que se pueda conveniar entre distintas administraciones.

Y posiciono a mi grupo parlamentario en relación a los puntos de acuerdo. Nosotros, como le he dicho en principio, estamos de acuerdo en que se haga un plan integral comunitario que abarque todos los aspectos, no solamente el aspecto de la vivienda y toda la problemática que acabo de mencionar anteriormente.

No vamos a votar que sí al punto número dos, porque es incluir en el Proyecto de Ley de Presupuestos de la Comunidad... No, es que no hay proyecto de ley, ya hay presupuestos perfectamente aprobados. Yo creo que el proponente tendría que haber redactado y haber modificado claramente los párrafos dos y tres, porque están totalmente fuera de contexto.

Al tres vamos a votar que no, porque ya es que no existe tampoco el Plan Marco de Vivienda y Rehabilitación en Andalucía. Eso fue en la anterior legislatura. Ahora lo que va a existir es el Plan Autonómico de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020.

Y, en cuarto lugar, el garantizar la financiación necesaria para el Programa de Zonas con Necesidad de Transformación Social, pues sí estamos de acuerdo, porque es un programa que está en vigor ahora mismo, y que, gracias a la colaboración de la consejería y del Ayuntamiento de Sevilla está en funcionamiento sin ninguna paralización, no como pasó el año pasado, gobernando el Partido Popular, que estuvo cuatro meses cerrado por falta de capacidad de gestión.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí. Antes de darle la palabra, esto es complicado, lo de 2016 es complicado. Quiero decir que tienen que aceptarlo todos los grupos, he escuchado al de..., dice que no. Lo digo un poco para que usted... Una enmienda, usted tiene de 2016...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Hombre, yo puedo plantear una enmienda *in voce* de incluir en el Proyecto de Ley del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, para el año 2017, las dotaciones presupuestarias precisas para la puesta en marcha del mismo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Correcto, yo...

Vale, lo que tiene que ver es si está todo el mundo de acuerdo, ¿vale?

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Que está todo el mundo de acuerdo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Claro, si no, no puede ser *in voce*.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, yo lo planteo *in voce*, y ahora...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Correcto, correcto. Era por decírselo.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muy bien, muchas gracias. Yo la planteo *in voce*.

Y, bueno, pues voy a ir un poco respondiendo, ¿no?

Decía Ciudadanos que el plan se aprobó en 2009 en el ayuntamiento, pero entiendo yo que en el ayuntamiento lo que se ha hecho es dar cuenta del plan elaborado, el plan integral.

El plan propiamente integral no está aprobado por la Junta de Andalucía, que es quien tiene las competencias. Y quiero remarcar especialmente este punto, porque, efectivamente, para actuar en todas las direcciones..., y por eso se llama integral y es la palabra que yo estoy utilizando, no estamos hablando solamente de vivienda, aunque estemos en esta comisión, sino que es un plan integral..., pues la competencia es de la Junta de Andalucía. Por lo tanto, otras administraciones habrán podido colaborar más o menos, pero lo que es evidente es que es la Junta de Andalucía la que tiene que sacar adelante este tema.

Decía el portavoz de Ciudadanos que hay muchas barriadas en situación similar. Evidentemente, pero hemos citado la gravedad del asunto por dos cuestiones: porque el Instituto Nacional de Estadística pone de manifiesto que es el barrio más pobre de toda España —y lamento enormemente decirlo porque está en la ciudad donde yo vivo— y viene siendo así durante mucho tiempo. Y, en segundo lugar, pues porque lleva muchos años intentándose poner en pie por una plataforma cívica, por los ciudadanos y por muchas personas implicadas en la mejora de esta ciudad..., ponerse en pie ese plan integral.

Decía, por tanto, que hay otras barriadas en situación similar, claro que sí, pero hoy la que nos ocupa yo creo que tiene motivos más que suficientes para recabar el apoyo de todos los grupos políticos y el impulso a ese plan integral.

Hablaba sobre los términos, ¿no?, los términos empleados, los términos del plan marco. Bueno, decía... Perdón, decía, no sé qué grupo ha sido, que esta iniciativa llega tarde. Dice Podemos que esta iniciativa llega tarde. Bueno, es que a lo mejor ustedes no estaban cuando nosotros, durante muchos años, venimos trabajando por esta barriada y hemos traído a esta comisión en muchas ocasiones el que se apruebe este plan integral, el que se aprueben iniciativas de rehabilitación, y, desde luego, ustedes en ese momento no estaban.

La iniciativa no llega tarde y, además, puede tener la fecha de septiembre de 2015, da igual, porque sigue estando presente. Quizás le podría haber traído una iniciativa muy similar, muy similar, de hace dos, tres o cuatro años, porque la venimos haciendo en el mismo sentido.

