

# DIARIO DE SESIONES D S P A

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

**Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso**

Sesión celebrada el miércoles, 26 de octubre de 2016

### ORDEN DEL DÍA

#### COMPARECENCIAS

10-15/APC-000469. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-15/APC-000694. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de los proyectos de la consejería con cargo a la Iniciativa Territorial Integrada en la provincia de Cádiz, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000851. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y el desarrollo de las convocatorias en curso de rehabilitación edificatoria, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 10-16/APC-000953. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre actuaciones de rehabilitación arquitectónica de la Consejería de Fomento y Vivienda.

- 10-16/APC-000961. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de rehabilitación arquitectónica de la Consejería de Fomento y Vivienda, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz, D. Rodrigo Sánchez Haro y D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista.

## PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001098. Pregunta oral relativa al estado de la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra, formulada por los Ilmos. Sres. D. Julio Jesús Díaz Robledo y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-001592. Pregunta oral relativa a viajeros de los metros de Sevilla y Málaga, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes y D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001593. Pregunta oral relativa al programa de transporte para zonas rurales, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001615. Pregunta oral relativa a la entrega de llaves de viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001655. Pregunta oral relativa al estado de deterioro del tramo de autovía A-92 sur entre los kilómetros 296 y 308, en Almería, y en los dos sentidos de circulación, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/POC-001656. Pregunta oral relativa al pago de las ayudas al alquiler a las familias con ingresos limitados en Jaén, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

## PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000261. Proposición no de ley relativa a las mejoras tarifarias del transporte público en ciudades andaluzas, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-16/PNLC-000284. Proposición no de ley relativa a inclusión de la variante de las Angosturas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2020, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-16/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa al metro de Málaga, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cinco minutos del día veintiséis de octubre de dos mil dieciséis.

### COMPARECENCIAS

10-15/APC-000469. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla (pág. 7).

Intervienen:

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

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

10-15/APC-000694. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de los proyectos de la consejería con cargo a la Iniciativa Territorial Integrada en la provincia de Cádiz (pág. 17).

Intervienen:

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

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

10-16/APC-000851, 10-16/APC-000953 y 10-16/APC-000961. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de rehabilitación arquitectónica de su consejería, y el balance y desarrollo de las convocatorias en curso (pág. 27).

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

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

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

### PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001098. Pregunta oral relativa al estado de la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra (pág. 45).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001592. Pregunta oral relativa a viajeros de los metros de Sevilla y Málaga (pág. 49).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001593. Pregunta oral relativa al programa de transporte para zonas rurales (pág. 51).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001615. Pregunta oral relativa a la entrega de llaves de viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva (pág. 53).

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-001655. Pregunta oral relativa al estado de deterioro del tramo de autovía A-92 sur entre los kilómetros 296 y 308, en Almería, y en los dos sentidos de circulación (pág. 57).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001656. Pregunta oral relativa al pago de las ayudas al alquiler a las familias con ingresos limitados en Jaén (pág. 60).

Interviene:

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

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

## PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000261. Proposición no de ley relativa a las mejoras tarifarias del transporte público en ciudades andaluzas (pág. 63).

Intervienen:

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

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

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

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

D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

10-16/PNLC-000284. Proposición no de ley relativa a inclusión de la variante de las Angosturas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2020 (pág. 73).

Intervienen:

D. Adolfo Manuel Molina Rascón, del G.P. Popular Andaluz.

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

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

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

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

*Votación: aprobada por 8 votos a favor, 2 votos en contra y 7 abstenciones.*

10-16/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa al metro de Málaga (pág. 82).

Intervienen:

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

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

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

Dña. Patricia Navarro Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. María Luisa Bustinduy Barrero, del G.P. Socialista.

*Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.*

*Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.*

*Votación del punto 3: aprobado por 10 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.*

*Votación del punto 4: aprobado por unanimidad.*

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

Se levanta la sesión a las catorce horas, veinte minutos del día veintiséis de octubre de dos mil dieciséis.

---

## 10-15/APC-000469. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—En primer lugar, petición de comparecencia que formula el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía al consejero de Fomento y Vivienda, ante la comisión, a fin de informar sobre las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

La Consejería de Fomento y Vivienda es consciente de la conveniencia de afrontar la ampliación del metro de Sevilla, entre otras cosas, a la vista de los buenos resultados cosechados por la línea 1, con más de ciento cuatro millones de viajeros desde su puesta en servicio en 2009, y con un incremento anual sobre la previsión de demanda.

La red de metro de Sevilla se inserta dentro del modelo de movilidad sostenible por el que aboga firmemente la Junta de Andalucía en las principales áreas pobladas del ámbito metropolitano de Andalucía.

Pero el alcance económico-financiero de la construcción y posterior explotación de nuevas líneas de metro precisa de la cooperación leal y constructiva, obviamente, de los otros dos actores implicados: la Administración General del Estado y el propio Ayuntamiento de Sevilla.

La inversión estimada para completar la red de metro, las líneas 2, 3 y 4, asciende a 3.706,25 millones de euros, cifra que equivale a lo que representa prácticamente multiplicar por cinco el presupuesto anual de la Consejería de Fomento y Vivienda en el año 2016, que, como ustedes saben, era 755 millones de euros. O bien, casi a multiplicar por tres lo previsto en el plan de inversiones contemplado en el PISTA hasta 2020, 1.304 millones de euros, para todo el territorio andaluz y para todas las políticas de infraestructuras, transportes y de logística.

Parece evidente que la cuadratura del círculo es imposible, y todo ello sin tener en cuenta la repercusión futura en términos de subvención de explotación necesaria para la sostenibilidad económica de la prestación del servicio público de las futuras líneas.

Tengan en cuenta que la línea 1 del metro de Sevilla precisa anualmente, en los presupuestos de la consejería, de un coste a la subvención de explotación anual de en torno a 50 millones de euros, que al día de hoy afronta en solitario el Gobierno andaluz, porque el Gobierno de España no ha tenido a bien atender lo que era una demanda más que fundamentada de la Junta de Andalucía, cosa que sí reciben los metros de Madrid y Barcelona, por ejemplo.

La Junta nunca ha renunciado a la ampliación del metro de Sevilla, tan es así que ha redactado los proyectos constructivos de las tres líneas con un coste de 17 millones de euros de inversión, y, por tanto, con ese enfoque de colaboración institucional debemos ir determinando las prioridades.

El Estado, no olvidemos, ha participado en las ampliaciones de las redes de metro de Madrid, de Barcelona y de Valencia durante la pasada década, que contaron con el respaldo económico de la Administración General del Estado, formalizando convenios también para asumir la corresponsabilidad en la explotación, y, por tanto, en el déficit que arroja cualquier sistema de transporte público, como ustedes bien saben.

En el caso del metro de Madrid la comunidad autónoma recibió 340 millones de euros entre los años 2002 y 2010; y la Generalitat de Cataluña recibió 409 millones entre 2002 y 2012 para colaborar en la última de las líneas del suburbano barcelonés.

Es cierto que el Estado participó también en la construcción de la línea 1 del metro de Sevilla y la línea 2, 1 y 2, del metro de Málaga, a través de sendos convenios de colaboración firmados en diciembre de 2005. Pero hay un hecho destacable que tampoco debe pasar inadvertido: después de cuatro años de negociación infructuosa con el Gobierno del señor Aznar, en diciembre de 2005, nada más aterrizar José Luis Rodríguez Zapatero en la responsabilidad de la presidencia del Gobierno, se desbloqueó la situación y el metro de Sevilla pudo recibir 218 millones de euros del Estado y el metro de Málaga 175 millones de euros, 393 millones de euros en total que no solo posibilitaron el desarrollo de proyectos urbanos transformadores para Andalucía y que generaron un empleo de alta cualificación, sino por desgracia que ponían también de manifiesto y en evidencia que el Partido Popular y el Gobierno del señor Aznar negaban a Andalucía lo que han sido capaces de aceptar con naturalidad cuando las demandas procedían de otros territorios. Es más, cuando la consejería concluyó a finales de 2011 la redacción de los proyectos constructivos de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla la respuesta del Ministerio de Fomento, de nuevo en manos del Partido Popular, fue la de circunscribir el compromiso del Estado al mantenimiento de las entregas a cuenta correspondientes a los convenios de colaboración de 2005 para la construcción de la línea 1 del metro de Sevilla y las líneas 1 y 2, como les decía, del metro de Málaga, descartando de forma taxativa aportación a nuevas líneas en Sevilla y a los gastos de explotación.

En este contexto, y ante las exigencias del Estado a las comunidades autónomas de seguir profundizando en la senda de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad de las cuentas públicas, el Gobierno andaluz admitió no tener capacidad y margen de maniobra para abordar en solitario la ejecución de las nuevas extensiones de la red de metro de Sevilla. Y, por tanto, insistimos en la corresponsabilidad financiera del Estado, porque es absolutamente imprescindible, resulta vital, para poder avanzar en la construcción de futuras líneas. Y del mismo modo resulta indispensable que se desarrollen paralelamente las negociaciones que, lógicamente, con el Ayuntamiento de Sevilla serían necesarias para definir los tramos preferentes.

Se podrán hacer una idea de que la construcción simultánea y global de las tres líneas sería inviable, por tanto, tanto desde el punto de vista presupuestario y económico-financiero, como desde el punto de vista de la conciliación de unas obras que tendrían, lógicamente, un enorme impacto también en la ciudad. No se puede someter a la ciudad y al tráfico rodado a una obra de esa magnitud de forma simultánea. Para que se hagan una idea, las tres líneas de metro de Sevilla suman, de acuerdo con los proyectos constructivos, un total de 40,68 kilómetros que se desarrollarían íntegramente por el término municipal de Sevilla, discurrendo de forma subterránea el 92% de la extensión.

Hay que recordar que la línea 1 de Sevilla capital abarcaba 10 kilómetros lineales y su ejecución no pasó, obviamente, inadvertida para la ciudad, que, como siempre ocurre, en Sevilla, en Málaga, como en

Granada, en una obra en una ciudad viva con los impactos y las implicaciones que, lógicamente, tiene en el tráfico rodado y en la vida ordinaria de la ciudad, en la ciudad comercial y en todo lo que supone una obra de esta envergadura.

En definitiva, debemos impulsar esta cooperación leal entre las tres administraciones, lo que supone, de un lado, adquirir compromisos presupuestarios y financieros con una programación acorde a las disponibilidades en horizontes temporales de corto, de medio y largo plazo, de las tres administraciones involucradas; y, de otro, avanzar en la determinación de qué líneas o tramos son preferentes conforme a los estudios ya realizados hasta el momento. Todo ello sin olvidar que ha de tratarse siempre de un proyecto económicamente viable y sostenible que deberá tener en cuenta las necesidades financieras para la puesta en servicio del tramo o líneas que se determinen como preferentes en su ejecución.

Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, que pide la comparecencia, tiene la palabra la señora Martínez, por un tiempo, en su primera intervención, de siete minutos.

## La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, muchas gracias por comparecer hoy aquí y dar las explicaciones oportunas sobre una red de metro que es fundamental para la ciudad de Sevilla, usted lo ha dicho en su intervención, solamente que, bueno, de sus palabras a continuación pues no se desprende que la Consejería de Fomento esté realmente interesada, como que tampoco se desprende la equivalencia suya con el compromiso manifestado por la presidenta del Gobierno en el debate del estado de la comunidad, en el que aseguró el compromiso cierto de la propia Junta de Andalucía con la red de metro de Sevilla.

Yo quiero dejar, inicialmente, de este debate el tema de la competencia. La competencia es absolutamente autonómica para la programación, la planificación de la movilidad en las áreas metropolitanas, y así lo expresan todos los planes que se han aprobado por parte de esta Consejería de Fomento y Vivienda a lo largo de varios gobiernos durante varios años de gobierno en la Junta de Andalucía, como ha sido el Plan de Transportes Metropolitanos de Sevilla, o el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, o incluso pues el propio PGOU de Sevilla, etcétera.

Todos los planes de planificación estratégica de movilidad, etcétera, insisten en la necesidad de la red de metro de Sevilla completa. Y en eso... Evidentemente son planes que han salido de esta consejería y de la planificación del Gobierno andaluz y hemos estado de acuerdo. Sin embargo, en el último plan previsto, en el PISTA, no es así, no es exactamente así, hemos podido ver cómo las alegaciones del Ayuntamiento de Sevilla solicitando una red de metro para esta ciudad la contestación de la consejería es utilizar el trazado previsto de las líneas de metro para plataformas de autobuses o plataformas tranviarias, esperando ahí, pues no

sé, que en algún momento la coyuntura se decida a poner sobre la mesa los miles de millones que hacen falta para construir la infraestructura.

Mire, yo creo que es muy importante que se hayan licitado los proyectos y que se haya realizado ya un gasto de 17 millones de euros. Se ha dado un paso muy importante, y han trabajado las consultoras precisas, han trabajado en unos proyectos que están ahí. Y que si usted mañana decide abordar esta empresa, esta obra, pues tendría esos proyectos para que las constructoras, las concesionarias, pudieran realizar esa línea de metro.

Mire, yo quiero llamar la atención también un poco sobre la necesidad que, por parte de los ciudadanos, existe de ese transporte. El Partido Popular ha emprendido una campaña, a nuestro juicio, más útil que otras, ¿verdad?, para preguntar a los ciudadanos si están interesados en que realmente haya una red que favorezca la movilidad de los ciudadanos en el área metropolitana. Porque, usted lo ha dicho, la línea 1 ha sido un éxito pero está absolutamente coja. No tiene la intermodalidad necesaria para establecer unos recorridos en otras direcciones, norte-sur, este-oeste, de la ciudad de Sevilla. Y, por eso, es necesario seguir. Han sido más de diez mil sevillanos los que han firmado, y seguirán firmando, lo seguirán haciendo, en 20 días, por la necesidad de esta infraestructura.

Y la verdad es que yo creo que esta comparecencia y estas acciones que estamos emprendiendo son absolutamente constructivas y responsables, como usted ha venido a decir en el inicio de su intervención. ¿Por qué? Pues, porque estamos llamando la atención en un punto ahora en el que es necesario volver a abordar este proyecto. Durante unos años, Sevilla ha estado, digamos, responsablemente reclamando lo que creía que era justo. Se han estado haciendo otras obras en Granada, en Málaga, pero ahora le toca a Sevilla.

Y no es la misma situación económica la que tenemos ahora que la que teníamos en 2011 o 2012. Decíamos antes que los proyectos se han licitado y se han pagado 17 millones de euros, que es una cantidad importantísima. Y cuando se habla de establecer nuevas paradas o diferentes paradas, creo que son en realidad una frivolidad, puesto que esos trazados que ya están ahí, esos cajones de proyectos, contemplan además algunas de las alegaciones que, por ejemplo, el Partido Popular hizo para que la línea de metro llegara a barrios tan importantes como Alcosa, Torreblanca o Polígono Sur. Luego esos proyectos están ahí, insisto, señor consejero.

Y, hombre, yo creo que esta comparecencia es muy importante, porque usted al final se tiene que dar cuenta..., y lo ha dicho, que, a finales de 2011, fue con los proyectos al Gobierno de la nación y no ha vuelto a oír ni hablar del tema.

Mire, cuando se firmó el convenio en 2005, la Junta de Andalucía tenía ya hecho el camino. Y ha dicho usted algo que no es cierto, que el Gobierno no participa año tras año de la financiación del metro, de la línea 1. Claro que participa, y en ese convenio esos 218 millones de euros, hasta 2035, creo que es, el Gobierno de la nación paga la línea 1 de metro de Sevilla.

Pero en ese convenio... Fíjese, en el convenio firmado para el metro de Sevilla se decía literalmente: «Mediante el Real Decreto 696/1979, de 3 de febrero, se transfieren a la Junta de Andalucía las competencias sobre los ferrocarriles metropolitanos ubicados en Andalucía, así como los señalados en la citada Ley 37/1975, de 31 de octubre, de Metro de Sevilla».

Adicionalmente, los párrafos segundo y tercero de ese citado decreto establecen literalmente: «La transferencia que se opera en el presente artículo incluye la titularidad o derechos del Estado sobre el patrimonio

y bienes del ferrocarril metropolitano de Sevilla». Y, a continuación, y es lo que quiero resaltarle: «La Junta de Andalucía someterá a la aprobación del Gobierno, por conducto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los programas de actuación, inversiones y financiación ajustados al plan de la red para el ferrocarril metropolitano de Sevilla actualmente vigente, así como las modificaciones, revisiones o nuevos planes del metro que, en su caso, elabore, que han de servir de base para consignación en los Presupuestos Generales del Estado de las correspondientes dotaciones».

Por lo tanto, señor consejero, los proyectos están, los costes están, y usted lo ha dicho, no se va a acometer la red en un año, ni toda la red en un año. Evidentemente, hay que establecer las conversaciones necesarias con el Ayuntamiento de Sevilla —voy terminando inmediatamente—, pero, señor consejero, es usted, y han sido los previos consejeros de Fomento y Vivienda quienes han tenido esa responsabilidad. Y en todos estos años, desde 2011, en que se entregaron los proyectos, no se ha hecho absolutamente nada.

Por eso, yo le llamo la atención, con esta comparecencia y con la campaña que el Partido Popular ha puesto en marcha, porque es necesario retomar el proyecto, y no como lo ha hecho la presidenta de la Junta de Andalucía, con la confrontación de la mano de «yo voy a poner, a ver cuánto pone el Gobierno». No, señor consejero, usted lo sabe perfectamente, tiene que salir de su consejería un plan, una programación.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted otro turno después.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Y termino esta intervención, para escuchar cuál es ese plan que tiene usted para ofrecer a la red de metro de Sevilla.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora Martínez, yo saludo el interés coyuntural que el Partido Popular demuestra con el metro de Sevilla en este momento. Aunque yo le quiero recordar, porque la memoria suele ser flaca, lo que el señor Zoido, hoy abanderado de esta campaña, hizo en el momento en que tenía posibilidades de hacer cosas. Era delegado del Gobierno en aquel tiempo, el señor Arenas era vicepresidente del Gobierno, un espacio de especial relevancia en términos de capacidad para tomar decisiones. Y fue exactamente la negación de la demanda del

Gobierno de Andalucía a la cofinanciación de la línea de metro tanto de Sevilla como de Málaga. Eso forma parte de su currículum y de sus hechos. Ahora, de forma repentina, con un entusiasmo desbordante, se incorporan a la demanda de lo que el Gobierno de Andalucía tiene dentro de sus prioridades, sin ninguna duda.

Y usted señalaba antes lo que ha dicho la presidenta del Gobierno de Andalucía en la comparecencia del debate del estado de la comunidad. No he dicho nada contradictorio, en absoluto. He reiterado el fundamento de sus palabras. El Gobierno de Andalucía estará comprometido con el tema, sabiendo que es imprescindible de todo punto el compromiso financiero del Gobierno de la nación.

Porque usted dice que, efectivamente, las transferencias de las competencias..., bueno, tan transferencias como en Madrid, en Barcelona, o en Canarias, exactamente igual. ¿Por qué se empeñan ustedes siempre en restar cuando se trata de Andalucía? Yo le he señalado antes lo que hizo el señor Zoido cuando tenía esa responsabilidad y el señor Arenas cuando era vicepresidente del Gobierno: la negación absoluta de la posibilidad de cofinanciar la generación de la infraestructura. Y no diga usted ahora que el Gobierno está cofinanciando los costes de explotación, no es cierto. Está pagando lo que acordó un Gobierno socialista, después de la negativa del Gobierno del Partido Popular, para invertir 200 millones de euros a lo largo de 30 años. Y esa es la cuota anual que está derivando a los presupuestos de la financiación de la parte que asumió, insisto, después de la negativa del Gobierno del Partido Popular.

¿El Plan PISTA, qué contiene? Mire usted, el Plan PISTA contiene, después, por supuesto, de la indefinición de lo que representa el PITVI, el Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Vivienda en España, que no tiene horizonte temporal, que no tiene reflejo presupuestario, que es, de momento, una carta de buenas intenciones, que no está aprobada, como usted bien sabe, y que, por tanto, el Gobierno de Andalucía en solitario está asumiendo la redacción del Plan PISTA y la va a aprobar antes de final de año. ¿Ese es el horizonte de máxima ambición del Gobierno de Andalucía? Sin duda no, tanto para el transporte metropolitano como para otras infraestructuras que son fundamentales para el desarrollo de Andalucía en las comunicaciones exteriores, y hablo de comunicaciones no solo por carretera y, por supuesto, ferroviarias.

Lo que estamos diciendo es que si el Gobierno de España, una vez que se constituya, acaba haciendo lo que creemos que es razonable, que es un espacio de cooperación, como ha hecho con otras comunidades autónomas, que no estamos pidiendo nada diferente. Lo está haciendo con Madrid, lo está haciendo con Barcelona, lo está haciendo con Canarias. Y lo que estamos diciendo es: mire usted, el único país de la Unión Europea que no tiene una ley de financiación del transporte público es España. Y podría ponerse el Gobierno a plantearse, de verdad, que si quiere ir en el camino de contribuir a la sostenibilidad del transporte, a incorporar elementos que sean menos contaminantes, que tienen que ver con la salud de la población, que tienen que ver con la racionalidad económica, en la medida en que se mejoran notablemente, en fin, las pérdidas de tiempo y de accidentalidad, y todo lo que tiene, además, de sufrimiento personal en términos de correlato en el PIB..., bueno, tendrían que plantearse globalmente, como tienen otros países de la Unión Europea —insisto, el único país que no la tiene es España—, una ley de financiación del transporte público en el conjunto del territorio nacional, más allá de las competencias de las comunidades autónomas.

Y, por tanto, yo creo que ustedes, que cuando tienen capacidad dan la callada por respuesta, y a veces no solo la callada sino una negativa clara y contundente, hombre, pues ahora está bien que se hagan los abanderados no solo de la petición de las líneas 2, 3 y 4, sino que además plantean otra más, nueva, por si acaso, la

quinta, que es la de Camas-Parque Científico de la Isla de la Cartuja. O sea, es un ejercicio de predicar sin ningún tipo de responsabilidad y, lógicamente, asumiendo la contradicción que usted sabe que representa que las limitaciones que impone el Gobierno de España a las comunidades autónomas... Por cierto, ayer aparecían datos del Ministerio de Hacienda, con una pérdida de recaudación de en torno al 20%, o con un incremento del déficit a la fecha de septiembre respecto al año anterior. Las comunidades autónomas han cumplido, el Gobierno de España ha incumplido y ha desviado al final los objetivos de déficit. ¿Por qué? Porque está recaudando menos como consecuencia de una reforma fiscal, que ustedes llamaron reforma fiscal, que a la postre no era más que un regalo fiscal a las rentas que estaban en mejor situación, que está, lógicamente, mermando los ingresos que tiene el estado, guión, comunidades autónomas, las administraciones públicas locales..., todo.

No vale que intenten ustedes hacer la cuadratura del círculo en el ámbito literario, porque en el ámbito de la contabilidad y de la aritmética, y yo le decía, creo que en otra comparecencia, que la aritmética es una parte de la matemática que el señor Zoido acaba ignorando deliberadamente, y tiene que ver con aplicar eso de sumar, restar, multiplicar y dividir. Y todas las decisiones que ustedes han ido tomando cuando tienen responsabilidad en el Estado respecto a Andalucía, siempre son de restar, y, por tanto, me parece bastante poco razonable, bastante demagógico que usted se plante en ese nivel de exigencia respecto a lo que ve en Andalucía, cuando sistemáticamente han estado negando el pan y la sal.

Gracias, señor presidente.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por tres minutos señora Martínez.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, es lamentable, yo creía que usted iba a tener algún interés en dar una respuesta a los sevillanos, pero es que yo no le he escuchado... ¿Usted que va a hacer? Es que es usted el competente y el responsable. Es usted quien tiene que establecer una programación, una hoja de ruta, ¿qué tramos se van a hacer en primer lugar? ¿Qué presupuesto se va a destinar anualmente al metro de Sevilla? Si usted no pone eso sobre la mesa, pues no hay ningún diálogo con nadie para encontrar la financiación necesaria, porque esta es una obra en la que tendrá usted que decidir varias cuestiones.

En primer lugar, ¿qué modelo? Porque ya hicieron un modelo de colaboración público—privada para la línea 1. Tendrá que decidir el modelo. Tendrá que decidir cómo va a ser la explotación. Y tendrá que decidir de qué forma lo va a hacer para no tener un sobrecoste de mil millones de euros, como tuvo la línea 1 del metro de Sevilla. Sí, señor consejero, todas esas cuestiones son las que usted tendrá que establecer y poner a su consejería a funcionar.

No vuelva a establecer la confrontación con un tema tan sensible, en el que hay que hacer mucho recorrido previamente. El Gobierno de la Nación ha estado y va a estar, estoy segura, cuando usted tenga sobre la

mesa una programación creíble, viable, cuando haya hecho los deberes y haya planteado un modelo de construcción, de explotación de la red de metro de Sevilla, que sea eficaz y que se pueda llevar a cabo. Cuando acuda a un banco europeo de inversiones a ver en qué condiciones se puede financiar un metro de Sevilla, como se ha hecho en el resto de ciudades europeas.

Sin embargo, usted, está adoptando una actitud absolutamente de brazos caídos y cobarde, permítamelo decir. Se le ha visto decir que la obra del metro de Sevilla fue una obra complicada para la ciudad, que significó abrir en canal la ciudad. Desde luego que sí. ¿Es que tiene usted miedo de acometer las obras necesarias? Si no se hiciera nunca nada, no tendríamos mejora en el bienestar de los ciudadanos. Por lo tanto, señor consejero, el Partido Popular no tiene una actitud coyuntural. Venimos reclamando la red de metro, y siempre lo hemos hecho, y el Gobierno ha respondido como usted lo ha dicho, 218 millones de euros para la línea 1 y 273 para la red de metro de Málaga.

Por lo tanto, no cabe duda de que el Partido Popular y el Gobierno de la Nación van a cumplir. Quien no está cumpliendo es usted, señor consejero, porque tiene los proyectos que han costado más de 17 millones de euros, los tiene en un cajón, desde el año 2011, y entre diversos consejeros, diversos presidentes de la Junta de Andalucía, al final, los intereses que importan a los ciudadanos no se resuelven, y por eso nosotros le vamos a exigir que en los próximos presupuesto de la Junta de Andalucía se refleje ese compromiso que dice usted que tiene y que después va a reclamar al Gobierno de la Nación. Vamos a ver cuál es el compromiso suyo y cuál es el de la presidenta de la Junta de Andalucía, para poder iniciar esa red de metro de Sevilla.

Y, señor consejero, no le tiemblen las piernas, acometa esta obra, que es importante para la ciudad, porque al final queda, y fueron unos años importantes para la ciudad, pero, en cuanto la línea 1 de metro se ha inaugurado, tiene beneficios importantes para la movilidad. Es la forma más sostenible de transporte público, y por lo tanto nosotros vamos a seguir reclamando y los sevillanos detrás, firmando por una petición que nos parece fundamental para la ciudad.

Nada más y muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Cierra el consejero, cierra usted la intervención.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora Martínez, mire, usted habla de cobardía, creo que ha utilizado la palabra cobardía. Yo no voy a utilizar una palabra similar, voy a utilizar una palabra que es la de la irresponsabilidad que ustedes plantean, en un momento en el que saben que el Gobierno de España no está dispuesto a cooperar con la construcción

de este objetivo que el Gobierno de Andalucía ha demostrado que tiene dentro de sus prioridades, pero que no vamos a generar expectativas falsas. Si no hay cooperación determinante del Gobierno de España es imposible hacerlo, que es lo que hemos dicho, y lo que hace falta es concretar eso.

Yo le voy a pedir una entrevista al ministro o ministra de Fomento en cuanto esté, como lo hice a los pocos días de estar la responsabilidad del Gobierno en Andalucía con la anterior ministra de Fomento, hoy presidenta del Congreso de los Diputados, para hablar de diferentes temas que eran de interés de Andalucía: de la red transeuropea de transportes, de los temas que tienen que ver con el desarrollo de obras paradas que usted sabe, como la SE-40, cuando hablamos de temas que tienen que ver con Sevilla, de todo lo que representan, en definitiva, los intereses de Andalucía y las oportunidades de generación de empleo. También del metro, de todos los metros.

Y en su haber, en su haber, está la negativa del Gobierno, la negativa del Gobierno, señora Martínez. Estos son hechos, no es controvertible el tema, es una negativa del Gobierno de España, planteada por el señor Aznar reiteradamente, siendo vicepresidente el señor Arenas y el señor Zoido delegado del Gobierno en Andalucía, hoy tan vehemente en la defensa de los intereses de los sevillanos y de la línea de metro. No le vale con las tres líneas que hay proyectadas, quiere una más. Pero, cuando ha tenido oportunidad de contribuir a decisiones positivas para los intereses de los sevillanos, lo que ha hecho ha sido la callada o la negación de forma clara. Por tanto, menos poses de coyuntura política, de la que se pretende sacar un rédito, y más convicción de fondo. La convicción de fondo es dime lo que inviertes y te diré en lo que crees. Y cuando ha tenido oportunidad de hacerlo el Gobierno del Partido Popular no ha hecho nunca nada, en relación con el metro de Sevilla, nada, absolutamente nada.

Le diré más: cuando ustedes aparecen también..., del tema de Málaga, lo haremos dentro de unos minutos también de forma colateral..., allí estamos, pretendiendo terminar inversiones.

El Partido Popular lo que está haciendo es poniendo palos en la rueda para que no acabemos de terminar la inversión prevista. Y es su actitud en relación con el desarrollo de las infraestructuras..., también de un metro para otra ciudad importante, la segunda ciudad más importante de Andalucía en esta dirección.

Por tanto, más allá del uso instrumental que de manera coyuntural le puede a usted servir en el regate en corto para sacar ventaja política, en lo que tiene que aplicarse es en lo sustantivo, en cambiar la pauta que ustedes tuvieron cuando fueron Gobierno, negando a Andalucía y a la ciudad de Sevilla la posibilidad de cofinanciar y plantearse seriamente que no es posible abordar una obra de esta magnitud sin la concurrencia financiera del Gobierno de España, como ha ocurrido en otras comunidades autónomas, y esto es lo que le estoy diciendo. Y eso no significa renunciar a nuestras responsabilidades y a nuestras obligaciones, por supuesto. Y el movimiento se demuestra andando, y fue el Gobierno de Andalucía, en la responsabilidad que tiene, y fue un Gobierno socialista de España, después de la negativa de un Gobierno del Partido Popular, quien pudo arrancar la construcción del metro de Sevilla y la construcción del metro de Málaga. Por tanto, menos poses de coyuntura electoral, más decisiones de fondo en lo sustantivo, porque ya le vuelvo a reiterar que ustedes, cuando de Andalucía se trata, lo que hacen es restar de forma sistemática.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

  

---

## **10-15/APC-000694. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de los proyectos de la consejería con cargo a la Iniciativa Territorial Integrada en la provincia de Cádiz**

### **El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Pasamos a la segunda petición de comparecencia, que formula el Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, sobre..., a fin de informar de los proyectos de la consejería con cargo a la Iniciativa Territorial Integrada en la provincia de Cádiz.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

### **El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA**

—Gracias de nuevo, señor presidente.

Señorías, como saben, la Iniciativa Territorial Integrada ha sido diseñada en el nuevo marco de apoyo FEDER, en el horizonte 2014-20, a través del Reglamento 130, de 2013, y permite aplicar un enfoque territorial a la concesión e implementación de políticas públicas. En concreto, este nuevo instrumento de inversión permite aplicar estrategias territoriales de un modo integrado, facilitando que los estados miembros implementen los programas operativos de una forma transversal, y recurren a la financiación de varios ejes prioritarios, de uno o más programas operativos, para garantizar su desarrollo.

Consciente de esta situación, el Gobierno de la Junta de Andalucía tomó la decisión de proponer al Gobierno de España y a la Comisión Europea articular esta iniciativa de impulso económico de todas las administraciones, y cofinanciadas con la Unión Europea, denominada Iniciativa Territorial Integrada, ITI de Cádiz.

La participación se canaliza en mesa de trabajo, por sectores y subsectores productivos, y a través de una comisión provincial de participación. En esta alianza con los sectores productivos, se han determinado las líneas de acción y, en cada comisión, se van definiendo los proyectos y sus modelos de gestión.

Esta participación, que implica a más de cincuenta entidades de la provincia de Cádiz, representativa de los sectores productivos, se canaliza a través de la Comisión Regional de Planificación y Seguimiento, así como de las mesas de trabajo creadas por la Comisión Provincial de Participación.

Por tanto, los diferentes proyectos vienen del consenso y de las sinergias que se generan tanto en las comisiones como en las mesas de los sectores productivos, de ahí que el listado de proyectos permanezca abierto.

Para el desarrollo de esta iniciativa, el Gobierno de la Junta de Andalucía va a dedicar una partida de 387 millones de euros, correspondientes al 5% del total de los fondos europeos de toda Andalucía, con carácter adicional, para la provincia de Cádiz. Se trata de acciones singulares que ejerzan de palanca a los sectores productivos, identificados como estratégicos por la iniciativa europea, lo que supondrá que la provincia de Cádiz dispondrá de un 37% más de fondos europeos para este marco 14-20.

Los objetivos globales que perseguimos con la Iniciativa Territorial Integrada son el fomento de las empresas y el emprendimiento, la internacionalización de la economía y la innovación, la investigación y la tecnología aplicadas a sectores productivos estratégicos. Para ello, la ITI actuará en tres ámbitos de intervención, como son el económico, el ambiental y el social.

Respecto a esta última, la Consejería de Fomento y Vivienda pretende trabajar en medidas destinadas a la inclusión social, reduciendo la tasa de riesgo de pobreza y mejorando la situación de la población más desfavorecida.

Al objeto de alcanzar los objetivos planteados, la consejería participa en la ITI de Cádiz con una asignación económica que asciende a 60 millones de euros, con los siguientes objetivos específicos: mejorar el entorno urbano, la rehabilitación de viejas zonas industriales y la reducción de la contaminación del suelo, atmosférica y acústica. Y en este marco se desarrollarán actuaciones de regeneración de espacios públicos, con una dotación financiera prevista de 17,58 millones de euros en el horizonte 16-20.

Y con este objetivo de la consejería se trabaja actualmente en la tramitación de una orden específica para la aprobación de las bases reguladoras de ayudas destinadas al fomento de la calidad urbana, que impulsen los sectores turísticos y comerciales en la provincia de Cádiz.

A la convocatoria podrán presentarse actuaciones que sirvan para dar relevancia a un elemento histórico singular, actuaciones capaces de convertir un área poco definida o degradada en un espacio excepcional que permita una calidad ambiental y actividad económica, y proyectos arquitectónicos de activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística de un espacio público o una secuencia urbana concreta.

Así, las actuaciones históricas serán aquellas que sirvan para dar relevancia a un elemento singular por sus cualidades, y sirvan de escenografía para generar espacios de relación social cualificada, para aglutinar actividades económicas y como foco de atracción del turismo no estacional. La intervención no se va a centrar en el bien inmueble sino en la capacidad de transformación de un contenedor de espacio público de alta calidad ambiental, urbana y paisajística.

Los proyectos arquitectónicos de activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística es el objetivo de recualificación de la zona que incentive actividades económicas y turísticas.

El segundo objetivo es apoyar a la regeneración física, económica y social de las comunidades de las zonas urbanas y rurales desfavorecidas que cuentan con una dotación financiera de 42,4 millones de euros en el horizonte 2020.

Con este presupuesto previsto se van a desarrollar intervenciones que tienen por objeto mejorar las condiciones de alojamiento de los edificios públicos destinados a vivienda habitual en zonas urbanas desfavorecidas. La cantidad consignada en el presupuesto para el año 2016 asciende a 4.585.000 euros. Esta asignación facilitará la puesta en marcha de rehabilitación de viviendas sociales del parque público residencial de la Junta de Andalucía.

Señalar, por último, que, en virtud de la normativa reguladora de la elegibilidad de los gastos Feder, hasta la fecha de las actuaciones, se limita exclusivamente al parque público residencial. Si bien estamos analizando conjuntamente con la Dirección General de Fondos Europeos la posibilidad de que se permita incluir viviendas privadas, tal y como recomienda el análisis urbanístico de barrios vulnerables en la provincia de Cádiz.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Nieto, en nombre Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, proponente de esta iniciativa, tiene usted la palabra, por un tiempo de siete minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Buenos días.