El concepto, el fondo de la cuestión no cambia, y el fondo son las personas, las más de 22.000 personas que viven en Tres Barrios, que, efectivamente, abarca a esos tres barrios.

Y citaba el portavoz socialista la actuación de Regiones Devastadas. Pues, efectivamente, esa es la idea de lo que hay que hacer en Tres Barrios.

Yo quiero resaltar, bueno, pues el plan estatal. El plan estatal está vigente, tiene dotación presupuestaria para actuaciones de este tipo que antes, realmente, no se venían haciendo. Y, bueno, en concreto en Sevilla se han firmado acuerdos muy importantes para la regeneración urbana de Polígono Sur y también del área del casco norte.

Por lo tanto, yo creo que esta área, en el momento en el que se firmara el acuerdo del Ministerio de Fomento con el Ayuntamiento de Sevilla y con la Junta de Andalucía pues sería fundamental para poner en marcha esa área de regeneración, renovación y rehabilitación urbana.

Son las tres erres, las tres erres de una ley que ha aprobado el Partido Popular para poner en valor la rehabilitación de viviendas. Una forma de entender la ciudad, una forma sostenible para mantener, conservar la ciudad compacta y para hacerla revertir los beneficios de la ciudad a los vecinos, donde precisamente más se necesitan. Por eso, se habilitan las herramientas legales para que se puedan hacer las demoliciones necesarias, para reconstruir nuevos edificios, para hacer, en definitiva, una operación de conjunto.

Por eso, insisto, ya se ha aprobado por todas las fuerzas en el Ayuntamiento de Sevilla, y es en la Junta de Andalucía donde se tiene que dar el impulso definitivo para firmar ese acuerdo tan importante para la rehabilitación de la barriada, al mismo tiempo, que los otros puntos que se citan en la iniciativa.

Nos parece fundamental, y yo creo que no es el momento de hablar de términos o no términos, está claro el acuerdo dice: «Incluir esta actuación en el Plan de Rehabilitación de Barriadas que resulte del nuevo Plan Marco de Viviendas en Andalucía pendiente aún de aprobación». Eso es lo que está dicho. Yo no sé cómo se

va a publicar ese plan, qué nombre va a tener, cómo se le va a denominar a la rehabilitación de barriadas… Y, en definitiva, aquí lo que estamos pidiendo es que se incluya esta actuación dentro de los presupuestos que la Junta de Andalucía va a manejar ahora, no de las que propone para el 2020, sino de las que ya tiene firmado en octubre del 2014, 455 millones para Andalucía, gracias a la firma del convenio Ministerio de Fomento-Junta de Andalucía.

Nada más. Y si esta iniciativa realmente, creo, creo que va a tener o puede tener el apoyo mayoritario, al menos en la mayoría de sus puntos por todos los grupos políticos, pues yo agradeceré ese impulso, y que estaremos muy encima para que realmente eso se cumpla, y los vecinos de Los Pajaritos puedan tener un poco una hoja de ruta para volver a recuperar la esperanza que, al final, es lo más importante que nunca se puede perder, y menos en este barrio.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, antes de pasar a la siguiente, hay una enmienda *in voce* de Podemos que propone modificar el punto 1: «Actualizar y ejecutar el Plan Integral Tres Barrios-Amate».

¿Hay alguien que se opone a esa enmienda?, el Grupo Socialista. Por tanto, no se pone.

Segundo, usted propone una enmienda *in voce* de la número 2: «Incluir en la Proyecto de Ley de Presupuestos de la comunidad autónoma para el año 2017», diría.

¿Hay alguien que se opone a esta enmienda?

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—[...] puede que esté hablando de otra cosa completamente distinta.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Cómo?

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Creo que lo he leído entero precisamente por eso, para ver cómo quedaba: «incluir en el Proyecto de Ley del Presupuesto» —cuando se elabore— «de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017 las dotaciones presupuestarias precisas para la puesta en marcha del mismo».

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Está todo el mundo de acuerdo?

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Bueno, yo creo que eso cambia sustancialmente la propuesta, es decir, la propuesta venía hablando del 2016, y ahora, como yo me he confundido, lo intento rectificar. Yo creo que eso sería, en su caso, sería otro debate completamente distinto. Trae ya lo que se va a discutir en los presupuestos de 2017...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no vamos a abrir el debate, quiero decir, ¿usted acepta la enmienda *in voce* o no?

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—No, no, no.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, se vota, ¿no? ¿Tiene que ser por unanimidad?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No se acepta ninguna de las dos enmiendas *in voce*, ¿de acuerdo?

10-16/PNLC-000126. Proposición no de ley relativa a la rehabilitación urgente de las viviendas protegidas de Jaén

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente proposición no de ley que formula el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la rehabilitación urgente de las viviendas protegidas en Jaén, que hace el señor Millán.