Gracias, consejero, por la explicación que nos ha trasladado.

Nada que comentarle con relación a la metodología, a las mesas, al trabajo sectorial, participativo. Ya tuvimos ocasión de hablar de esa metodología con el vicepresidente de la Junta, con el señor Jiménez Barrios.

Y desde que saltó a la palestra la oportunidad que se abría para la provincia de Cádiz con relación a estos fondos, pues ha habido también una lógica generación de expectativas, habida cuenta de que, de manera lamentable, esos fondos corresponden a la provincia de Cádiz en atención a unos índices de desempleo muy preocupantes. Y, por tanto, cuando usted hablaba de los objetivos, entendemos que en todos ellos lo que subyace es precisamente mejorar unas condiciones que favorezcan la generación de empleo, que ya, de hecho, el problema del paro lo era, y muy grave, en la provincia de Cádiz antes de que estallara la crisis, y que por tanto obedece a factores estructurales, que, de alguna manera, estos fondos adicionales entendemos que se van a poner a disposición de que sean superados, y con ello la provincia alcance pues unos índices de generación de empleo, y de empleo estable, aceptables, y, como digo, mejores incluso que antes de que estallase la crisis.

Nos preocupa, consejero, y por eso hemos pedido a distintas consejerías su parecer sobre la inversión de estos fondos, que no se aproveche la oportunidad para afrontar algunos de los problemas que no habían podido abordarse por una falta de liquidez, y que son problemas que viene arrastrando la provincia en mucho tiempo, y que, por otra parte, coinciden tanto con objetivos a cubrir por esas líneas que son susceptibles de ser financiadas con los fondos ITI, como por algunos de los elementos que, por lo menos, en el ámbito de esta consejería, se han comentado por su parte con mucha reiteración, ¿no? En el ámbito de la regeneración urbana, por ejemplo, a la que usted hacía referencia, pues como es una manera de, reactivando el sector de la construcción, generar unas mejores condiciones de habitabilidad para las personas, para las familias, además con recursos menores o más vulnerables, a la vez que mejorando, de esa manera también, la calidad de la habitabilidad en general de los entornos urbanos.

Y, en ese sentido, usted lo sabe bien, yo no se lo voy a referir, pero hay una serie de actuaciones pendientes, sobre todo en zonas que estaban deprimidas y con las que ya tenía la consejería un compromiso de rehabilitación integral, que no han sido afrontadas porque entendemos que no ha habido la liquidez suficiente para ello, pero que son zonas en las que se han generado unas expectativas ante el conocimiento de este dinero adicional que se va a invertir en la provincia en los próximos años. En ese sentido, le agradecería, consejero, si nos pudiera trasladar —ya que estamos ya finalizando el mes de octubre—, de esa partida de algo más de cuatro millones de euros, a la que usted hacía referencia, del presupues-

to que está en ejecución, si nos pudiera decir en qué ámbito se ha invertido, o en qué localidades de la provincia de Cádiz, para ejecutar qué mejora de esa línea presupuestaria.

Por otro lado hablaba usted —y coincidimos con usted— en la importancia que tiene hacer inversiones tendentes a la ruptura de la estacionalidad o a mejorar los reclamos turísticos de zonas que ahora los tienen excesivamente vinculados solo a su climatología o a la temporada clásica, que está identificada con el sol y la playa.

Sabemos... Tendremos ocasión de comentarlo con usted de una manera más concreta, pero sabemos que hay algún proyecto, como, por ejemplo, la recuperación del palacio-fortaleza de La Chanca, de Zahara de los Atunes, que ya la delegación territorial ha avanzado algo con la ELA. Y nos parece una línea muy interesante también, porque la ruptura de la estacionalidad sería un elemento efectivamente de mejora de creación de empleo y de estabilidad de ese empleo, en un sector que para la provincia de Cádiz tiene mucha potencia, pero que en este momento está constreñido a la temporada alta, y que, por tanto, toda inversión que se haga pensando en alargar esa temporada, es una inversión que, efectivamente —y termino con ello, presidente— incide en el objetivo que, a criterio de Izquierda Unida, debe presidir todas las inversiones que, de manera estratégica y común, ustedes planifiquen para la provincia de Cádiz, que son romper los elementos estructurales que han hecho siempre que la provincia de Cádiz, a pesar de su potencial, han hecho que tuviera un índice de paro su..., vamos, sensiblemente superior al resto de las provincias andaluzas.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señor consejero.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

En relación con los elementos que usted señala, y que condujeron a plantear como prioritaria una intervención por parte del Gobierno de Andalucía sobre la situación socioeconómica de Cádiz, pues, lógicamente, coincidir con lo que son datos estadísticos. Ha ocurrido en otras zonas de España, en el marco 14-20 se han previsto también ITI en otros puntos de España, como el caso de Murcia, o el caso de Extremadura, y Cádiz, que, efectivamente, ha tenido una regresión importante, en términos de caída de su producto interior bruto, en términos de caída del empleo..., lamentablemente, y en términos de destrucción de empresas. Eso es lo que justifica la acción. Es verdad que de todas formas, a pesar de ese retroceso, yo creo que tampoco hay que acabar instalándose, como es lógico, en el abatimiento. Y esto representa, precisamente, una herramienta para combatir esa situación coyuntural.

La situación, de todas formas, de crisis económica en la provincia de Cádiz, a pesar de eso, continúa siendo una de las tres provincias con mayor aportación a la estructura productiva de Andalucía. No estamos hablando de un escenario que sea un escenario insuperable, sino, ciertamente, siendo conscientes de ello, se

pone una herramienta complementaria a lo que es la opción global del Gobierno de Andalucía, de Andalucía, de España y de los gobiernos locales, ayuntamientos y diputaciones. Pues, esto es una acción integrada, que lógicamente tiene que buscar la suma de los esfuerzos de todas las administraciones públicas como un elemento complementario, como un elemento que genere un revulsivo. Y, efectivamente, lo que pretendemos es responder a las expectativas que se han generado una vez que se ha planteado que esta herramienta pueda ser una herramienta útil, cooperativa, integrada y transversal en el conjunto del territorio, con esos dos ejes fundamentales: la generación de empleo, ser facilitador de actividades económicas, y, por tanto, de generación de empresas.

En el ámbito de nuestra responsabilidad, yo le señalaba antes cosas que además son complementarias, cuando hablamos del capítulo de vivienda. Hablamos también de la inclusión social. Hablamos de una sociedad que vaya en la dirección no de acrecentar las desigualdades, como lamentablemente venimos de una legislatura del Partido Popular, que el conjunto de las políticas, tanto en relaciones laborales como en diseño de políticas económicas, como en el recorte de servicios públicos, ha venido manteniendo una dinámica de acrecentar esas desigualdades. Y yo creo que ahí están los datos del conjunto de los indicadores que la Unión Europea y la propia Agencia Eurostat determinan. Lamentablemente es uno de los países de Europa donde los niveles de desigualdad han crecido de forma galopante en esta legislatura del gobierno del Partido Popular.

Pero, en cualquier caso, refiriéndome al tema de vivienda, estamos hablando de mejorar las condiciones y la dignidad de la vivienda del parque público. Y esperamos también que del parque privado, no solo por la vía de las posibilidades de acceder a fondos de las órdenes que sacamos —ahora mismo, una está en tramitación—, sino de forma excepcional y complementaria, porque ese es el objetivo de la ITI, de forma que los Fondos Feder también podamos aplicarlos, no solo a intervención en parque público sino también en parque privado, en las zonas que están localizadas y que son demandadas desde el territorio. Eso representa inclusión social, mejora de las condiciones de habitabilidad y empleo. Y empleo en un sector, que es el de la construcción, que ha tenido una fortísima contracción en todo el territorio nacional, andaluz, y por supuesto en la provincia de Cádiz. Y, por lo tanto, a la vez que mejoramos las condiciones de habitabilidad estamos incorporando posibilidades de generación de empleo. Quiero recordar que la rehabilitación supone dos veces y media más empleo que la construcción de nueva planta. Que estamos contribuyendo a recuperar zonas y barrios degradados. Que estamos contribuyendo también a un objetivo medioambiental de primer nivel, que es el eje de energía, de corresponsabilidad, en la detención de lo que representan emisiones a la atmósfera y el sostenimiento de los sistemas naturales en general, el más sensible probablemente el clima y el que tenga más impacto negativo sobre la economía, la vida y la salud del conjunto de los ciudadanos.

Junto a esto, desde luego la consejería tiene, además del tema de vivienda, otras acciones, que tienen que ver con lo que usted señalaba también antes, de turismo y comercio, para romper la estacionalidad. Porque estamos hablando de intervención en espacios que acaben recuperando una posibilidad de introducir elementos de atracción, en la actividad comercial y la actividad turística, que pueden estar en un determinado ámbito de degradación. Esa política de renovación de espacios públicos es complementaria a la acción inversora en materia de vivienda.

Y, desde luego, no vamos a renunciar tampoco a lo que supone... Eso tiene que estar hecho, y quiero reseñarlo, para ciertamente la iniciativa no es solo del Gobierno de Andalucía, o el compromiso inversor no es solo del Gobierno de Andalucía sino del Gobierno de España, de los ayuntamientos y de la diputación, en relación con lo que representa la oportunidad ligada a lo que hemos hablado en muchas ocasiones de la red transeuropea de transportes.

La Junta de Andalucía, en la provincia de Cádiz, tiene un área logística muy importante, la de El Fresno, que está ocupada al ciento por ciento; en desarrollo la de San Roque, que tiene 252 hectáreas de suelo disponible para la instalación de actividades ligadas al sector de la logística. Hemos urbanizado, y está disponible, una primera fase de 45 hectáreas. Tenemos el objetivo de seguir, lógicamente, una vez que estén ocupadas, ampliando ese horizonte. Pero eso va a estar ligado y va a estar retroalimentado, lógicamente, con las expectativas que el sector inversor privado acabe viendo en términos de oportunidad de negocio. Y eso, inevitablemente, pasa por que la red ferroviaria, la comunicación de la red transeuropea de transporte acabe desarrollándose. Son cosas indisociables. Allá donde no haya oportunidades y expectativas razonables de negocio, la iniciativa privada no se va a meter. Y, desde luego, cuando hablamos de logística, de empleo de un sector o de un subsector de la economía importante, y lo que lleva también aparejado de implicación positiva en la competitividad de otros sectores productivos, también evidentemente esa dialéctica que se retroalimenta, avancemos con las infraestructuras logísticas, pero es imprescindible avanzar también con el desarrollo de lo que hoy son hándicaps, objetivamente, insalvables hasta que el Gobierno de España no acabe decidiendo cambiar la música que ha tenido la legislatura anterior. Restando para Andalucía, como antes señalábamos, 50 millones de euros, de los que no han llegado a ejecutarse 20, en lo que se refiere al desarrollo del corredor transeuropeo de transporte en Andalucía, casi 6.000 millones en el mismo corredor ferroviario en la zona litoral desde Murcia hacia arriba.

Por tanto, todo tiene que ver con la suma de acciones concertadas, concordadas, en lo que se refiere a la inclusión social, a las políticas de vivienda, a las políticas de facilitar la actividad comercial y turística, y a las políticas que tienen que ver con el desarrollo económico, industrial y la logística, que exige, lógicamente, compatibilidad de esfuerzos entre el Gobierno de la nación, el Gobierno andaluz y los gobiernos locales.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Nieto, tiene usted una segunda intervención, por un tiempo no superior a tres minutos.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Comparto con usted, consejero, que la provincia tiene un potencial muy importante. Lo que pasa es que en la provincia de Cádiz llevamos hablando de nuestro potencial 20 o 30 años. Si usted coge documentos, hechos por entidades públicas y privadas de hace 20 años, va a leer prácticamente las mismas reivindicaciones o las mismas necesidades plasmadas en documentos consensuados por los agentes económicos y sociales, hablando todas de esa paradoja que, en una provincia en la que hay ese formidable potencial, no

lleguemos realmente a que ese potencial redunde en un beneficio objetivo de mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la gente.

Y ese problema es endémico de la provincia de Cádiz, en la que la crisis ha sacudido como en todos los demás territorios, pero con unas estrategias sociales y económicas más débiles. Aunque sea paradójico, así es. Por eso, nos parece que la ITI, efectivamente, es una oportunidad para superar problemas estructurales y darle satisfacción a demandas que no han podido ser resueltas por una falta de liquidez anterior.

Desde Izquierda Unida, no hace falta que le diga que no consideramos que haya en todo el país una obra pública pendiente, con mayor tasa de retorno, que la electrificación del tendido Algeciras-Bobadilla. Sin que lleguemos a tener una salida ferroviaria de la..., razonable, del siglo XXI, de la sección compartida de los dos ejes prioritarios del transporte europeo que pasan por la Península, y que nacen o mueren, según lo miremos, en Algeciras, mientras que eso no esté hecho, es verdad que hay una parte de la inversión importante que ha hecho el gobierno autonómico en las áreas logísticas que no va a dar el rendimiento en oportunidad de implantación de nuevas empresas y de generación de empleo que debería haber dado.

Y en ese sentido, consejero, le animamos una vez más, de manera entusiasta, a convencer a la Administración central a que aproveche esta oportunidad de fondos adicionales para ponerlos ahí. Y no, por ejemplo, en duplicar la N-IV, que tiene un trazado paralelo a una vía que ya está duplicada y que lo que hay que hacer es quitarle el peaje. Porque ya hemos pagado peajes los gaditanos y gaditanas para salir de la provincia como para tener aquello de mármol de Macael. Y 264 millones en duplicar una vía que corre paralela a otra que ya tiene cuatro carriles es tirar el dinero público. Mientras que sacamos las mercancías en convoyes de gasoil, como en el siglo XIX, desde el primer puerto de Europa en tráfico de contenedores.

Le agradecería, para terminar, si fuese posible, que me explicara, como le decía en la primera intervención, en qué ha invertido la consejería los algo más de cuatro millones de euros que ya computó en el presupuesto 2016 en materia de vivienda, con cargo a los fondos ITI, bueno, pues para conocer cuáles han sido las actuaciones concretas, las que estén en marcha o ya se hayan finalizado, y qué valoración en cuanto a generación de empleo o mejora de los entornos urbanos donde se ha operado en esas viviendas, que entiendo que serán del parque público, por la explicación que usted nos ha dado, bueno, pues para poder ir haciéndonos una idea de cómo va esa evaluación de los objetivos previstos conforme a lo que ya ha habido oportunidad de invertir con cargo a estos fondos extraordinarios.

Muchas gracias.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Nieto.

Cierra el turno de intervenciones el señor consejero.

**El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA**

—Gracias, señor presidente.

Dos o tres consideraciones iniciales, para coincidir con usted. Yo creo que este instrumento de intervención exige concordancia entre las diferentes administraciones públicas y concordancia también con los actores sociales, económicos y sindicales, al final fundamentales, implicados en el desarrollo de un territorio.

Hace usted referencia, efectivamente, al tema Algeciras-Bobadilla, que no solo es Algeciras-Bobadilla, es Algeciras-Bobadilla, Antequera-Córdoba, Linares-Baeza-Madrid-la frontera francesa. Y, además, es el corredor mediterráneo, con nacimiento en el kilómetro cero, en Algeciras, y el corredor atlántico, que también nace. Es decir, yo creo que la importancia de la dimensión que tiene ese corredor la da que en el conjunto de la definición estratégica de Europa dos corredores nacen, precisamente, en Algeciras, y ciertamente las pendientes, la falta de electrificación, la falta de capacidad de que circulen trenes de 750 metros cuando circulan trenes de mucha menor dimensión..., al final en total en términos de competitividad, de coste por tonelada transportada. Y lo que hemos dicho en muchas ocasiones, el enorme potencial que representa que el flujo creciente mundial de mercancías pase por ese corredor, que es el Estrecho y el litoral andaluz en su conjunto, no sea aprovechado porque tenemos un eslabón debilísimo, que es el ferrocarril, y sin ferrocarril no hay logística.

Y eso tiene una responsabilidad, que es el Gobierno de España, que vuelve cuando habla de los metros a sisar, a restar, y cuando habla de la capacidad de intervención para el desarrollo de Andalucía vuelve a mirar para otro sitio en términos de inversión. Por lo tanto, la literatura es una cosa, y está bien que el regate en corto..., el Partido Popular intente sacarle rendimiento, pero sus hechos son bastante más estruendosos y más sonoros que sus acciones, sus acciones en relación con Andalucía son un desastre. Por lo tanto, tienen que acabar asumiendo esa corresponsabilidad.

Yo estoy convencido... En el desarrollo de la logística el Gobierno de Andalucía ha invertido 200 millones de euros en estos años pasados, tiene en el horizonte del Plan PISTA hasta 2020 previstos otros casi doscientos millones —196, creo recordar— en el Plan PISTA y, por lo tanto, vamos a seguir, lógicamente, manteniendo ese compromiso, porque yo estoy convencido de que uno de los elementos más importantes para incentivar la localización de actividades económicas en Andalucía es que, efectivamente, exista una red logística potente. Lo hemos dicho en muchas ocasiones, yo creo que es un dato también puramente estadístico. El coste ligado a la logística de cualquier empresa productora de bienes y servicios está en torno..., entre el 8% y el 12% o 14% en algunos casos. He citado..., una fábrica de coches tiene más costes en logística que la propia mano de obra para el desarrollo y ensamblaje de un vehículo.

Por lo tanto, a la hora de tomar decisiones empresariales, no solo para favorecer la competitividad de los que ya están sino para ser un foco de atracción para inversiones potenciales futuras, que desarrollemos esto es fundamental para el empleo y el desarrollo del conjunto de Andalucía y, por supuesto, de lo que representa la provincia de Cádiz.

Por lo tanto, ahí hay una parte que yo voy a volver a reiterar, no en términos de confrontación sino en términos de apelación al sentido común y a la responsabilidad del Gobierno de España con Andalucía y, en este caso, con Andalucía, con España y con el conjunto de la Unión Europea, porque lo que representa el potencial del puerto de Algeciras..., hoy es un puerto básicamente de tránsito y transbordo, porque no tiene capacidad de que los 500 millones de usuarios y de productores de la Unión Europea acaben utilizando en un

porcentaje razonable la oportunidad que representa la autorización de esa posición marítima envidiable, en términos de capacidad de competir, que representa el puerto de Algeciras.