Tiene usted la palabra por un tiempo de siete minutos en la primera intervención.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

Las viviendas protegidas de la ciudad de Jaén son un conjunto de viviendas sociales, situado ahora en el centro de Jaén, que fueron construidas en el I Plan de Ensanche de la Ciudad entre 1944 y 1945.

Son viviendas que se construyeron junto a otros equipamientos urbanos de la capital, como la estación de autobuses o el Parque de la Victoria, ahora denominado «de La Concordia», que se distribuye en cuatro manzanas, y destacan urbanísticamente por su densidad de población, la altura de su edificación, la distribución de las viviendas que permite la ventilación y el [...], así como por la distribución de espacios libres entre manzanas a través de patios interiores.

El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico la describe de esta manera: «Son cuatro promociones de viviendas protegidas diseñadas por los señores Francisco López Rivera, Juan Piqueras Menéndez y Julián Laguna Serrano, en 1945, 1950 y 1955, de un tradicionalismo austero, con muy pocos elementos ornamentales, y se tratan con especial cuidado los patios interiores, definidos por volúmenes claros y rotundos con estados mediante recorridos transversales de acceso rodado.

»Estas viviendas basan su planta en las modernas soluciones del bloque lineal que se venían ensayando en Europa, persiguiendo la optimización de la iluminación y la ventilación para todas las viviendas.»

En definitiva, hace una descripción el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico que define de alguna manera y determina un valor urbanístico e histórico que provocó que, junto a otras edificaciones a las que he hecho mención de la provincia, de la capital y de la provincia, fuese incluido como bien inmueble representativo del movimiento moderno de la provincia de Jaén en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, según recoge la Resolución de 21 de febrero de 2006 de la Dirección General de Bienes Culturales.

Estos edificios que se suman son la estación de autobuses, como decía, el hotel Rey Fernando, las viviendas protegidas de Jaén —que ya he hecho mención—, la presa de Jándula, el cine Tívoli, en Andújar, la viña Gisbert, también en este municipio; la antigua fábrica Tecosa, en La Carolina; correos y mercado en Úbeda y el Poblado de Miralrío, en Vilches. Que, según dice esta misma resolución, «establecen un rico repertorio de tipología y de soluciones arquitectónicas que abren las vías de la mirada y enclave patrimonial de la arquitectura jienense del siglo XXI».

Hago esta mención porque ha sido una cuestión importante este reconocimiento y su inclusión en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz lo que ha conllevado también, bueno, pues bastante controversia en la ciudad de Jaén por la necesidad de rehabilitación de estas viviendas.

Con anterioridad a esta resolución que le hacía mención del año 2006, en el Parlamento de Andalucía se aprobó una proposición no de ley en la que se instaba a la Junta de Andalucía a una intervención general para preservar todo esto que le he dicho: la trama, los edificios y rehabilitar el barrio en su conjunto.

Y por este motivo, y por este motivo, desde la Junta de Andalucía, se iniciaron actuaciones para llevar a cabo la rehabilitación de estas viviendas, realizando un compromiso firme, en 2009, que conllevó la aprobación de una orden con una determinación de un presupuesto y la realización de un proyecto de uno de los cuatro bloques a los que hemos hecho mención.

Sin embargo, la llegada de la crisis, las dificultades económicas impidieron que el proyecto o estos proyectos de rehabilitación se ejecutaran sin llevarse a cabo tampoco, al parecer, los estudios de habitabilidad de ocupación de estas viviendas ni de las condiciones económicas de sus propietarios que permitieran conocer cómo se desarrollaría esta actuación.

Ya, pasados unos años, más recientemente, en el año 2015, con uno de los cuatro bloques en muy malas condiciones de habitabilidad, sus propietarios solicitaron una ayuda de rehabilitación, que fueron concedidas por la Junta de Andalucía, en total una cuantía de unos 800.000 euros, pero que al parecer no cubrían las expectativas de los vecinos, y fueron desestimadas por no completarse la documentación de los expedientes por los mismos vecinos.

Por tanto, ante esta situación y con el ánimo de buscar una solución acorde a las circunstancias actuales y la demanda de los vecinos, desde la Junta de Andalucía, fue la misma presidenta, y el consejero de Fomento ha dado cuenta aquí en esta comisión, se ha planteado una solución, que ya se ha utilizado en otras ciudades, como es la realizada para el barrio de Santa Adela, en Granada, que permita la intervención con la cooperación de las distintas administraciones: intervención estatal, municipal y autonómica en la rehabilitación de estas viviendas.