Por lo tanto, coincidencia con usted en ese tema, y vamos a seguir reiterando por todas las vías... La Junta de Andalucía estuvo presente en unas jornadas que todos los agentes económicos y sociales hicieron en Antequera el 2 de junio, con presencia de la presidenta del Gobierno de Andalucía, y vamos a seguir trabajando en esa dirección, no en la búsqueda de la confrontación, en la búsqueda de la aplicación de la racionalidad.

Cita usted la Nacional IV, en la misma dirección. Otro de los temas que yo planteé a la ministra en su momento y le voy a seguir planteando al Gobierno, es decir, la paradoja es que el Gobierno de Andalucía está asumiendo, y lo digo en tiempo presente, casi diez millones de euros anuales para facilitar el tránsito en el eje Sevilla-Cádiz, en un eje de comunicación responsabilidad del Gobierno de la Nación, que paradójicamente el Gobierno no ha levantado el peaje y, sin embargo, el Gobierno de Andalucía, sin ser de su competencia, va a gastar más de cien millones de euros, en todo el periodo que va desde que se inició hasta la finalización del peaje, que será en 2019, y el Gobierno de España mirando para otro sitio. Es decir, obras son amores y no buenas razones. Por lo tanto, tiene la señora Martínez una oportunidad de contribuir de forma activa al desarrollo de los intereses de Andalucía, convenciendo al Gobierno de que haga estas cosas.

Me plantea usted en última instancia, y le voy a contestar, algunos de los temas que supone el compromiso en materia de vivienda, que, efectivamente, sabe usted que tiene esa especie de círculo virtuoso que representa la mejora de las condiciones de habitabilidad de la vivienda para sectores, precisamente, no favorecidos, generación de empleo y compromiso medioambiental. Estamos hablando de intervenciones en Jerez, en la bahía de Algeciras, estamos hablando de Zahara de los Atunes, estamos hablando de un conjunto de intervenciones que va a representar..., eso en lo que se refiere a la ITI a la provincia de Cádiz, y estamos hablando del mayor esfuerzo inversor en materia de rehabilitación de viviendas que se ha hecho en parque público en Andalucía en muchísimos años. Ahora mismo tenemos en desarrollo inversiones, unas obras, otras en proceso de licitación, otras a punto de ser licitadas, por importe de casi cien millones de euros, más de noventa y ocho millones de euros en el conjunto de Andalucía. Por tanto, creemos que por ahí también vamos a contribuir al desarrollo de la...

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego...

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... al desarrollo de la actividad económica y a la generación de empleo en el conjunto de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

  

---

### **10-16/APC-000851, 10-16/APC-000953 y 10-16/APC-000961. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de rehabilitación arquitectónica de su consejería, y el balance y desarrollo de las convocatorias en curso**

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente iniciativa.

Comparecencia a petición propia del consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre actuaciones de rehabilitación arquitectónica de la consejería. Esta iniciativa también la piden el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente, de nuevo. Señoras y señores diputados.

En esta ocasión, la comparecencia es para hablar de actuaciones en materia de rehabilitación arquitectónica y de vivienda. Voy a centrar estas primeras palabras para plantear dos apartados, uno en lo que se refiere al fomento de la rehabilitación arquitectónica, y otro, para ver la rehabilitación edificatoria, las denominadas áreas de regeneración y renovación urbana.

En el desarrollo de las competencias en materia de patrimonio arquitectónico se llevan a cabo actuaciones para la rehabilitación del patrimonio público de interés arquitectónico y el fomento de la difusión y el conocimiento de la riqueza arquitectónica en Andalucía. Se ha intervenido en la recuperación del patrimonio de interés arquitectónico de propiedad municipal, me refiero a la rehabilitación de bienes municipales, en la que se encuentran teatros, mercados, plazas de toros, cementerios, tercias, cillas, pósitos y otros edificios de interés municipal.

La Junta de Andalucía realizó un exhaustivo análisis del patrimonio arquitectónico andaluz, que dio como resultado la producción de un inventario que constituye el punto de partida para establecer criterios y priorizar las intervenciones, lógicamente, en estos edificios de propiedad municipal. Ese inventario acabó catalogando 1.039 edificios y 464 espacios públicos, que propició una planificación y una programación de actuaciones sobre un patrimonio inmueble poco conocido, a veces poco valorado y, en consecuencia, expuesto a graves transformaciones, incluso a veces al peligro evidente de la desaparición.

Esta línea de trabajo se complementa con actuaciones en inmuebles ya declarados bienes de interés cultural, que han supuesto también un espacio de cooperación, en este caso conjuntamente con la Consejería de Cultura.

Desde la puesta en marcha de esta área de trabajo se han ejecutado hasta la fecha casi cuatrocientas actuaciones, entre las que destacan por su envergadura algunos de los temas a los que yo antes me refería: cillas, tercias, pósitos, teatros, en definitiva, repartidos por toda la geografía andaluza. También es nota-

ble el número y la dimensión de las actuaciones desarrolladas en otros espacios, como los teatros, y se ha intervenido igualmente en otros espacios públicos, edificaciones de origen militar, civil, religioso o industrial.

Como se puede comprobar, se trata de un programa de trabajo abierto a intervenir sobre cualquier tipo de edificio que reúna los requisitos de titularidad pública e interés patrimonial que son necesarios.

La política incentivadora llevada a cabo por la Junta de Andalucía en esta materia además ha supuesto un impulso a la creatividad y al desarrollo de técnicas arquitectónicas innovadoras, que han sido reconocidas en diferentes galardones y sociedades de prestigio —me referiré a las últimas—: el premio XXIII de la Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo de este año 2015..., el pasado 2015; el premio en la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo; el premio de la Unión Europea de Patrimonio Cultural, de Europa Nostra, en el año 2014.

Desde el inicio de la actual legislatura, la Administración autonómica ha desarrollado actuaciones por valor de 57,4 millones de euros, de los que el 67% son aportados por la Junta de Andalucía y el resto por las corporaciones locales. Y les voy a citar algunos de los elementos en los que se ha actuado.

Entre los temas culminados está el teatro Imperial de Loja; el Ayuntamiento de Linares —la primera fase—; la antigua iglesia de San Jerónimo de Baza; el antiguo colegio Ignacio Halcón de Lebrija; la rehabilitación del antiguo convento de Santa María de los Reyes, en Sevilla; el pósito municipal de Vélez-Málaga; la rehabilitación del ayuntamiento y pósito de La Luisiana, en Sevilla. Y actualmente se están impulsando proyectos, en diferentes estados de ejecución, que sumarán también otra inversión de 38 millones de euros, entre los que están el Ayuntamiento de Almería, la segunda fase; la iglesia de Santa María la Mayor de Linares; las casas consistoriales de Écija, en Sevilla; el antiguo hospital de La Caridad, en Coín, en Málaga; la segunda fase del Palacio Municipal de Linares; el Ayuntamiento de Peñarroya en Córdoba; el pósito municipal de Caniles, en Granada; el Ayuntamiento de Fuentes de Andalucía, en Sevilla; el antiguo convento de Santa María de los Reyes, en la segunda fase, en Sevilla; la casa-molino de los Aragoneses, en Monachil, en Granada.

La política de rehabilitación de la Junta de Andalucía abarca también iniciativas de mejora de los espacios públicos de nuestras ciudades y municipios, e introduce elementos de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética y mejora de la calidad ambiental.

Desde el inicio de esta legislatura se han finalizado 17 actuaciones en espacios públicos, que han supuesto una inversión de 4,7 millones de euros, de los cuales la Junta de Andalucía ha aportado el 75% y el resto los ayuntamientos. Les citaré también algunos: el entorno de la Loma del Calvario de Tíjola, en Almería; la plaza de España y San Silvestre de Guzmán, en Huelva; la plaza de España de Rosal de la Frontera, en Huelva; la peatonalización de los espacios públicos del centro histórico de la Puerta de la Villa hasta la Puerta de Hornos, en Jaén —en Hornos, en Jaén—; la Charca en el entorno de Pegalajar, en Jaén; el parque del Castillo de Luna, en Mairena del Alcor, en Sevilla; la recuperación de la plaza Muñoz, de Almería; la adecuación urbana de la travesía en torno de Rioja, en Almería; la recuperación de la plaza Jesús de Nazareno, en Chiclana de la Frontera; peatonalización de la calle San Juan de Medina Sidonia; mejora de los entornos urbanos de La Costilla, de Rota; adecuación de la calle Antonio Machado como antesala escolar, de Cañete de las Torres; reordenación de la plaza de Andalucía, en Montalbán, en la provincia de Córdoba; reordenación de la plaza del Duque de Béjar, en Villanueva del Duque; reordenación de la plaza de la Iglesia, en Nigüelas, en Granada; también la conformación del eje peatonal entre la plaza de Los Mártires y la calle San Juan Mar-

tín de Vargas, de Las Cabezas de San Juan, en Sevilla; o la peatonalización del entorno de la Iglesia de Santa María, de Sanlúcar la Mayor, de Sevilla.

Se encuentran en ejecución la adecuación urbana del entorno de Arroyo Molinos, en Alcalá del Valle, y los caminos escolares seguros de Puerto Real, en Cádiz, que suponen una inversión adicional de 512.235 euros.

Adicionalmente, se encuentran en distintos estados de tramitación cinco actuaciones más, que suponen un montante total de 1,3 millones de euros. Se trata de la isla ambiental del centro histórico de Archidona; la reordenación de la plaza del Llano y entorno de Casares, Málaga; la adecuación urbana del entorno del río Turón, de El Burgo, en Málaga; la adecuación urbana de la travesía de Carcabuey, en Córdoba; la redacción del acceso al barrio de La Villa, de Olvera, en Cádiz.

A estas actuaciones seguirán sumando otras iniciativas, en la medida que se vayan tramitando los convenios respectivos. Hay espacios pendientes de la sustanciación de ese convenio: una isla ambiental en Armilla, Granada; una isla ambiental del centro histórico de Arahál, en Sevilla; caminos escolares seguros de Mairena del Aljarafe.

Y también pendientes de licitación otras obras, como isla ambiental del centro urbano de Pulpí, Serón — en Almería—, plaza de San Martín de Arjona, reordenación de la plaza de España en Jódar, o la recuperación de espacios urbanos en Martos.

Y actuaciones con convenios, también, en tramitación, son la finalización del sendero de Cabo, en Málaga. Y actuaciones en programación, la Alcazaba de Baza, la Alcazaba de Guadix y la Muralla Zirí de Granada.

En cuanto a la rehabilitación edificatoria, les recuerdo que se trata de un programa que tiene por objeto la concesión de subvenciones a comunidades de propietarios para realizar obras de conservación, mejora de la calidad y la sostenibilidad y mejora de la accesibilidad.

La primera convocatoria de estas ayudas se realizó en 2015, a través de la Orden de 28 de abril, a la que se presentaron un total de 1.200 solicitudes. De esa convocatoria se concedieron 99 subvenciones, con un montante de 3.160.000 euros, que beneficiaron a 1.500 familias, de las cuales se ha desembolsado el primer 50%; el segundo 50% se hará a medida que se vaya tramitando la finalización de las obras.

Como ya les expliqué en su momento, entre el número de solicitantes y la respuesta de subvenciones concedidas hay una distancia considerable, la razón fue que las comunidades de propietarios no completaron en su momento lo exigido en la convocatoria, fundamentalmente porque no presentaron el informe de evaluación del edificio, exigido por la legislación estatal.

En esta segunda convocatoria, planteada en 2016, ese tema se ha resuelto en buena medida por parte de las comunidades de propietarios, que ya estaban alertadas sobre esa exigencia. Hemos recibido en la convocatoria de 2016 —que terminó el día 19 de septiembre, creo recordar— un total de 1.411 comunidades de vecinos. El importe de esta convocatoria asciende a 16 millones de euros, 16.072.000 euros, concretamente. Estimamos que va a permitir una ayuda a un número estimado de 480 comunidades de propietarios, de las que se van a beneficiar en torno a 7.600 viviendas. En este mes de octubre, ya se han empezado..., en Cádiz ya está terminado, se hará en los próximos días en el resto de las provincias, la publicación de los listados de beneficiarios provisionales y los suplentes, así como las solicitudes que no han sido objeto de subvención.

Y, por último, con el objetivo de facilitarles una visión completa de la actuación en materia de arquitectura y rehabilitación que se desarrolla desde la consejería, quisiera informar también de algo que ha sido objeto

de debate en alguna comisión anterior, de un conjunto de actuaciones, en 29 áreas de regeneración y renovación urbana, que se están desarrollando en Andalucía. Me he referido en la anterior intervención a lo que representaba el montante de inversión global, en torno a cien millones de euros. Y entre estos ámbitos urbanos de intervención, pues destacan el centro histórico de Cádiz, de Málaga, de Sevilla; barriadas con especiales dificultades sociales, como la Fuentecica, en Almería, la Piñera y el Saladillo en Algeciras, el Polígono de Almanjáyar de Granada; la Orden y el Torrejón en Huelva; el Polígono del Valle, en Jaén; o el Polígono Sur, de Sevilla, entre otras. No les cito todas, pues sería tedioso y laborioso.

Las intervenciones en estas áreas se desarrollan sobre conjuntos residenciales de titularidad pública, van a representar una intervención en torno a 8.619 viviendas, que se van a ver beneficiadas. La inversión prevista, hasta final de 2017, va a ser de 86,2 millones de euros; de los cuales, hasta la fecha, se han licitado 23,7 millones, que afectan a 3.800 viviendas. El resto se irá licitando en los próximos meses. Y a estas actuaciones..., de ahí que entre esos 86 millones de euros y la cifra que yo les citaba antes, en torno a cien millones de euros de inversión global, hay que sumar actuaciones como las que se desarrollan en Granada, en el barrio de Santa Adela, en cooperación con el ayuntamiento y el ministerio, que van a representar una inversión de 12,3 millones de euros para intervenir en la construcción de 128 viviendas, que renuevan unas existentes que están en unas situaciones que no aconsejaban su rehabilitación sino su sustitución. Y, de la misma manera, en el caso de un convenio con el Ayuntamiento de Algeciras, en el barrio de Veracruz, de Antequera, que va a representar también una inversión de 1,4 millones de euros.

El conjunto de estas intervenciones, por tanto son 31 áreas previstas, con 8.756 viviendas y familias, por tanto, beneficiadas, con una inversión global de en torno a cien millones de euros.

Y, por último, señalarles que también estamos en tramitación de intervenciones de otras nuevas áreas, como son la de Parque Alcosa, en Sevilla, o el Polígono Guadalquivir, en Córdoba.

Gracias, señor presidente.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Comienza el turno de intervenciones.

Señora Nieto, por Izquierda Unida.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Gracias, consejero, por la explicación.

Cuando estábamos haciendo el orden del día valorábamos si eran o no comparencias asimilables u homogéneas, pero, bueno, yo creo que, finalmente, ha sido una buena idea que nos ofreciera datos en ambos sentidos, tanto de la rehabilitación arquitectónica como de la edificatoria.

Con relación a la primera, consejero, bueno, usted nos habla de un catálogo de edificios de titularidad municipal que necesitan intervención y de la cantidad de intervenciones ya hechas, conforme a lo relatado en este inventario, que entendemos, desde Izquierda Unida, que se lo traslado también como pregunta, si es un

inventario abierto, si van incorporándose nuevos edificios que, por la razón que sea, necesitan de esa colaboración de la Junta con las entidades locales para ponerlos en valor.

Y nos interesa especialmente por lo que supone de abundar en una tesis que usted conoce bien por nuestra parte. Nos interesa especialmente la regeneración de esos espacios comunes, de esos espacios públicos de la ciudades, porque la entendemos inserta en una estrategia que tiene mucho que ver con la recuperación de espacios para el ciudadano o ciudadana en tanto que peatones, y la recuperación de esas áreas de convivencia, de esas ágoras, que también nos pone en la senda de devolver un poco de sentido a la ciudad, que siempre fue el modelo idóneo para nuestra cultura y también para nuestra climatología, esa ciudad compacta, donde los impactos de movilidad vayan decreciendo porque no sigamos en esa expansión absolutamente desenfrenada que genera, luego, una movilidad insostenible, una necesidad de desplazamientos en vehículos rodados que, en términos medioambientales también es muy lesiva y un achique de los espacios que necesitan las personas para convivir.

Por tanto, esa parte de la rehabilitación arquitectónica nos parece, desde Izquierda Unida, especialmente interesante, consejero, y todo esfuerzo puesto en mejorar la dotación presupuestaria en ello nos parece que redundaría en una mejora objetiva de todas las personas que compartimos espacios urbanos.

Del segundo elemento de la rehabilitación de vivienda en concreto, de la edificatoria, nos preocupan mucho los temas de accesibilidad, consejero. Entendemos que seguro que compartimos la preocupación con la consejería, pero de entre todos los problemas a enfrentar, y sabemos de la escasez de recursos y que, por tanto, se impone un establecimiento de prioridades, los de accesibilidad requieren de un sobreesfuerzo a la altura del calado del problema que les plantea a las personas que se ven con su movilidad reducida y atrapada en edificios en los que no tienen un ascensor, que no les permite llevar una vida con unas oportunidades mayores de poder salir al exterior, pasear y hacer una vida cotidiana.

También nos preocupa mucho... Ha mencionado algunas zonas de las que ya hemos hablado de manera específica en la comisión, las zonas que necesitan una rehabilitación, bueno, que en algunos casos es sustitución de viviendas, porque el grado de deterioro ya no permite otra cosa. Aunque eso también llama a una reflexión, consejero, del escaso mantenimiento que ha tenido el parque público de vivienda, y que en algunos casos ha llevado a un deterioro que ya no tiene marcha atrás.

A veces, una política sostenida de mantenimiento de ese ingente parque público, que por fortuna la Junta tiene, hubiera evitado los costes, también muy importantes, que ahora hay que poner sobre la mesa para poder devolver una vivienda en condiciones habitables a las personas que estaban en ese parque público. Se lo digo también como reflexión para lo que de futuro venga: que todo aquello que se rehabilite también se entienda que requiere de un mantenimiento que si no, a la postre, nos lleva otra vez a la misma casilla de salida en la que estamos, con un deterioro importante de las condiciones de vida de las personas que tienen esa [...] y con un compromiso de afrontar un esfuerzo inversor que, a veces, está por encima de las posibilidades de la Junta en el tiempo en el que requieren las familias que se les dé respuesta, que es uno de los problemas que tienen muchas de esas zonas que usted ha mencionado y que son casi un clásico en los compromisos adquiridos, porque llevan muchos años esperando la respuesta.