Y es por todo ello por lo que nosotros proponemos esta proposición no de ley, con el ánimo de pasar a la acción, de buscar una solución acorde al año 2016, trascender sobre lo acontecido estos años atrás, y dar respuesta a la demanda de los vecinos, consiguiendo que en el plazo más rápido posible se lleve a cabo esta rehabilitación integral que los vecinos y las vecinas de estos bloques demandan.

Por eso y por la situación económica de todas las administraciones, y por esa financiación que tiene el plan estatal, es fundamental que todas las administraciones trabajemos juntas, o trabajen juntas en este caso, para solucionar el problema.

Y, por eso, nos sumamos..., se plantea en esta PNL, nos sumamos a la propuesta de rehabilitación de las viviendas protegidas realizada por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén. Una iniciativa municipal que tiene que ser fundamental para acogerse a estas ayudas del plan estatal que decía, similar a la ofrecida para la barriada de Santa Adela al Ayuntamiento de Granada, y que permite, contando con la participación del Ayuntamiento de Jaén, del Gobierno de España y de los vecinos, acogerse al importe máximo de las ayudas posibles contempladas en los planes autonómicos y estatal de vivienda y suelo. Poco más.

Gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Millán.

Comenzamos el turno de posicionamiento de los distintos grupos, de menor a mayor, por cinco minutos.

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con brevedad, para, primero, anticipar el voto positivo de nuestro grupo parlamentario, pero hacer un posicionamiento crítico con relación a la situación, que compartimos en parte de lo referido por el proponente, porque es cierto que en un momento de escasez parece razonable que proyectos que, en un momento de bonanza, una Administración consideraba que tenía recursos suficientes como para afrontarlos en solitario, en momentos de escasez se busque una fórmula que implique en lo económico al resto de administraciones para aliviar esa carga, que no recaiga exclusivamente en una, y que así se permita el beneficio que se les quiere procurar a las familias que viven en las viviendas, a las zonas y demás.

Siendo cierto eso, también lo es que para cuando la Junta tomó la decisión de catalogar las viviendas y de financiar un proyecto que las rehabilitara y regenerara la zona y demás, andaba el año 2004, y todavía estaba lejos el momento en el que el estallido de esta crisis-estafa que vivimos iba a imposibilitar a la Administración actuar.

Por tanto, echamos en falta una autocrítica por parte del grupo proponente con relación a la dejación de funciones que hizo en los años en los que, teniendo recursos, no los puso a disposición de cumplir un compromiso adoptado en Jaén. Y creo que es algo le honraría si en el resumen lo menciona. No va a modificar nuestro voto, que va a ser favorable, como digo, pero, por un poco de honestidad en el debate, hay una parte del relato que no ha hecho, y hay que hacerlo, porque una parte de la extraordinaria decisión que tiene la ciudadanía y una parte de la desconfianza que le genera el discurso que se da, de la escasez de recursos, viene avalado porque cuando los había tampoco se cumplía con los compromisos que se adquirían ante ellos.

Por tanto, nuestro voto favorable, pero antes de darles la palabra a ciudades sobre grandes proyectos o grandes inversiones, habría que contar con la voluntad política de darles satisfacción. Si no, quedamos todos en un descrédito que, al menos algunos, no creemos que merezcamos la totalidad de la gente que nos dedicamos a esto.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

En esta propuesta no de ley, bueno, hay unos puntos de coincidencia con la anterior, también hablamos de que en el año 2009, en este caso, la Junta de Andalucía..., se iniciaron actuaciones para llevar a cabo la rehabilitación de estas viviendas, realizándose un compromiso con los vecinos, entiendo.

También, bueno, vuelvo a decirlo…, que por supuesto tiene consideraciones distintas respecto a la anterior propuesta no de ley, pero adelantamos que vamos a votar favorablemente. Pero realmente hay muchas más circunstancias en otros municipios de Andalucía, como lo que mencioné antes, en Antequera, donde esperemos que también, si traemos una propuesta no de ley, también tenga el voto positivo de la mayoría.

Bueno, nada más que añadir. Esperemos que esta propuesta no de ley y esta actitud de colaboración entre el Estado, el municipio de Jaén, en este caso, y la comunidad autónoma pues, bueno, sea un ejemplo a partir de ahora, porque los ciudadanos es lo que esperan precisamente de nosotros. Con lo cual, nada más que añadir.

Adelanto el voto positivo a esta propuesta no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente. Señorías.

Las viviendas protegidas en la ciudad de Jaén ubicadas en el centro de la ciudad es un conjunto de edificaciones a tres plantas de altura que fueron construidas en los años cuarenta. Se destinaron a familias sin recursos y a personas que llegaban a la capital a desempeñar trabajos administrativos y de funcionarios del Estado. Hoy en día, por el crecimiento urbanístico de esta ciudad, dicho conjunto de edificios se encuentra, por así decirlo, en una de las zonas más prósperas y crecientes de esta ciudad. El centro comercial Corte Inglés y la remodelación de esta zona han hecho que el coste de estos suelos sean los más cotizados en esta ciudad.

Fueron intereses privados relacionados con el *boom* inmobiliario los que, a principios de siglo, propusieron comprar esos pisos a sus propietarios. La idea era proporcionarles una vivienda nueva y con los mismos metros que la actual. A cambio, estos terrenos pasarían a manos privadas, que realizarían la promoción de nuevos edificios con más alturas y dispondrían de locales comerciales. Esta propuesta fue aceptada por la gran mayoría de los vecinos y propietarios, un piso nuevo con todas las prestaciones en el mismo enclave de privilegio en el que se encontraba su actual vivienda.

Hay que destacar que la media de edad de estos vecinos involucrados en esta situación está por encima de los 65 años, jubilados, y la mayoría con pensiones mínimas. Los edificios ya he apuntado que fueron construidos en los años cuarenta, no constan de ascensor y se encuentran en una situación lamentable.

En este momento entra el entramado político. El pelotazo urbanístico estaba servido en una zona de máxima proyección y expectativas, los vecinos no ponían ni un pero. Es entonces, año 2004, cuando la Junta de

Andalucía entra en juego, agarrándose a ese pelotazo urbanístico, paraliza y suspende esta propuesta privada. Reúne a los vecinos y los convencen para que no acepten esa proposición, que esconde un pelotazo urbanístico y una masificación de ese espacio en el que llevan tanto tiempo viviendo. El deterioro y el pésimo estado de esas viviendas son motivo de negociación con la Junta de Andalucía, declarar este barrio bien de interés cultural y patrimonio andaluz, y comprometerse a la rehabilitación de la finca bajo el criterio de rehabilitación cultural es la fórmula que ofertan y a la que acceden los vecinos. La Junta de Andalucía destinaría, bajo resolución, un total de 24 millones de euros para dichas rehabilitaciones y adaptación de estas deterioradas viviendas, y los vecinos aceptan y esperan a que se ejecuten las esperadas obras. A día de hoy siguen esperando, estafados y engañados por la Junta de Andalucía.

En 2015, el Ayuntamiento de Jaén detecta el estado de peligro por derrumbe que algunas viviendas están sufriendo, viejas techumbres de madera y caña. Y se empiezan a plantear el desalojo de las mismas, con la problemática añadida de que no pueden, aquellos pocos vecinos que disponen de los recursos suficientes, arreglar estos desperfectos, pues dichas reparaciones tienen que estar bajo los criterios que desde Patrimonio les hacen llegar. Si no se cumplen, tendrían el peligro de salir del estatus de bien de interés cultural.

Permítanme hacer un paréntesis y cuestionarnos el interés cultural de estas viviendas, cuestionarnos que lo de declaración de bien de interés cultural no se tratara de una estratagema para paralizar la promoción privada. No estamos diciendo que estuviéramos de acuerdo con dicho pelotazo urbanístico, pero tampoco lo estamos con que se deje a los vecinos totalmente desamparados, con falsas promesas y negligente omisión de actuación. Varias han sido las negativas, por parte de la Delegación de Vivienda de la Junta de Andalucía, en resolver esta situación. Son constantes las largas a las reuniones oficiales solicitadas por nuestra compañera de grupo, Mercedes Barranco, al consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López.

La crisis, la falta de presupuesto, la excusa de otros menesteres más importantes han hecho que estos vecinos se encuentren en un limbo burocrático negligente y con su vivienda en un estado grave de derrumbe. Familias, matrimonios de la tercera edad, todos de posición humilde e incluso sin recursos, están expuestos al antojo del estamento público que se comprometió con ellos en protegerles y adecuarles unas viviendas ya muy deterioradas.

Hoy hay una PNL traída desde el mismo PSOE, eximiéndose de su responsabilidad y haciendo partícipe de la solución de esta problemática al ayuntamiento más endeudado y más estéril de nuestro Estado, consiguiendo así darle vuelta tras vuelta a esta situación de compromiso adquirido con estos vecinos, y que jamás van a poder resolver si continúan no asumiendo la responsabilidad que adquirieron al paralizar un pelotazo urbanístico.