Por tanto, como le digo, profundización en la rehabilitación de esos espacios que compartimos todas las personas en las ciudades...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—... y un esfuerzo en materia de accesibilidad con orden prioritario y de rehabilitación de aquellas viviendas que, efectivamente, ya no admiten más demora.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy para informarnos acerca de actuaciones en rehabilitación arquitectónica y rehabilitación edificatoria.

Sin duda, Andalucía, como ha puesto de manifiesto con una serie de datos, es rica en patrimonio, patrimonio histórico y patrimonio cultural. Ha hablado de 1.039 edificios públicos, si no he anotado mal, 1.039 edificios públicos susceptibles de rehabilitación arquitectónica. Son, sin duda, parte de la inmensa riqueza que tenemos en Andalucía, y que, por tanto, debe ser conservada.

Por tanto, nuestro apoyo, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, para que se continúe en esta línea de rehabilitación, porque, sin duda, Andalucía lo merece y porque tenemos que poner en valor nuestro patrimonio. Entiendo... Y quería también preguntarle que estos edificios públicos, 1.039 en concreto, no son bienes de interés cultural, entiendo que son edificios públicos que necesitan un mantenimiento y una adecuación. Y, bueno, pongo también el acento en la importancia que tiene también de cara al comercio, de cara al turismo, de cara a recuperar zonas que en muchos casos en nuestras ciudades, en nuestros pueblos, se encuentran degradadas.

Y también, le hago también una cuestión, y también enlazando también con la parte de rehabilitación edificatoria, y es la necesaria coordinación que debe haber también con actuaciones en materia de estrategia de desarrollo urbano sostenible, los famosos DUSI, de la Estrategia DUSI, que viene de fondos de la Unión Europea. Entendemos que debe haber una coordinación absoluta en cuanto a actuaciones, porque, al fin y al cabo, son actuaciones que se complementan y que se pueden alimentar mucho para sacar un mejor provecho de esta rehabilitación.

En definitiva, son actuaciones que implican no solo una rehabilitación física, sino también social, económica, cultural y turística dentro del entorno en el que están estos edificios públicos. Con lo cual, no tengo nada más que añadir, simplemente el apoyo por parte de Ciudadanos a este tipo de actuaciones.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor consejero, por su comparecencia, por las explicaciones que ha dado.

Poco tenemos nosotros que añadir a todo lo que ha expresado. En todo caso, especificar lo mismo que ha dicho ya la compareciente de Izquierda Unida en cuanto al inventario que se ha elaborado, teniendo en cuenta la riqueza en patrimonio que tenemos en Andalucía, como se ha..., si ese inventario es abierto, como han preguntado ya, o también qué criterios han establecido para priorizar el orden de prelación para la recuperación de esos edificios.

En base a esa recuperación del patrimonio, también comentar la importancia de la recuperación de los espacios urbanos, los que son áreas de convivencia de los ciudadanos, cómo restar, o sea, mejorar la habitabilidad y restarle espacio para mejorar la movilidad a los coches, porque tenemos todavía en las ciudades, mal que nos pese, en los centros urbanos y en los centros históricos, una movilidad insostenible con demasiado tráfico rodado.

Han citado antes la aspiración a ciudades compactas, que eran las que había antes y que se han ido dispersando últimamente. Para mejorar esa movilidad es necesario ir hacia compactar las ciudades para mejorar esa movilidad, pero también generar multicentralidades. De tal manera que en los barrios, en zonas periféricas, no centrales, tenga el ciudadano, accesibles, los servicios de sanidad, de educación, administrativos, comerciales, de tal manera que los desplazamientos no tengan que ser excesivos.

En relación a la rehabilitación edificatoria, nos parece fundamental, muy relevante, y coincidimos en apostar con la rehabilitación, en la promoción de planes autonómicos de eficiencia energética, en viviendas y en inmuebles centrados en el aislamiento térmico, acústico... Y, asimismo, la rehabilitación energética como medida de generación de empleo y mejora medioambiental, como las que se realizan para adaptarlas a las personas que tienen movilidad reducida, tanto en viviendas como en edificios.

En relación a eso, hay que recordar que, según el Real Decreto Ley 1/2013, para el 4 de diciembre de 2017, todos los edificios públicos y viviendas tienen que estar adaptados y ser accesibles.

En relación al Plan de Rehabilitación de Viviendas, el parque de viviendas, suponemos que hay un requisito indispensable en la participación ciudadana en esas rehabilitaciones y que descansa en un buen diagnóstico de cómo están muchas barriadas. El parque de viviendas, teniendo en cuenta la antigüedad, el estado de la edificación, si es pública, privada, el régimen de propiedad, que debe identificar toda la vivienda vacía y que necesita rehabilitación. El objetivo debería ser que los planes ayuden a crear una buena bolsa de vivienda pública para la movilización y activación de la vivienda vacía también, que tenga como objetivo la rehabilitación, tanto en las zonas dispersas como en las concentradas, en barrios que precisan una rehabilitación integral con prioridad en los más vulnerables, establecer esas prioridades, aunque ya nos ha estado contando dónde han establecido esos..., esas rehabilitaciones. Pero no tenemos claro las que aún quedan por ha-

cer cómo se priorizarán, teniendo en cuenta la escasez de presupuestos con las que se suele contar en el Plan de Rehabilitación.

Simplemente que la rehabilitación de vivienda debe convertirse en una oportunidad para reactivar el empleo local a través del reciclaje de personas trabajadoras de diversos sectores, como el de la construcción, y no en un nuevo negocio para empresas de servicios energéticos, que es un modelo de gestión basado en la financiación privada. Con este modelo no se amplifica el beneficio social; además, el ambiental es fundamental. Debe reforzarse la formación en el mismo, aprovechar también para que sirva para generar empleo de calidad en el sector de la arquitectura, implantando sistemas de gestión de la energía y certificaciones energéticas de edificios que garanticen la correcta rehabilitación y que también se aproveche para retomar fórmulas de construcción que nos permitan preservar y conservar la arquitectura tradicional andaluza, teniendo en cuenta como se tenía antaño el clima. Es mejor climatizar sin gasto energético, o con el mínimo gasto, que hacerlo porque no se han considerado las cuestiones bioclimáticas que reducen los costes energéticos en las viviendas y en los edificios en general.

Y muchas gracias por las explicaciones que ha dado.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez, tiene la palabra.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor consejero, por su..., por su comparecencia. Es verdad que sobre muchos temas, pero en definitiva con un denominador común, que es la rehabilitación. Para nosotros es fundamental apostar por la rehabilitación, en primer lugar arquitectónica, es la primera línea que ha citado. Y nos parece muy interesante. Andalucía es de las comunidades, por supuesto, más ricas en patrimonio, en edificios de todo tipo, industriales, históricos, religiosos también, de todo tipo. Y creo que es una responsabilidad de la Junta de Andalucía pues establecer las vías para que puedan ser rehabilitados. Y con esto también va la posibilidad de establecer usos actuales para esos edificios. Y permítame que le diga, señor consejero, que la Junta de Andalucía en este momento, pues creo que tiene poca actividad en ese sentido, ni sombra de la que ha sido en otras..., en otras épocas.

Ha hablado usted de 400 intervenciones, pero si uno acude a la página web que tiene publicada la propia consejería, pues se recogen muchas menos intervenciones: 47 ayuntamientos, 4 cillas, tercias y pósitos, 38 teatros y otros tantos varios. Alrededor de unas cien intervenciones. Y debo decir que es desde el inicio de..., bueno, desde el año 1989, que se traspasaron las competencias. Por lo tanto, bueno, la nómina de intervenciones, pues realmente no es tampoco para... Queda mucho por hacer, queda muchísimo trabajo por hacer. Y usted ha citado alguna de las intervenciones que se están haciendo ahora, como la casa consistorial de Écija, que lleva décadas haciéndose. Y podríamos citar patrimonio, pues aquí en Sevilla, como Las Atarazanas, que ha habido que concederlo a una entidad financiera para que lo rehabilite. O la fábrica de artillería, por no hablar del foro de

patrimonio industrial, tan interesante y que tan importante trabajo desarrolla para la defensa y el fomento de la arquitectura industrial, y que perviva ese patrimonio, tan importante en Andalucía. Y, sin embargo, no hay actuaciones de ningún tipo.

Por lo tanto, yo tengo que lamentarlo, señor consejero, y mi papel es exigirle, porque hace falta muchísima más rehabilitación en todo este tipo de edificios. De la misma forma que le recrimino que haya elaborado usted 35 guías de arquitectura de cooperación internacional, en países que no tienen nada que ver con nuestra comunidad autónoma, y que solamente haya 7 guías de arquitectura de las capitales andaluzas, falta Huelva. ¿Es que no hay poblaciones importantes en Andalucía para elaborar guías de arquitectura, con ese catálogo, ese inventario? Yo de verdad que le insto a que ponga en marcha esa..., esa..., ese tema.

En cuestión de rehabilitación arquitectónica, edificatoria, áreas urbanas, podemos hablar de todas esas líneas también porque hay un plan estatal, y ahora un plan andaluz, en donde se ha apostado muy específicamente por la rehabilitación. Y, hombre, yo lo que veo es que, por ejemplo, en rehabilitación edificatoria usted ha dado unos datos que a nosotros nos preocupan, ciertamente. Porque en el convenio firmado Estado-Junta de Andalucía para la aplicación del Plan Estatal 2013-2016 en nuestra comunidad, pues hay, en la línea de rehabilitación edificatoria, hay del orden de 50 millones de euros. Y usted ha citado que para el año 2015, pues, hay 3 millones de euros, cuando además se estableció el techo de gasto en 6 millones, que ya era poco. Yo lo que quiero saber, señor consejero, es ¿dónde está usted aplicando el presupuesto que se ha firmado en ese convenio, que establece, como le digo, más de 50 millones para rehabilitación edificatoria? O para regeneración urbana hay 18.600.000 que pone el Estado, otros tantos tiene usted que poner. Y todas las áreas que se han citado, pues, hombre, yo lo que quiero es verlas funcionar, porque son todas áreas de décadas rehabilitándose.

Y también hay un programa en ese convenio firmado con Andalucía, que es el de fomento de ciudades sostenibles y competitivas, en el que se establecen 6 millones de financiación estatal, en ese convenio, que usted no ha citado y no está utilizando, cuando además no tiene que poner nada, nada más que reclamarlo.

Por lo tanto, señor consejero, en rehabilitación hay muchísimo trabajo por hacer. Sale a la calle y tenemos a San Isidoro del Campo, a muy pocos metros, por citarle también..., usted lo ha dicho, ese convenio con Cultura, que a mí me parece que tenía que ser muchísimo más ambicioso.

Y también, y por cerrar con lo que se iniciaba, con el tema de rehabilitación arquitectónica —y termino ya—, me gustaría también solicitarle transparencia en este tipo de programas, que estuvieran fuera los colores políticos por los que se decide dónde se invierte para rehabilitar el ayuntamiento, o la cilla, o el cuartel, o lo que tenga que ser, que hubiera por lo tanto transparencia, que hubiera unos criterios básicos de presupuestos, porque es que a algunos municipios se les dice tienes equis y al otro no tiene límite. Y, por lo tanto, las inversiones, difiere mucho el nivel de calidad en diferentes edificios. Y eso se aprecia. Y me parece que también hay que establecer esos..., esos criterios básicos de inversión en rehabilitación para que, desde luego estando a la altura, pero que se pueda también ajustar para poder llegar a más.

Y nada más. Todas estas cuestiones son las que quería trasladarle, y..., instándole a que sea mucho más ambicioso también en el tema de la rehabilitación.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Serrano, tiene la palabra, por un tiempo de siete minutos.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias, presidente.

Consejero, muchas gracias por su exposición.

Señorías, para el Grupo Socialista, el fin de la burbuja inmobiliaria ha puesto de manifiesto las contradicciones inherentes a los desarrollos urbanos expansivos de la última década en España. La profunda crisis del sector de la construcción y los enormes recortes impuestos desde Madrid nos llevaron en Andalucía a una insoportable tasa de desempleo, al drama de los desahucios y a los excedentes de viviendas desocupadas, que caracterizan el colapso de un modelo que antepuso el valor de la inversión a otras consideraciones sociales y de dignidad de la ciudadanía. La apuesta por la rehabilitación y la renovación de la ciudad ya existente frente a la construcción de ciudad nueva constituye un desafío fundamental de las sociedades actuales, cuyo reto es la contribución al progreso económico, sin olvidar los requerimientos del desarrollo urbano sostenible, en cuya regulación se hace preciso conjugar toda una serie de factores diversos: el medio ambiente, la calidad de vida, la eficiencia energética, la prestación de servicios, la cohesión social, etcétera, etcétera.

En este contexto, desde el Grupo Socialista estamos impulsando y apoyando políticas del Gobierno de la Junta de Andalucía encaminadas a la recuperación del parque residencial existente, como el principal desafío de las políticas de vivienda, llevando a cabo actuaciones para posibilitar el encuentro entre demanda y vivienda desocupada, así como la puesta a punto de los parques obsoletos, que han supuesto una alternativa sostenible al fracaso del paradigma del continuo crecimiento urbano.

La recuperación de las barriadas construidas en la segunda mitad del siglo XX constituye un reto principal. A partir de mediados de los cincuenta, el Estado, junto a otras instituciones de carácter público, y posteriormente cuando la rentabilidad estuvo asegurada, la iniciativa privada, afrontaron la promoción de numerosos conjuntos residenciales en la periferia de las ciudades.

Cerca del 40% de las viviendas principales existentes en Andalucía fueron construidas en el periodo 1950-1980. Las áreas resultantes de estos crecimientos alojan en la actualidad a un amplio sector de la población afectada por problemas socioeconómicos debido a la crisis, a veces, en riesgo de exclusión social.

Es significativo que las zonas desfavorecidas de las principales ciudades andaluzas coincidan en su mayor parte con barriadas construidas en este tiempo. Desde el Gobierno andaluz se ha puesto como primerísima prioridad este problema, por lo que se aprobó el pasado mes de agosto el Plan de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020, que tiene, entre otros ejes estratégicos, la rehabilitación arquitectónica, con un marcado carácter social, adaptándose a la realidad económica y financiera actual, orientando los recursos disponibles hacia los sectores de la población más vulnerables, para facilitar la consecución de una vivienda habitable y, por lo tanto, digna. Con un importante volumen de inversión pública, como bien ha explicado el consejero, que va a movilizar la rehabilitación arquitectónica en los próximos cuatro años, lo que contribuirá, sin duda, a dinamizar

la actividad en el sector de la construcción, muy castigado por la crisis y por los recortes del Partido Popular durante los últimos años, y a generar empleo que, como sabemos, señoría, estas actuaciones de rehabilitación crean más puestos de trabajo que las obras de nueva construcción.

Los proyectos de rehabilitación pretenden mejorar la ciudad ya existente, y beneficiarán a los ciudadanos en materia de eficiencia energética, mejorando la accesibilidad, adecuación de espacios públicos y la restauración de inmuebles de interés urbano y patrimonial.

El Grupo Socialista apoya actuaciones como el Plan de la Vivienda y Rehabilitación 2016-2020 para la mejora de la eficiencia energética de los edificios y del comportamiento térmico de los edificios, que constituye uno de los objetivos prioritarios. En definitiva, impedir la pérdida de vivienda por motivos económicos, impedir los desahucios, fomentando la rehabilitación arquitectónica de inmuebles a través de la mejora de la eficiencia energética y la accesibilidad.

Desde el Grupo Socialista, siempre hemos priorizado programas para incentivar, desde lo público, la ciudad existente, por lo cual la construcción de vivienda nueva no es una de las prioridades del plan, pero sin duda que se aprovecharán las oportunidades que otorgue el suelo público con el que cuenta la Junta de Andalucía.

Además, la Consejería de Fomento y Vivienda impulsa las actuaciones en el patrimonio arquitectónico con el fin de atender a las necesidades de su rehabilitación y restauración, actuando en numerosos edificios y entornos, como en el patrimonio arquitectónico andaluz, que necesita ser adecuadamente conservado como legado común, representativo de nuestra identidad cultural, junto con las ciudades y núcleos rurales tradicionales.

Desde el Grupo Socialista, seguiremos apoyando actuaciones que se hicieron y vienen haciéndose desde el Gobierno de la Junta de Andalucía, para dar soluciones a una vivienda digna y a familias que pierden su vivienda por situaciones injustas provocadas por la crisis y por las políticas económicas antisociales.

Muchas gracias.

### La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

Tiene la palabra el señor consejero, por otros siete minutos.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Voy a intentar utilizar los siete minutos para contestar a lo más importante que cada uno de los portavoces han planteado.

La señora Nieto plantea si el inventario es un inventario abierto. Se ha recogido con criterios estrictamente de carácter técnico todo lo que se considera que es básico y fundamental, pero ciertamente no tiene por qué ser un inventario cerrado. Es más, las órdenes que vamos a sacar para la posible intervención en esos espacios o en esos edificios de interés arquitectónico van a estar en concurrencia competitiva y, por tanto,

todo el mundo va a tener posibilidades de concurrir desde la percepción que desde su ayuntamiento tiene. Por tanto, espacio abierto.

Coincidencia en lo que representan las intervenciones en espacios públicos. Yo creo que, cuando hablamos de la mejora de la ciudad existente, hablamos también de recuperar esos espacios que tienen que ver con la sala de estar de los municipios, con ese espacio de convivencia que supone yo creo que intervenir en el corazón de la ciudad, para hacer lo que supone, ciertamente... Entre otras cosas, hace pocos días visitaba yo —y de paso le contesto de forma, en fin, concurrente, a la señora Martínez, sin ningún espacio de sectarismo le he planteado los temas— Montalbán, un municipio no gobernado por el Partido Socialista. Me ha parecido una intervención modélica la que se ha hecho en la plaza, de forma que la percepción, al final, es un plan de igualdad de oportunidad. Yo creo que la plaza representa, precisamente, eso, un plan de accesibilidad universal, ¿no?, independientemente de cuál sea la condición social, la falta de movilidad, la limitación sensorial de cada uno de los ciudadanos que son usuarios de la plaza. En definitiva, ese criterio global de accesibilidad universal contenido en un espacio de convivencia como es ese..., un pequeño municipio de Andalucía, pero yo creo que con una intervención modélica, independientemente del color político del ayuntamiento.