El ayuntamiento, nefasto consistorio, tampoco mueve un dedo ni soluciona el plan de habitabilidad en el caso de desalojo obligado al propietario de la vivienda, ni la Junta, que en estos momentos se agarra a excusas timoratas sobre subvenciones en planes de rehabilitación a las que jamás podrán acceder estos vecinos, la mayoría sin recursos. Para conseguir 800.000 euros de subsidio, los vecinos tienen que abonar cuatro millones de euros. Los vecinos, por tanto, no están en disposición de solucionar y solventar la problemática de este barrio. Barrio y vecinos seguirán abocados a arriesgar sus vidas en el estado ruinoso de estos bloques de los años cuarenta...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vaya terminando.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—... por la arrogancia —voy terminando—, por la arrogancia, por el capricho y negligencia de la Administración pública. Este es el limbo burocrático, este es el cuadro en el que se encuentra este vecindario.

Hablando claro, esta proposición no de ley, presentada por el Partido Socialista, es solo excusa para evadir sus responsabilidades y sus compromisos.

En cuanto a nuestro sentido del voto, debido a que esta propuesta trata de que una comisión legislativa se pronuncia sobre un convenio que el Ejecutivo propone a otra Administración, el Ayuntamiento de Jaén, sin que tan siquiera se acompañe del texto del contenido del acuerdo que hoy se pretende poner encima de la mesa, no podemos más que abstenernos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Termino ya de verdad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—[...] al Grupo Socialista que inste al Consejo de Gobierno a una adecuada tramitación para su toma en consideración, y podamos pronunciarnos con propiedad.

Mientras tanto, no nos queda más que decir que si este Ejecutivo trata así a parlamentarios sin ofrecer tan siquiera un documento que recoja la propuesta que quiere que votemos, no me imagino cómo tratará a sus conciudadanos en este asunto.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Anguita la palabra.

El señor GARCÍA ANGUITA

—Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señoras y señores diputados.

Brevemente, para posicionar al Grupo Popular en esta PNL presentada por el Grupo Socialista, y decir que vamos a votar que no. Vamos a votar que no porque vamos a venir en sede parlamentaria, señorías, a trasladarles la versión y lo que nos han dicho los vecinos de las viviendas protegidas de la ciudad de Jaén, con los que nos reunimos hace unos días.

Entendemos y estamos de acuerdo con ellos que esta presentación de la PNL es ni más ni menos que el certificado de defunción de esa promesa incumplida por parte de la Junta de Andalucía y por parte del Partido Socialista allá por el 2005, y lo explico brevemente.

En el año 2004 es la Consejería de Cultura la que declara a la vivienda protegida de Jaén como Bien del Patrimonio Histórico Cultural Andaluz. Lo hace la propia Junta de Andalucía que, años siguientes, cuando la candidata a la alcaldía del PSOE y el delegado de la Consejería de Cultura, que, por cierto, ha vuelto ahora a ser el delegado de la misma consejería, quienes visitan a los vecinos, y les presentan un proyecto extraordinario, un proyecto de rehabilitación con una inversión de más de 24 millones de euros y que se haría una intervención en las cubiertas, en la fachada, instalación de ascensores, arreglo de patios, aparcamientos, etcétera.

Llevan once años los vecinos, once años esperando a que la Junta de Andalucía cumpla su promesa. Y sí es cierto, como dice el texto de la PNL, que hoy estamos en una situación económica difícil, es más cierto que en el 2004 no existía esa situación, y que ojalá la Junta de Andalucía hubiera cumplido su palabra y hubiera hecho ese proyecto prometido a los vecinos.

Quiero decirle al resto de los grupos políticos que, al oír sus palabras, yo entendía que iban a echar esta PNL, porque les aseguro, compañeros de comisión, que esta PNL significa meter debajo del cajón la promesa del proyecto de rehabilitación de las protegidas. Se lo explico.

Quieren que intervenga el Estado, bien; la Junta de Andalucía, bien, pero quieren que también firme el convenio el Ayuntamiento de Jaén y aportación de los vecinos.

El Ayuntamiento de Jaén, lo decía el portavoz de Podemos, es uno de los ayuntamientos más endeudados de España, el tercero, el segundo de capital y el tercero de municipios y, por tanto, difícilmente, podrá aportar un solo euro para la rehabilitación de la vivienda protegida.

Y los vecinos, lo decían ustedes, vecinos mayores con una vivienda de hace 70 años, que cobran su pensión y una situación económica difícil. Un barrio, que estaba a las afueras de la ciudad de Jaén cuando se hizo, muy lejos del centro de Jaén y, por la evolución de los tiempos, se ha quedado en un sitio mejor, pero estaba a las afueras cuando se construyó.

Por tanto, una PNL en la que colaboren Gobierno central, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Jaén y vecinos, significa simplemente meter debajo del cajón las promesas incumplidas por parte del PSOE y por parte de la Junta de Andalucía a los vecinos y vecinas de las protegidas.

Ellos lo saben, son conscientes. Me reuní hace unos días con ellos y son conscientes de que esta PNL es el certificado de defunción de esa promesa.

Fue la Junta de Andalucía la que catalogó esas viviendas, 250 viviendas, como Bien del Patrimonio Histórico Andaluz, y fue la Junta de Andalucía la que viendo la reacción de los vecinos, al año siguiente, les prometía, con la candidata a la alcaldía a la cabeza, esa rehabilitación. Una rehabilitación que le podemos asegurar ya, hoy, en sede parlamentaria, que si se aprueba esta PNL, se meterá en el cajón de los olvidos, y que los vecinos y vecinas de las protegidas de Jaén se quedarán con sus casas como están.

Y decirles lo que me decían ellos, que siempre es necesaria la lluvia en Jaén. Ellos, en Jaén, rezan para que no llueva, cuando llueve. Los que viven en la cuarta planta no pueden dormir porque tienen que colocar artefactos para recoger el agua que cae en sus pisos.

Por tanto, pedirles al resto de compañeros que recapaciten, que no apoyen esta PNL, porque de verdad, de verdad que es el certificado de defunción de la promesa de rehabilitación del PSOE y de la Junta de Andalucía a los vecinos y vecinas de las protegidas.

Estoy trasladando sus palabras. Me reuní con él hace unos días, lean la PNL y saben que esté el Gobierno central, bien, pero que esté el ayuntamiento más endeudado de España, el tercero, que estén los propios vecinos, pensionistas con pensiones bajas, significa que es imposible la realización y ni siquiera la firma de ese convenio.

Por ello, les pido al resto de grupos políticos que recapaciten, que cambien el voto, que no apoyen esa PNL, porque será darle validez y apoyar a que el PSOE incumpla, de forma definitiva, este proyecto de rehabilitación de las viviendas protegidas de la ciudad de Jaén.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Anguita.

Cierra el turno de intervenciones el proponente, señor Millán.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Bueno, pues, gracias a todos por sus intervenciones, y voy a empezar por responder algunas de la cuestiones que se han planteado y, luego, hacer una valoración general, si les parece.

En relación al planteamiento de la compañera de Izquierda Unida y en relación a lo que hacía mención de la autocrítica y la dejación de funciones. Tengo que decirle, porque además me pilló a mí directamente, además, en ese tiempo trabajando en la consejería, en unos años, por lo menos a partir del 2006-2007, que no hubo dejación de funciones. Se trabajó con los vecinos, con todos los bloques. Se instó a tener relaciones con ellos, a llamarlos para cerrar un proyecto. Se estuvo trabajando en un proyecto consensuado con cada uno de ellos, un proyecto integral de intervención, y hay un proyecto finalizado, que es en el que se basa para llevar a cabo la actuación. Por tanto, no es que se estuvo de manos paradas, se estuvo trabajando y, justamente, hay un proyecto en el que se basan y en el que, justamente, en el que ellos mismos, los vecinos, ahora son los que están trabajando.

Por lo tanto, y yo mismo le he dicho, no he obviado la existencia de ese proyecto, y que hubo una orden que se aprobó en su día y un compromiso para ejecutar estas actuaciones por parte de la consejería.

En relación a Ciudadanos, pues sí, agradecerle, en este sentido, su apoyo a esta moción, y coincidimos en la necesaria cooperación, que es fundamental para dar solución a los problemas actualmente.

Y, como decía con anterioridad, pues centrarnos en el 2016, que es donde estamos, porque lo que tenemos que buscar son soluciones.

Y en relación al Grupo Podemos, pues varias cuestiones. En primer lugar, mire, aquí nosotros no nos eximimos, no es que no queramos dar la cara, todo lo contrario, lo que buscamos es dar soluciones y justamente lo que hacemos es dar la cara y buscar soluciones, no quedarnos anclados en la situación que había en el año 2006.

Decía usted que ha cuestionado el interés cultural que había de ese bloque, de esa..., y se lo he explicado al principio, por eso he hecho un desarrollo de la proposición dando cuenta de todos los valores culturales e históricos de esta promoción. Pues, no es que lo diga yo, es que lo ha dicho el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el año 2014: «la decisión administrativa de incluir las viviendas en el catálogo están motivadas existiendo en el expediente administrativo, datos, documentos e informes suficientes para acreditar la vinculación de la vivienda con el movimiento moderno». Y hay una sentencia del Supremo. ¿Usted no sabía eso: que hay sentencias del Tribunal Superior de Justicia y el Supremo que avalan esta catalogación de las viviendas como patrimonio histórico andaluz? No BIC, usted ha hecho referencia a BIC, no, BIC es Bien de Interés Cultural no es.

Por lo tanto, le animaría, en ese caso, que se informara y viera mejor, porque esto no ha sido una excusa y no ha sido un acto arbitrario, porque hay una sentencia de por medio que, además, lo corrobora.