Accesibilidad a la que usted hacía referencia antes en la rehabilitación edificatoria. Es verdad que el parque público de vivienda de Andalucía... El público y el privado, se engloba todo el parque residencial. El 10,4% de los edificios con más de tres plantas no tienen ascensor. Por tanto, supone una limitación, una limitación seria cuando, afortunadamente, la población tiene más expectativas de vida, la longevidad va creciendo. No es un consuelo que la media del parque de vivienda de España sea el 13,6%. Es decir, está en peor situación la media del parque de vivienda del conjunto de España. Dato del —la señora Martínez me mira así, con la cara de sorpresa— Instituto Nacional de Estadística, no son datos del Gobierno de Andalucía, por tanto, los puede usted contrastar cuando quiera.

¿Qué significa eso? Que hay que hacer un esfuerzo serio en este sentido. De la orden que sacamos, que terminó el plazo hace poco, y la anterior, prácticamente el 80% de las solicitudes de las comunidades de vecinos van en la dirección de la mejora de la accesibilidad. Este es el objetivo, ¿verdad? Y, por tanto, ahí vamos a seguir aplicándonos, con todos los recursos posibles, en el horizonte de 2020, que es el plan de vivienda que hemos definido. Y, por eso, señora Martínez, el plan del Estado termina en 2016. Ahora hay prórroga presupuestaria en 2017 y, por tanto, podemos contar con los recursos de 2017, pero no más allá. En el horizonte de 2020 está por definir qué es lo que va a hacer el Gobierno cuando se constituya, en relación con la política de vivienda.

Mejora del parque público... Y aprovecho también para contestar a la señora Molina en relación con lo que es, efectivamente, un patrimonio público de 84.000 viviendas que albergan a 350.000 familias en Andalucía, que es necesario mantener y conservar por muchas razones. Desde luego, porque representa el hábitat de muchas familias en Andalucía, precisamente, las que tienen menos capacidad económica, las que están en una situación de mayor desventaja social.

Y no solo estamos interviniendo con rehabilitación. Yo les podría citar aquí, porque la señora Martínez tenía también dudas en relación con cuáles eran las intervenciones y a dónde iba dedicado el dinero, y se lo puedo leer. No sé si tengo tiempo para hacerlo en los minutos que me quedan. El barrio del Puche, en Almería; el Polígono de Almanjáyár, en Granada; la Piñera y el Saladillo, en Algeciras; las Lagunillas y Puerta de

Alcalá, en Andújar; el barrio de las Marismas del Odiel, en Huelva; el barrio del Polígono Sur, en Sevilla; el centro histórico de Baeza; el centro histórico de Cádiz; el centro histórico de Montoro... Así, una relación. La Chanca, en Almería; la Fuentecica, en Almería; el entorno de San Mateo y San Miguel, de Jerez de la Frontera; Las Palmeras, de Córdoba; Antonio Muro, de Puerto Real... Una relación hasta sumar 8.747 viviendas, con un montante de inversión de 98.577.000 euros. Si usted quiere el dato, puede tener acceso a la información porque, lógicamente, es una información pública.

Pero, en relación con la mejora de la gestión del parque público, no solo con la rehabilitación, yo creo que aquí hace falta hacer un acercamiento, que he visto alguna vez, sin que ningún grupo político esté abiertamente abanderando eso, pero, a veces, los silencios son significativos. Y yo creo que tenemos que tener el compromiso de mejorar el parque público en todas las direcciones. El parque público tiene una rotación de en torno a mil viviendas anuales, de familias que lo abandonan o lo dejan o han fallecido, y, por tanto, queda la vivienda libre, de forma que casi mil familias entran nuevas en el parque público de vivienda de la Junta de Andalucía, anualmente.

Pero, a veces, ocurre, ocurre en el ámbito mediático que, cuando hay alguna acción, una acción de recuperar, de recuperar alguna vivienda de ese parque público, que ha sido ocupada ilegalmente por quien no tenía derecho, aparecen a veces acercamientos demagógicos de determinados grupos diciendo que estamos hablando de desahucio. Y en Andalucía no se hace ningún desahucio, señora Martínez. Está bien, además, que su portavoz y su presidente de grupo parlamentario lo sepan, ningún desahucio en Andalucía, como él utilizó en el debate del estado de la comunidad, ningún desahucio, señora Martínez, ninguno.

Otra cosa distinta, otra cosa distinta, y en esto ustedes debían ser los primeros interesados, y el resto de los grupos políticos, es hacer un ejercicio de pedagogía cuando estamos hablando de la recuperación de una vivienda ocupada ilegalmente por alguien. Y es obligación del gobierno de Andalucía y de todos los poderes públicos que quien ocupen la vivienda tenga la legitimidad que el ordenamiento jurídico establece, porque esa es la defensa de la garantía de los que tienen menos posibilidades. Es decir, que solo sean ocupadas por aquellos que en el registro municipal de demandantes de vivienda están como legitimados para la ocupación. Por tanto, cuando estamos haciendo una actuación de recuperación de una vivienda ocupada ilegalmente, porque se ha quedado vacía, y alguien la ocupa sin legitimidad, usted, lo que tiene que hacer es estar coadyuvando y aplaudiendo esa acción de mejora de la gestión del parque público de vivienda que hace la Junta de Andalucía, y no criticándolo. Y, no se equivoquen, porque trasladan mensajes equívocos. Y el mensaje equívoco es que la coyuntura viene bien para trasladar que el gobierno de Andalucía está haciendo desahucios en el parque público, cosa que el reitero, es incierta, radicalmente incierta, ¿verdad? Y eso ya lo hace, lo facilita el gobierno de la Comunidad de Madrid, en fin, vendiendo el parque público a..., en fin, a fondos de inversión dedicados al buitreo, pero en Andalucía no se hace. Y lo que estamos haciendo es recuperación de viviendas ocupadas ilegalmente para que sean utilizadas por quien legítimamente...

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señor consejero.

## El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señor presidente.

... lo tienen que hacer a través del registro municipal de demandantes de vivienda.

El señor Hernández plantea, y coincido con él lógicamente, en relación con el tema de la rehabilitación arquitectónica, no solo representa recuperar el parque, parte de ese parque o de ese conjunto de edificios notorios de Andalucía, que suponen patrimonio histórico cultural, que tiene una función no solo de servicios sino una función también ligada a la percepción de la calidad urbana en las ciudades. El Ayuntamiento de Écija, por ejemplo, convenio que firmamos hace pocos días, supone una ciudad monumental como Écija, que tiene una vocación también de diversificar su economía por la vía del turismo, añadir un aliciente cuando recuperamos un edificio de interés como ese.

Y, por tanto, yo creo que el conjunto de acciones que tiene la consejería, señora Martínez, son mejorables, como todo, en eso coincido con usted, todo es mejorable en la vida, pero el plan estatal lo que debe contener es un horizonte de compromiso financiero hasta el año 2020, que ahora mismo no existe, ¿verdad? Ya le he dicho dónde estamos aplicando los recursos. Le he dicho que fuera de colores políticos, cuando hablamos de realización arquitectónica es porque las órdenes van a salir en concurrencia competitiva. Vamos a respetar los convenios que había firmados, por supuesto. Y agradezco al Grupo Parlamentario Socialista, lógicamente, lo que representa su intervención, en términos de coincidencia, con la necesidad de mejorar la ciudad existente, que es uno de los ejes básicos de ese plan de vivienda y rehabilitación, que tiene un marcadísimo carácter social.

Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Cerramos turno de intervenciones por un tiempo no superior a tres minutos.

Señora Martínez, Partido Popular.

## La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, gracias, presidente.

Señor consejero, creo que nuevamente vuelve a utilizar el argumento del marco temporal del plan estatal, pero es que usted todavía no ha dado explicaciones a los andaluces de por qué ha habido una legislatura sin plan de vivienda. Yo lo que le pregunto no es lo que se va a hacer de aquí a futuro, sino qué es lo que ha hecho con el convenio que se ha firmado con Andalucía para invertir fondos en rehabilitación.

Mire, la apuesta del Partido Popular por la rehabilitación es absoluta. Por ello, se ha modificado el marco legal al efecto, y hay una ley importantísima, que es la Ley de Regeneración, Renovación y Rehabilitación Urbanas, que, por primera vez, pone el foco en los barrios y en las ciudades, y en la necesidad de apostar por una rehabilitación de la ciudad consolidada, como posibilidad de proteger el suelo como un bien esca-

so y como una posibilidad de desarrollo sostenible de las ciudades. Esa es la ley que permite que se puedan estar regenerando esas áreas que usted ha citado, y que son áreas que llevan años y años en la nómina de la consejería de las actuaciones de rehabilitación. Ha citado Alcosa, la cual conozco muy bien, y lleva años prometiéndoles la rehabilitación integral; o, por ejemplo, el plan integral de Tres Barrios, que llevan allí esperando; Polígono Sur, que lleva años esperando. Incluso ustedes han paralizado licencias ya concedidas para instalar ascensores y rehabilitar..., y ustedes las retiraron.

En definitiva, su política de rehabilitación hasta la fecha deja mucho que desear. Y yo espero que con este nuevo marco legal del plan en Andalucía y con la prórroga del plan que pueda producirse a nivel nacional, pues se establezcan de verdad nuevas vías para la rehabilitación, porque efectivamente hay muchas viviendas que rehabilitar, fundamentalmente con el tema de la accesibilidad. Para nosotros, ese es un caballo de batalla fundamental, y otras tantas que lo necesitan por motivos de higiene y salubridad, y que estoy segura que usted conoce bien, igual que yo he ido a visitar esas viviendas que están para desalojar a muchos vecinos en Andalucía, señor consejero, y usted lo sabe.

Por eso, con nosotros va a contar para trabajar por los programas de rehabilitación edificatoria, programa de rehabilitación arquitectónica, áreas de regeneración, y todo lo que sea una iniciativa para el fomento de las actividades sostenibles en Andalucía. Para ello nos va a tener a su lado.

Muchas gracias, señor consejero.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora Serrano.

### La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Brevemente, quiero poner de manifiesto y sumarme al comentario que ha hecho el consejero: que estamos totalmente en desacuerdo con las referencias en el tema de desahucio en el parque público que hizo el portavoz del Partido Popular, el señor Moreno Bonilla, en el Pleno pasado del debate sobre la comunidad. Y no podemos estar de acuerdo porque, desde el Grupo Socialista y desde el Gobierno andaluz la lucha contra los desahucios ha sido y es una de nuestras mayores preocupaciones. Y, por supuesto, es un pilar básico de nuestro Plan de Vivienda 2016-2020.

Pero miren, señorías, desde este Gobierno andaluz y en breve espacio de tiempo se han tomado medidas para evitar el drama de los desahucios andaluces que pueden sufrir..., perdón, de los dramas de los ciudadanos andaluces que pueden sufrir desahucios, y este Grupo Socialista ha apoyado e impulsado actuaciones que ha tomado el Gobierno andaluz con la puesta en marcha del sistema andaluz de información y asesoramiento integral en esta materia.

El anteproyecto de ley de tanteo y retracto, en tramitación actualmente, que permitirá ejercer al Gobierno andaluz el derecho de compra preferente de viviendas afectadas por ejecuciones hipotecarias. El acuer-

do de colaboración con el Consejo General del Poder Judicial y con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias para la coordinación de actuaciones. El convenio con la Sareb para la cesión de 400 viviendas en Andalucía para alquiler social. O la interlocución abierta con las entidades bancarias para arbitrar medidas alternativas que eviten llegar al desahucio.

Pero también reiteramos desde aquí al Gobierno de la nación en funciones tome la decisión definitiva sobre el plan PITVI y concrete hasta el 2020, porque ahora mismo solo está el 2016 como única aportación cierta de fondos del Estado.

Muchas gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Cierra este turno de intervenciones el señor consejero.

## El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Los comentarios en relación con la señora Martínez reitera de nuevo el destino de los fondos. Yo antes he empezado a leerle —y no he seguido por no agotar todo el tiempo— en una relación, leía la primera parte, pero voy a seguir porque como reitera su duda, yo quiero que le quede...: el barrio Huerta Carrasco, de Motril; en el barrio de Las Palmeras, de Córdoba; en la barriada Antonio Muro, de Puerto Real; pero sigue..., en la barriada de Las Flores, de Pinos Puente; en la barriada de La Orden y El Torrejón, en Huelva; el centro histórico de Úbeda; la barriada Arrayanes, en Linares; el polígono Santa María del Valle, de Jaén; el centro histórico de Málaga; la barriada La Corta, en Málaga; la barriada Trinidad Perchel, en Málaga también; Las Viñas, de Lora del Río, en Sevilla; el Rancho, de Morón de la Frontera... En fin, bueno, yo creo que si tiene usted dudas..., además, le he ofrecido antes la relación. Es una relación pública y está todo en proceso de ejecución o de licitación. Lo puede tener y le reitero una inversión global de 98.577.491 euros, que no tiene precedentes en términos de intervención en tan corto periodo de tiempo en parque público de vivienda. ¿Que todavía quedan cosas por hacer?, sin ninguna duda. Y yo a lo que le invito es que, efectivamente, el Gobierno de la nación, tanto en materia de rehabilitación como en materia de política de vivienda en general, acabe haciendo o deshaciendo las decisiones, yo creo que nefastas, que tomó en la anterior legislatura, por ejemplo, en relación con las VPO, liquidar exactamente todas las líneas de acción para incentivar la promoción de viviendas de VPO en el conjunto de España, cosa que podía replantearse en este momento.

Y, desde luego, definir un plan con horizonte 2020, que no tiene definido por mucho que a usted no digo que le pese, pero es un dato puramente descriptivo, no estamos hablando de...

Yo, además, le invitaría, cuando tiene dudas de la política de vivienda del Gobierno de Andalucía, que es que esto es mejorable, todo en la vida lo es, a que compare con otras comunidades autónomas donde ustedes tienen responsabilidades, y verá usted cómo la comparación resiste claramente con ventaja para Andalucía lo que ustedes allá donde tienen responsabilidades están haciendo.

Cita usted Parque Alcosa, de nuevo. Yo le he dicho que es uno de los compromisos que están cerrándose, ya hay un acuerdo de la [...] de Sevilla para la definición de área de regeneración y renovación urbana de Parque Alcosa. Y vamos a retomar lo que casualmente el Gobierno de Rajoy y el señor Zoido en su condición de alcalde acabaron paralizando con un acuerdo que había en el 2011, exactamente así, y yo le puedo proporcionar los datos además, usted sabe que es así.

Por tanto, de nuevo la fe y la conversión, después de la coyuntura. Cuando tengo capacidad de decidir, absolutamente la mirada hacia otro sitio. Cuando tengo capacidad de exigir y no me siento comprometido, el señalamiento en términos de exigencia de forma inmediata. Póngale coherencia a las cosas, porque ustedes son un partido que tiene responsabilidad de gobierno. Quien no tiene nunca que gestionar la realidad se puede permitir hacer ejercicios de acercamientos demagógicos a las cosas. Ustedes debían hacerlo de forma más pedagógica que demagógica. E insisto en que lo hacen en esto y en otras muchas cosas. Hoy ya hemos hablado de esto, de Parque Alcosa, hemos hablado del tema del metro de Sevilla, reiteradamente lo hacen ustedes de forma que yo creo que no corresponde con el nivel de responsabilidad institucional que ustedes tienen.

Accesibilidad. Por supuesto que forma parte de una de las obligaciones y las prioridades del Gobierno de Andalucía. No por casualidad la política de vivienda del Gobierno de Andalucía ha permitido que un dato que no es satisfactorio para el Gobierno, evidentemente, pero arroje, en términos comparativos con la media de lo que ocurre en el resto del Estado, datos favorables a Andalucía, 10,4% de vivienda sobre el parque residencial andaluz que no tienen, con más de tres plantas, ascensores. Pero es que en el Estado es el trece y pico por ciento. ¿Eso qué significa, que estamos en el mejor de los mundos posibles? Sin duda no. ¿Que estamos obligados a profundizar en esa línea de actuación? Ahí están las órdenes que hemos sacado, 2015 y 2016, y las que seguirán hasta el 2020. Pero, hombre, la política de vivienda y la preocupación del Gobierno de Andalucía en estos años ha dado precisamente lugar a que el conjunto de las acciones arrojen luego un parámetro que es comparativo, que Andalucía en términos de comparación con el resto del Estado está mejor. Será porque las políticas de la Junta de Andalucía, a través de esa acción de política de vivienda en estos años, ha facilitado que sea menor el problema de lo que lo es en el conjunto del Estado, lo cual no significa que estemos satisfechos para nada, sabemos que hay una tarea de trabajo muy importante. Además, lo que queremos, lo hemos dicho, es que haya una concurrencia de esfuerzos entre también los ayuntamientos que así lo deciden, algunos lo han manifestado, y las propias diputaciones para ir mejorando este planteamiento.

Por tanto, siendo lógicamente mejorable el plan de vivienda, lo que representa en términos de esfuerzos presupuestarios del Gobierno de Andalucía, sí decirle por último que los esfuerzos en materia de corresponsabilidad en todas las políticas de vivienda están representando por parte del Gobierno de Andalucía un esfuerzo de un 75% de los recursos totales y, por parte del Gobierno del Estado, un 25%, que tampoco es un elemento más que descriptivo. Pero vamos a seguir, porque estamos convencidos de que ese marcado carácter social que tiene el plan de vivienda, que hemos definido en el horizonte del 2020, merece la pena la suma de esfuerzos de todos, la concurrencia de esfuerzos. Y lo que invito es al Gobierno del Partido Popular, ahora en funciones, parece que a partir de la semana que viene legitimado para la acción política, a tomarse mucho más en serio la política de vivienda en el conjunto del Estado, de la que naturalmente va a tener el Gobierno de Andalucía la mano tendida para la cooperación. Yo no pretendo buscar espacios de confronta-

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

ción que vayan en detrimento de los intereses de Andalucía, porque eso es alegría literaria y retórica para un momento y tristeza sustantiva en función de los intereses de los ciudadanos en el medio plazo. Y, por tanto, voy buscando espacios de consenso y de cooperación en todas las políticas públicas que beneficien al conjunto de los ciudadanos andaluces.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

## 10-16/POC-001098. Pregunta oral relativa al estado de la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día. Les ruego a sus señorías igual que al consejero que se adapten a los tiempos. Son cinco minutos, dos y medio cada uno, son las preguntas orales.