Y en relación a lo que usted dice que pide del documento que se exige al convenio y tal. Lo que pedimos aquí es un primer paso, es que se apoye la iniciativa, la búsqueda de soluciones, ya llegaría en su momento, ya llegará ese momento. Pero es que ese momento no ha llegado, a ese estado no hemos llegado, primero lo que estamos es apoyando una búsqueda de una solución por parte de este Parlamento, que también tiene mojarse. Los distintos grupos tienen que mojarse y no ponerse de perfil también viniendo a evaluar lo que se ha hecho con anterioridad, como usted dice, sin conocer además la realidad, creyendo que era un acto arbitrario lo que se estaba haciendo en ese momento, y cuando hay sentencias, además, que lo corroboran.

Y lo que me parece..., decir que es un acto caprichoso lo que se hizo, pues ya demuestra que usted, por lo menos, no está informado.

Y, bueno, en relación a las cuestiones que ha trasladado el Partido Popular, sí le diría, ¿por qué lo que vale en Granada, y lo que pide la señora Martínez para Sevilla, no vale para Jaén? ¿Por qué lo que vale para Granada, que se cerró con el Gobierno municipal del Partido Popular, no vale para Jaén? ¿Por qué no puede haber una iniciativa municipal que desbloquee esta situación que permita contar con una financiación estatal de un 35%, que dé una solución a los vecinos?

Y es más, y usted dice las declaraciones de los vecinos. Aquí yo tengo una declaración del periódico Jaén, del *Diario Jaén*, que dice, del día 5 de mayo: «En declaraciones a este periódico, el presidente de la comunidad de propietarios del Grupo 1.060, José Antonio», que es el más afectado, porque hay solo uno afectado, no todas tienen la misma situación. A mí me sorprende cuando dicen ustedes: todos los vecinos, todos no sé qué… Yo creo que hay que tentarse la ropa cuando hablamos de todos, porque «todos tienen una situación económica, todos son jubilados…». Habría que tentarse la ropa…

Pero lo que digo yo, ellos dicen en este escrito: «Mostró la disposición de los vecinos a correr también con la parte proporcional que le correspondería al ayuntamiento incluso...», dice, «... pero para poder impulsar esta medida, es necesario que la solicite el Gobierno local».

Necesitamos que el Gobierno local se implique, que busquemos una solución conjuntamente, que no nos pongamos de perfil, y es lo que nosotros queremos con esta proposición no de ley que les planteamos en el día de hoy. Queremos buscar soluciones frente al inmovilismo que ustedes, tanto aquí, en este Parlamento andaluz..., pero en el Ayuntamiento de Jaén también, es con el que han tratado este asunto siempre.

Ustedes, desde el Partido Popular, están cómodos en la confrontación, en el no por el no, para seguir sacando rédito político de este asunto, aun cuando perjudique a los vecinos. Y si usted habla de mala situación económica y de la necesidad de marcar prioridades, pues también podríamos decir lo mismo para la Junta de Andalucía, también hay mala situación económica y tenemos que marcar prioridades en este momento político.

Por eso, insistirle en la necesidad y en la importancia de que trabajemos todos conjuntamente, en este caso, a cuatro bandas, que se impulse también..., y el apoyo de los grupos, que yo creo que es fundamental para que se apoye la iniciativa marcada por la Junta de Andalucía, a través de su presidenta y del consejero de Fomento, y que dejemos a un lado esa confrontación, como digo, que busquemos de verdad que se consiga la fórmula que permita que urgentemente se intervenga en la rehabilitación por lo menos de este bloque, porque el invierno de nuevo llegará...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—... estarán los vecinos con preocupación porque vienen las lluvias en este caso.

Y a partir también de que se apruebe esta proposición, ustedes tendrán que decir por qué no se hace y tendrán que dar la cara, porque al margen de gobernar en la ciudad de Jaén para el Real Jaén, para el Jaén Plaza, para los centros comerciales o para el equipo de fútbol, también están para solucionar los problemas de los vecinos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Vamos a votar, en primer lugar, la proposición no de ley relativa al Plan Integral Tres Barrios-Amate.

¿Sí, señoría?

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Para pedir dos bloques: el 1 y el 4, y el 2 y el 3.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El 1 y el 4, juntos, y el 2 y el 3.

¿Hay alguna petición más?

Vamos a pasar a votar los puntos 1 y 4.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a votar los puntos 2 y 3.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido rechazados, al haber obtenido 8 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Siguiente votación, la proposición no de ley en comisión relativa a la rehabilitación urgente en las viviendas protegidas de Jaén.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 9 votos a favor, 5 votos en contra, 2 abstenciones.

Señorías, se levanta la sesión.

© Parlamento de Andalucía - ISSN:1134-7279 - DL:SE. 1550-1994