En primer lugar, por parte de don Carlos Hernández, formula a través de su Grupo Ciudadanos la relativa al estado de la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra.

Tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra constituye un punto clave a la hora de vertebral, de vertebrar, perdón, desde el punto de vista de las infraestructuras, la provincia de Huelva en su conexión con Extremadura. La misma se encuentra en un estado de deterioro que hace necesaria una remodelación urgente. ¿Cuál es la opinión que su Gobierno, su consejería? ¿Qué le merece el estado en el que se encuentra en estos momentos la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra, así como la necesaria actuación sobre ella para modernizarla?

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.

Señor Hernández, efectivamente yo coincido con la apreciación que usted hace. La línea Huelva-Zafra, que sabe usted que forma parte de la competencia de la red ferroviaria de interés general del Estado, tiene una importancia económica y social relevante en la comunicación de las provincias de Badajoz y de Huelva, pone en relación los municipios de Zafra y los cotos mineros de Sierra Morena, El Carpio, Lomero, San Telmo, La Joya, San Miguel y Perrunal, con el puerto de Huelva.

Se trata de una infraestructura de 185 kilómetros de longitud, de ancho ibérico, para el transporte de mercancías y pasajeros, en la que hay 18 túneles y 19 viaductos, que no están adaptados al ancho internacional, que la duración del viaje no es competitiva, tiene una velocidad comercial tan solo de 52 kilómetros hora y, por tanto, que necesita una inversión importante para adaptarlo a lo que son las necesidades del momento

y el impacto tanto en términos de circulación de viajeros como de transporte de mercancías que debe tener. Hoy el tiempo de desplazamiento en ese recorrido está en torno a las tres horas, una hora más que en la carretera y, por tanto, no es competitiva.

Y lo que está ocurriendo es, por abandono, un proceso de degradación y deterioro que acaba alimentando un círculo vicioso, menos prestaciones, de peor calidad, menos usuarios, peor cuenta de resultados, y eso no se rompe nunca más que por la vía de la oferta, por la vía de comprometerse la inversión.

Y lo que estamos planteando, desde luego, entre las cosas que yo plantearé al ministerio una vez que haya Gobierno, de los asuntos que son competencia del Estado en la comunidad autónoma, que están siendo dejados de la mano de Dios, no teniendo la atención que merecen por parte del Gobierno de España, es la línea entre Huelva y Zafra, sin ninguna duda.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Hernández.

### El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí.

Gracias, señor consejero.

Entonces deduzco que va a existir algún tipo de contacto una vez que haya Gobierno de la nación.

También quería, bueno, preguntarle si se plantea, por tanto, entonces una colaboración con la Administración central para, de alguna forma, acometer de una forma compartida, gestionar de alguna forma compartida.

Y también quería preguntarle si se ha hecho ya algún estudio acerca de la modernización de esta línea, si se ha hecho un estudio tanto por la Administración central como por la autonómica.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Una breve explicación sobre lo que usted plantea. Yo creo que aquí, al final, desde luego, desde la más absoluta disposición a la relación y a la cooperación leal entre administraciones, tiene que asumir la responsabilidad el Gobierno de la nación en aquello que es de su competencia.

Yo estoy convencido, no tenemos un estudio hecho, corresponde al Gobierno de la nación. En cualquier caso, estoy absolutamente persuadido de que una mejora de las condiciones de comunicación incrementaría

de forma notable la demanda. Por tanto, tanto en el transporte de viajeros como en las posibilidades de transporte de mercancías y el efecto positivo que sobre la economía del conjunto de la zona tiene.

Por tanto, hay que romper, como señalaba, el círculo vicioso que es deterioro, menos usuarios, menos capacidad de competir en el transporte de mercancías, menos razones para la inversión con una actitud que sea proactiva, de inversión. La inversión generará mejores condiciones, mayor número de usuarios, cuando hablamos del transporte de viajeros, mayor competitividad y, por tanto, incentivos para, en lugar de ir por la carretera, ir por vía ferroviaria.

Y cuando estamos hablando del transporte de mercancías y el influjo positivo que tiene por tonelada transportada en el ámbito de la actividad económica y empresarial, pues la misma razón: mayor capacidad de ser usada en la medida en que los tiempos de desplazamiento, el coste por tonelada transportada sea menor. Y ese escenario es el que yo creo que tiene que plantear el Gobierno de España en una responsabilidad que es inequívocamente suya, es la red general de interés ferroviario de la Administración General del Estado y no puede hacer oídos sordos y no puede mirar para otro sitio.

Yo sé que la capacidad de inversión del Gobierno, como la del Gobierno andaluz y la de todas las administraciones, está limitada pero yo creo que es pertinente también de nuevo plantear, por qué no, cuando hablamos de políticas que tienen que ver con el desarrollo económico, con el empleo, con las infraestructuras como cuello de botella para facilitar que ese desarrollo empresarial se produzca, por qué no se pone a la cabeza el Gobierno de España, como ya han hecho otros gobiernos de la Unión Europea, planteando que un determinado nivel de inversión, en ese tipo de infraestructuras que tienen mucho que ver con el empleo y el desarrollo económico, deje de estar contabilizado por parte de las autoridades comunitarias como computable en el déficit. Yo creo que efectivamente el flujo de ingresos de carácter ordinario con el flujo de gasto de carácter ordinario tiene que estar equilibrado. Y lo que son elementos excepcionales de inversión que contribuyan a que efectivamente haya más recursos para el conjunto de la administraciones, pero sobre todo que haya más oportunidad de empleo para los ciudadanos, que es de lo que se trata fundamentalmente, y desarrollo empresarial, eso deje de estar computado, como está ahora, severamente en el cómputo del déficit. Nosotros, como partido político, lo hemos planteado, lo hemos planteado, la última ocasión en la toma de posesión y en la investidura del señor Juncker. Lo planteó en el nombre de los socialdemócratas europeos el primer ministro italiano. Sería bueno que el Gobierno de España se sumara a esa corriente de demanda que acabara persuadiendo a las autoridades de Bruselas de que harían un buen servicio al interés del desarrollo económico del conjunto de la Unión Europea, pero de España y de Andalucía de forma particular, facilitando que las inversiones en infraestructuras como esta, o como la red transeuropea, no estuviesen computadas en el déficit, de forma que los recursos que de forma ordinaria puede dedicar el Gobierno, dada la restricción que representan los objetivos de consolidación fiscal, estuviesen acompañados de un balón de oxígeno para la inversión ligado a esa excepcionalidad que supone mantener inversiones que contribuyan al desarrollo económico.

Nosotros lo vamos plantear, porque creo que no solo vamos a criticar la inacción del Gobierno, sino que estamos en una actitud positiva ofreciendo alternativas. Y son alternativas de carácter político, que se pueden aceptar o no. Pero creemos que por ese camino de la cooperación, de la búsqueda de nuevos escenarios... Yo he tenido recientemente en los ámbitos empresariales descontentos con lo que plantea el Plan PISTA en

términos de volumen de inversión. Esa sugerencia les pareció oportuna, y con sus propias organizaciones empresariales en el ámbito europeo lo van a plantear.

Yo espero que ese camino dé resultados y podamos tener un horizonte de ambición que tanto en las competencias del Estado pueda ampliar más las inversiones que tiene previstas, como en las propias capacidades del Gobierno de Andalucía, que también nos dé más oxígeno para que superemos los que el Plan PISTA contiene, que está constreñido a lo que es estrictamente ahora mismo el cumplimiento de la Ley de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Gracias, señora presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

## 10-16/POC-001592. Pregunta oral relativa a viajeros de los metros de Sevilla y Málaga

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para formular la siguiente pregunta relativa a viajeros de los metros de Sevilla y Málaga, tiene la palabra el señor Gómez Domínguez, por tiempo no superior a dos minutos y medio.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

El metro de Sevilla y el de Málaga, señor consejero, están siendo a día de hoy un éxito absoluto. Malagueños y sevillanos han hecho en muy poco tiempo esa infraestructura suya, que es verdaderamente lo que viene a determinar el éxito cuanto se hace una inversión. En poco tiempo —yo soy sevillano— he visto cómo mis conciudadanos han incorporado a su manera de transportarse por la ciudad directamente la línea 1 del metro. Pero también hemos visto aquí, en esta comisión, cómo los ciudadanos malagueños igual han adoptado esa infraestructura como propia. Con lo cual podemos decir que el uso determina el éxito. Y tanto el metro de Sevilla como el metro de Málaga están creciendo paulatinamente en el número de usuarios y de forma constante. Y aparte lo están haciendo además con una gran sensibilidad, siendo conscientes de que hay festividades, que hay momentos puntuales en el desarrollo de cada de las ciudades, que tienen que ser atendidas por estas infraestructuras tan importantes que tienen a su disposición.

Es una pena, y hasta hace muy poco hemos estado hablando del metro de Sevilla, que el Gobierno del PP no sea sensible a estas infraestructuras y verdaderamente haga una apuesta decidida por continuar las obras en el metro de Málaga y en el metro de Sevilla.

En el caso del metro de Sevilla, obras que ya estaban planeadas, diseñadas, conocidas por los vecinos, consensuadas con el conjunto de la ciudadanía. Y que es una pena que estén paralizadas en la actualidad por falta de una concreción, porque en política las palabras no sirven de nada, sirven simplemente los hechos.

Por eso queremos preguntarle hoy aquí cuál es también su valoración en cuanto a estas dos infraestructuras de las que dependen..., y tiene la comunidad autónoma andaluza.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted muy bien señala, el Gobierno de Andalucía tiene un compromiso con los entornos metropolitanos de las grandes ciudades andaluzas para incorporar instrumentos de desarrollo sostenible. Los metros de Sevilla y de Málaga son ejemplos claros. Hasta el mes de septiembre de este año el crecimiento del número de usuarios en el metro de Sevilla ha sido del 2,6%; es decir, se han incorporado 279.000 personas más respecto al mismo periodo del año anterior. Cuando hablamos del metro de Málaga estamos hablando de un crecimiento del 3% en el interanual, es decir, 122.000 personas más. En definitiva, entre los dos metros, un número de usuarios de 14,67 millones de usuarios, con un crecimiento superior a los 400.000 nuevos viajeros respecto al mismo periodo del año anterior. No solo se incrementa el número, sino que se mantiene y se incrementa la satisfacción confesada por los usuarios. Son los dos parámetros fundamentales para determinar que efectivamente la inversión hecha y el acogimiento ciudadano, en términos positivos, es un elemento clarísimo. El crecimiento relativo en estos nueve meses, respecto a lo que supone el crecimiento medio del conjunto de metros y sistemas tranviarios en España, está en el 1,3% de crecimiento nacional frente a lo que supone este crecimiento de en torno al 3% de los metros de Sevilla y de Málaga. Por tanto, si hacemos una proyección, aplicando esta tasa de crecimiento de estos nueve primeros meses, el metro de Sevilla en el año 2016 va a superar los 15,2 millones de usuarios, y el metro de Málaga va a superar los 5,5; es decir, estaremos hablando de más de 20 millones de viajeros transportados por los sistemas de transporte metropolitano en el caso de Andalucía. A esto se van a sumar también dentro de poco el metro de Granada y el tren-tranvía de la Bahía de Cádiz.

El metro de Sevilla, desde su puesta en explotación en abril del 2009, ha transportado 104 millones de usuarios. Y, por tanto, ciertamente, no es más que la confirmación de la rentabilidad social de una infraestructura absolutamente básica para hacer posible esa sostenibilidad del transporte y la movilidad en el conjunto de la ciudad.

El metro de Málaga, yo espero que seamos capaces de cerrar lo que estaba previsto, que era un acuerdo inicial con el ayuntamiento, que ahora está en una posición bastante renuente, para permitir que lleguemos a la finalización de lo que teníamos, que era llegar al Hospital Civil. No más de allá de 15 días tendremos una reunión de la Comisión Mixta para que el Ayuntamiento de Málaga se posicione definitivamente si va a permitir o no que completemos lo que teníamos previsto en esa red.

En cualquier caso, el Gobierno de Andalucía va a seguir trabajando por lo que creemos que es una necesidad para facilitar el transporte urbano y metropolitano con ese criterio de sostenibilidad, que es lo que ha alentado que la inversión global acumulada en este tipo de infraestructuras en el conjunto de Andalucía esté por encima de los 2.600 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-16/POC-001593. Pregunta oral relativa al programa de transporte para zonas rurales

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral, que formula el Grupo Parlamentario Socialista a través de su señoría la señora Romero Mojarro, acerca de los problemas de transporte para zonas rurales.

Tiene usted la palabra.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Buenos días, consejero.

La Consejería de Fomento y Vivienda ha puesto en marcha el Programa andaluz de transporte público a la demanda en zonas rurales, y es una iniciativa impulsada para cubrir las necesidades de movilidad de los ciudadanos en aquellos municipios o comarcas que carecen de transporte regular y cuyos vecinos necesitan desplazarse a centros con servicios públicos.

Por su parte, el Consejo Andaluz del Taxi da su apoyo a este Programa andaluz de transporte público. Y decir que es muy importante este apoyo porque este órgano de carácter consultivo pues cuenta con representación de los profesionales del sector, los usuarios, los sindicatos y los consumidores, por lo que la propuesta pues ha obtenido un respaldo unánime de todos los agentes económicos y sociales implicados en el desempeño de esta actividad.

Por todo lo expuesto con anterioridad, quería preguntarle por el modo de llevar a cabo esta iniciativa de transporte en zonas rurales de Andalucía.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Efectivamente, la Junta de Andalucía ha puesto en marcha el Programa andaluz de transporte público a demanda de zonas rurales, una iniciativa que, como bien señala usted, pretende cubrir la necesidad de movilidad de ciudadanos en aquellos municipios o en aquellas comarcas donde se carece de transporte regular y cuyos vecinos necesitan desplazarse de manera puntual a centros públicos básicos relacionados con la salud, con la educación, servicios asistenciales, administrativos o judiciales.

Y esto va a permitir avanzar en la igualdad de oportunidades entre territorios y entre ciudadanos, de forma que tengan derechos y garantías similares en el acceso a servicios públicos, independientemente del lugar donde vivan.

Pretendemos que se atienda en torno a sesenta mil habitantes en el conjunto de Andalucía. El coste para los viajeros, tratándose de un servicio público respaldado por el Gobierno andaluz como garante, va a representar que se abone un 8% de la tarifa completa, mientras que el resto será subvencionado por la Consejería de Fomento y Vivienda, lo que va a representar una inversión anual equivalente a 92.750 euros.

Se ha realizado un diagnóstico mediante reuniones con alcaldes y representantes de colectivos de taxis en las zonas rurales. El objetivo era definir la ruta. Se ha desarrollado una prueba piloto en la provincia de Sevilla —concretamente entre los municipios de Coripe y Morón de la Frontera—, y se han establecido 18 rutas, distribuidas por las ocho provincias andaluzas.

Se está desarrollando, como le señalaba, tareas de convenio con los ayuntamientos, de los que depende el servicio de taxis de un municipio, de forma que ellos son los que contratarán directamente en el caso de la existencia de una única licencia, o bien lo sacarán a licitación, en el caso de que existan más en el municipio en concurrencia pública.

Los usuarios determinarán su demanda a través de los ayuntamientos, que son los que reciben esa demanda del conjunto de ciudadanos para su desplazamiento. Y, en definitiva, creemos que cumplimos un doble objetivo: garantizar que los ciudadanos tengan igualdad de oportunidades para el desplazamiento en el acceso a esos servicios públicos básicos... Contribuiremos también al desarrollo del sector del taxi y, por tanto, contribuir al empleo en zonas rurales y en zonas con dificultades también de mantener, en este caso, la ocupación, por la débil demanda en relación con los ocupados en el sector del taxi.

En definitiva, creemos que es una iniciativa pionera, una iniciativa que trabaja en lo que orienta a este Gobierno, que es la igualdad de oportunidades y favorecer las posiciones de los ciudadanos en peores condiciones económicas y sociales.

Gracias, señor presidente.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor consejero.

### 10-16/POC-001615. Pregunta oral relativa a la entrega de llaves de viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral, formulada al consejero, relativa a la entrega de llaves de viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva, que formula su señoría don Guillermo José García de Longoria.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señor presidente, y gracias, señor consejero.

Lamento tener que volver a preguntarle por el mismo asunto, pero, desgraciadamente, seguimos sin tener respuesta.

Y en el día de hoy queremos hacer nuestra la desesperación de los vecinos y vecinas, y también compartir esta desesperación con usted, para que, como digo, de una vez por todas se le pueda dar una solución.

Desgraciadamente, la Junta ha convertido la historia de las casas de Santa Lucía en la historia interminable. Y, desgraciadamente, tras las primeras lluvias, ya tenemos los primos techos en el suelo. Desgraciadamente, tras las primeras lluvias, tenemos las casas inundadas. Desgraciadamente, hay personas que han muerto esperando su casa, y, desgraciadamente, no saben, a día de hoy, estos vecinos y vecinas, cuándo van a tener su llave.

Es cierto que tras la presión vecinal y tras la presión que ha ejercido mi grupo en el Parlamento andaluz ha habido reacción y acción por su parte, pero queremos que se intensifique y, sobre todo, que se resuelva definitivamente. Se han dado pasos que no se habían dado, y eso es justo reconocérselo, pero no se puede ni se debe parar en este proceso.

Estos vecinos y vecinas, como usted bien sabe, llevan más de tres años con sus casas terminadas y sin poder entrar en ellas, y su situación, además de injusta, se está convirtiendo verdaderamente en inhumana.

Y usted, la semana pasada, visitó Huelva y visitó el Torrejón —otro despropósito de la Junta de Andalucía en mi ciudad—, y se le olvidó, desgraciadamente, que a pocos metros de esta barriada estaba esta gente esperando una respuesta.

Estos vecinos, insisto, llevan 15 años luchando por sus casas, y hace un mes que se certificó que 90 vecinos cumplían los requisitos del casa por casa. Y este ha sido el último paso que se conoce. Y hasta ahora, el silencio después de un mes.

Por eso, en el día de hoy volvemos a preguntarle: ¿cuándo van a poder entrar en sus casas? ¿Cuándo van a tener sus llaves? ¿Cuándo va a acabar usted con su desesperación?

Señor consejero, ayúdeles. Y la mejor ayuda que le puede dar es poniéndole fecha a la entrega de esa llave. 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.

Mire usted, yo saludo que usted se interese nuevamente por este tema. Ha recibido toda la información desde el primer momento, y se la sigo manteniendo.

El pasado 7 de julio, el Consejo Consultivo de Andalucía dictaminó favorablemente en relación a reformar el proyecto de edificación de viviendas. Dicho certificado fue emitido por la dirección facultativa y los colegios de arquitectos y aparejadores, con fecha 30 de agosto y 6 de septiembre, respectivamente lo plantearon.

Se ha planteado, a final de ese mismo mes, en la comisión de seguimiento, el listado definitivo de 91 adjudicatarios. Quedan pendientes de adjudicación, en definitiva, nueve más. La comisión de seguimiento se reunirá mañana, que es día 27, para hacer la adjudicación definitiva de las 9 viviendas pendientes. Y una vez adjudicadas las 100 viviendas, se remitirá el convenio al ayuntamiento para que lo apruebe el pleno municipal. Y, por último, tramitaremos, lógicamente, las subvenciones, que nos permitirá la firma de los respectivos contratos con los vecinos.

Pero, mire usted, es una lástima que el interés y el entusiasmo que usted plantea en este momento contraste con el seguimiento que ustedes hicieron cuando estaban en la responsabilidad del Ayuntamiento de Huelva, ¿no? Porque si ese interés que ustedes manifiestan ahora hubiese existido cuando tenían la responsabilidad de gobierno en el Ayuntamiento de Huelva, no estaríamos en la situación que estamos, porque ustedes lo que provocaron fue el bloqueo de este proyecto. Por lo tanto, antes hablábamos del metro, ahora hablamos de la vivienda... Su entusiasmo, cuando no tienen la responsabilidad, contrasta con su desidia y su inacción cuando tienen la responsabilidad de tomar decisiones. Y eso es una constante en el comportamiento del Partido Popular.

Por lo tanto, que usted abandere la causa vecinal ahora, con el ánimo de conseguir, en el regate en corto, algún rédito político, pues no está mal, pero tiene poca credibilidad desde el punto de vista de su posición política. Porque, en términos sustantivos, quedaría demostrado que a usted y su partido de verdad les interesaban los vecinos y la causa de la gente en situación desfavorecida, si hubiesen tomado decisiones cuando tenían posibilidad, cuando en sus manos estaba la oportunidad de no bloquear el proyecto, de no ralentizarlo, de dejar, por ejemplo, de pagar la urbanización que le correspondía al ayuntamiento..., que la tuvo que pagar al final la consejería. Y, por tanto, lo que le puedo decir es que el conjunto de acciones que estamos tomando es trabajar..., y, desde luego, no ralentizar nada.

Hemos asumido el coste de las obras. El montante final de inversión va a ser en torno a once millones de euros. Estamos terminando la tramitación, y estoy convencido de que, antes de final de año, los vecinos podrán ocupar sus viviendas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Longoria, tiene usted medio minuto.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Señor consejero, yo le tengo en alta estima como consejero. Lo que sí es verdad es que defenderse atacando es de mal gestor. Y, en este caso, usted no conoce mi historia ni mi pasado en este asunto, y conoce muy poco la historia del Partido Popular en este asunto, que ha peleado con los vecinos. Y, desgraciadamente, la pena con la que me voy de nuevo de esta pregunta es que usted no es capaz de ponerle fecha a la esperanza de estos vecinos.

Y no le quepa la menor duda de que nosotros no vamos a parar. Porque hoy mismo están estos vecinos en la puerta de la delegación, de su delegación en Huelva. Hoy han hablado con la delegada y hoy les ha vuelto a decir un dato que ellos no conocía, que es que todavía la licencia del ayuntamiento no está.

Por tanto, ojalá esto termine y ojalá estos vecinos puedan entrar en sus casas. Y, como digo, el pasado queda, pero lo que quieren estos vecinos no es que nos peleemos políticamente, sino que, de una vez por todas, tengan las llaves de su vivienda, que hace tres años que están acabadas por parte de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, medio minuto.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con muchísima brevedad.

Mire usted, su pasado no lo conozco; las acciones de su partido en el Ayuntamiento de Huelva, sí. Y lo que hago es describir algunas; el impago, por ejemplo, de los costes de urbanización que ha tenido que acabar asumiendo el Gobierno de Andalucía, y luego compensarlo con el actual ayuntamiento, que es de otro signo político. Por lo tanto, no se trata de atacar sino de describir.

Y me llama poderosamente la atención el entusiasmo que usted manifiesta ahora con la causa de la defensa de los débiles, y la inacción que demostraron cuando tenían capacidad y responsabilidad para decidir en el Gobierno municipal cuando el PP estaba en él.

Por lo tanto, en el último comentario que usted hace, naturalmente, coincidimos: cuanto antes los vecinos con sus viviendas. En eso estamos trabajando y hemos mantenido coherencia a lo largo de todo el tiempo. Ustedes, el entusiasmo de hoy no correlaciona positivamente con la dejación que tuvieron cuando tenían responsabilidades en el Ayuntamiento de Huelva.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

  

---

### 10-16/POC-001655. Pregunta oral relativa al estado de deterioro del tramo de autovía A-92 sur entre los kilómetros 296 y 308, en Almería, y en los dos sentidos de circulación

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral, señor consejero, que formula, por el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía, su señoría Molina Cañadas, relativa al estado de deterioro del tramo de autovía A-92 sur entre los kilómetros 296 y 308, en Almería, y en los dos sentidos de circulación.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, en el tramo de la autovía, de la A-92, comprendido entre esos kilómetros que acaba de citar el presidente, 296 y 308, las personas usuarias de la vía vienen padeciendo, desde hace más de un año, un deterioro general en la conservación de la carretera en ambos sentidos de circulación. En ese tiempo, no se ha dado ningún tipo de tratamiento o arreglo.

A principios de 2016, y dado el mal estado del tramo, se colocó señalización horizontal en amarillo, indicando el riesgo, para que se tuviera precaución y para evidenciar el mal estado del piso. Y se introdujeron señales verticales de reducción de velocidad en ese tramo de 12 kilómetros, así como otras señales verticales que indican el mal estado del piso y el riesgo de impacto de chinos en los parabrisas.

La pregunta, consecuentemente, es: ¿Cuándo se va a proceder al arreglo y restitución a un buen estado del piso en ese tramo de la autovía A-92, teniendo en cuenta que el deterioro, al no tomarse medidas ni siquiera de parcheo, se agrava con rapidez?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el tramo que usted apunta está entre las prioridades de la consejería para el próximo ejercicio presupuestario, el de 2017. Las inclemencias invernales, así como la alta densidad de circulación, con un porcentaje de vehículos pesados notable, han ocasionado un envejecimiento del firme importante. Hicimos una obra de emergencia el invierno pasado y ahora esa obra de emergencia, lógicamente, se va a com-

pletar con una intervención que tiene un montante inversor de 2.559.000 euros, que está en el proceso de iniciar la licitación en las próximas semanas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Agradecer la contestación, esperando que, efectivamente, a principios del próximo año se tomen las medidas adecuadas.

Y solamente comentar eso, que, como usted bien ha dicho, los desperfectos e incidencias en el firme son recurrentes, los últimos tramos de esa autovía fueron cerrados en varias ocasiones debido a desprendimientos causados, como usted ha dicho, por las lluvias invernales. Y eso, por lo que nos cuentan, se debe al abaratamiento y agilización en la construcción porque fue pavimentado con la mitad de la capa asfáltica que se requería, con lo cual el parcheo continuo está generando muchísimos costes a posteriori, después de la construcción de la autovía.

Gracias, gracias por la información.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor presidente.

Solo apuntarle que, efectivamente, el eje A-92 es un eje de vertebración absolutamente trascendental para el conjunto de Andalucía, tiene casi quinientos kilómetros de longitud, es la autovía más importante que existe en ninguna comunidad autónoma en términos de articulación del territorio. Vamos a invertir en estas tareas este año siete millones de euros. Además de la emergencia que hicimos, de 818.000 euros, tenemos previsto la que antes le señalaba, de 2.500.000 euros. Vamos a hacer también una intervención en la zona de la autovía en el término municipal de Huétor Santillán de 1,9 millones de euros y vamos a hacer otra intervención, que está ya programada en fase de inicio de licitación, en Puebla de Cazalla, por otros 2,7 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

  

---

### 10-16/POC-001656. Pregunta oral relativa al pago de las ayudas al alquiler a las familias con ingresos limitados en Jaén

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula también el Grupo Parlamentario de Podemos, y asimismo lo hace la señora Molina, relativa a pago de las ayudas al alquiler a las familias con ingresos limitados en Jaén.

Tiene usted la palabra, señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, esta pregunta tiene relación con la petición que recibimos por parte de la plataforma de afectados por la hipoteca de Jaén, denunciando la situación en la que se hallan las familias más vulnerables de la ciudad de Jaén por su incapacidad de afrontar los pagos que garanticen la permanencia y disfrute de un lugar digno en el que vivir.

La Administración andaluza está incumpliendo sus obligaciones legales en relación al pago de esas ayudas a las viviendas para familias con ingresos limitados. El impago de las ayudas supone, además, fulminar la capacidad de respuesta de esas familias para cubrir sus necesidades básicas y para que las familias vivan con dignidad, y eso quebranta y vulnera sus derechos. No es una política honesta aquella que reconoce el derecho de las familias a recibir esas ayudas pero no se ejecutan después las subvenciones cuando estas son aprobadas. Tampoco es justo ni respetuoso con la ciudadanía anunciar y publicar, como ya han hecho ustedes, las ayudas del año 2016 sin haber abonado previamente las de 2015, que son de las que estamos hablando.

Además, la PAH de Jaén solicita información sobre el trámite en el que están esas ayudas, y sobre todo cuándo se va a realizar el abono de esas ayudas que aún no han recibido.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Este tema no es un tema nuevo, es un tema recurrente y yo no tengo inconveniente en contestar, incluso cuando la acción del Gobierno, en este caso, de la Consejería de Fomento, no ha sido todo lo ágil que a mí me hubiese gustado. Pero le voy a dar algunas explicaciones, porque las cosas tienen su explicación.

Mire usted, ya se han empezado a pagar las ayudas en Jaén, hay 65 beneficiarios que ya han cobrado, por valor de 82.000 euros, hasta un total de 697 familias van a cobrar en los próximos días. En el conjunto de Andalucía hay 10.841 beneficiarios, que han cobrado ya en torno al 40%, lo hará también en los próximos días el resto.

Pero, asumiendo la autocrítica, yo le voy a dar algunos elementos que pueden explicar el asunto.

Incluso podría remontarme a que el inicio de esta orden..., pero no lo quiero hacer en términos de disculpa, porque al final se plantea en la anterior legislatura, al inicio de..., por un camino que yo creo que era mejorable, que es lo que hemos intentado hacer en la orden de 2016. Pretendemos en la orden de 2016 reducir el tiempo a la mitad. ¿Por qué? La primera convocatoria se hace solo planteando que el potencial beneficiario presente la documentación con una simple solicitud.

En concurrencia competitiva es la primera que se hace en España este planteamiento, que ocasiona una demanda de en torno a treinta mil, 29.400 solicitudes de forma directa, que procesarla en términos de concurrencia competitiva tiene su tarea de gestión, muy complicada, pero sobre todo cuando hay que requerirles uno por uno que luego presenten el contrato de alquiler que no presentan inicialmente, porque solo presentan la solicitud. Eso genera una tramitación mucho más lenta de la deseable.

Segundo elemento. Supongo que usted estará de acuerdo con el segundo elemento, en términos de qué hizo la consejería. El Gobierno de España plantea que los ciudadanos que no estén al corriente de los pagos a Seguridad Social y Agencia Tributaria no puedan concurrir a la convocatoria. A nosotros nos parece que, efectivamente, el que no ha podido estar al pago de Agencia Tributaria y Seguridad Social no es porque haya querido, acaba siendo un insolvente sobrevenido y ciertamente no podemos excluirlo. ¿Eso obliga a qué? Primero, a plantear ante el Gobierno de España la necesidad de que replanteen su intransigencia. ¿Una vez no conseguimos que replanteen su intransigencia lo que hacemos qué es? Pues, mire usted, generar nuevo crédito, hacer una modificación e incorporar esa demanda, porque supongo que usted no estaría de acuerdo en que se quedara fuera de la posibilidad de hacer esas ayudas la gente que no estaba al corriente del pago a la Seguridad Social y de la Agencia Tributaria. Evidentemente, eso ocasiona una ralentización nueva de cuatro o cinco meses en la tramitación. Es verdad que podíamos decir que el resto no tiene por qué soportar, pero es que o dejábamos fuera a las personas en situación más vulnerable o acabábamos aceptando esto.

La suma de todas esas razones es la que da lugar a una demora más allá de la que nos hubiera gustado. Y le estoy diciendo que en la orden de 2016 lo que estamos haciendo, y ya ha terminado, es reducir el plazo a la mitad, hemos buscado cooperadores a la hora de tramitar las ayudas en agentes públicos que tienen también capacidad y concurren con los mismos objetivos que nosotros. Hemos planteado en el circuito que la Ley de Subvenciones establece que los ciudadanos no lleguen solo con una petición de demanda sino que acompañen el contrato y todo lo que representa una tramitación mucho más rápida. Hemos, dado que terminaba el plazo en el verano prácticamente, buscado una empresa externa para que coopere agilizando plazos y grabando toda la información. Y estamos en condiciones, como le digo, de plantear que la solución esté en el entorno de la mitad del tiempo de resolución que hemos utilizado en el año 2015.

En cualquier caso, no tengo inconveniente en hacer ese análisis autocrítico, creo que es honesto hacerlo. Las razones ya se las he dicho, yo sé que desde el punto de vista del ciudadano que está esperando recibir la ayuda todas las explicaciones que le demos son desde el punto de vista de su legítima ambición individual inútiles, pero las razones son las que le he explicado. Y, desde luego, pensamos que la gente que no estaba al corriente del pago de Seguridad Social y Agencia Tributaria debía estarlo. De esos ha habido más de mil doscientas personas que han podido incorporarse a esa ayuda, tarea que hubiese sido imposible si hubiésemos aceptado las restricciones absolutamente insalvables que planteaba el Gobierno de la Nación.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Levantamos la sesión durante cinco minutos y después empezamos con las PNL.

[Receso.]

---

## 10-16/PNLC-000261. Proposición no de ley relativa a las mejoras tarifarias del transporte público en ciudades andaluzas

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, comenzamos el punto de las proposiciones no de ley.

En primer lugar, la que formula el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a las mejoras tarifarias del transporte público en ciudades andaluzas.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Planteamos esta propuesta no de ley en la Comisión de Fomento y Vivienda porque entendemos que es necesario dar un paso más en cuanto a las tarifas de transporte público en los consorcios de transporte, en los nueve consorcios que hay en Andalucía.

Lo que planteamos en esta propuesta no de ley, al fin y al cabo, es establecer un bono de transporte que sea mensual, personal e intermodal, que sustituya al actual bono que existe, a la actual tarjeta que existe de transporte, que no deja de ser una tarjeta monedero y que, por tanto, ni es mensual ni es personal, no se sabe quién la lleva, ni tampoco es completamente intermodal. Porque, como ya comentamos en otro punto, está excluida, en el caso de Andalucía, está excluida la red de cercanías del uso de esta tarjeta, no del uso, sino del descuento de esta tarjeta.

Por tanto, con esa propuesta de la ley pretendemos revisar la política tarifaria en los consorcios de transportes, implementar una serie de mejoras tarifarias, con varios objetivos. Por un lado, para fomentar el transporte público. Como bien mencionamos en la propuesta no de ley, por ejemplo, en las ciudades de Málaga y Sevilla el uso del transporte público es un 20% frente al 80% del uso de vehículo privado, frente a otras áreas metropolitanas como Madrid y Barcelona donde esa ratio es prácticamente al contrario.

Por otro lado, un bono de transporte como el que proponemos en esta propuesta no de ley generaría un indudable ahorro a los ciudadanos, se pasaría de un 35%..., el objetivo es subir del 35% actual a una ratio mucho mayor que se da en otras ciudades como en Madrid, en Barcelona, donde llega a ser superior al 50.

Por otro lado, también pretendemos que se reduzca la burocracia. Ahora mismo, pues por poner el ejemplo del tren de cercanías, un pasajero se baja del tren de cercanías y pretende coger metro o autobús en las ciudades de Málaga, Sevilla o en la Bahía de Cádiz y tiene que sacar otro billete. Es una burocracia y una complejidad que le estamos transmitiendo a los ciudadanos, y que, además, no se pueden ver favorecidos por tarifas beneficiosas determinados colectivos como estudiantes, como jubilados, como desempleados. Y esto sí se podría hacer con un bono de transporte que fuera personal, es decir, que esté identificada la persona que lleva la tarjeta, que sea mensual, con unas tarifas beneficiosas que generen ahorro, etcétera.

Por otro lado, además, planteamos que se mejore la intermodalidad. Si conseguimos que se incremente el uso del transporte público con mejoras tarifarias, como las que planteamos en esta propuesta no de ley, sin duda, podrán aumentar las frecuencias, se podrán coordinar mejor los horarios. Los beneficios son muy grandes para el uso general del transporte público.

Además, no olvidemos que un incremento del uso del transporte público también supondría aliviar la carga que ahora mismo supone para la Junta de Andalucía el completar la tarifa técnica para el caso de los metros de Málaga y Sevilla. Cuanto más se use, cuanto más se use la red de metro de Málaga, de Sevilla, el de Bahía de Cádiz, que se va a poner en marcha pronto, el metro de Granada, cuanto más se use, menos lesivo va a ser para las arcas públicas, aparte de beneficio para los ciudadanos y, por supuesto, de beneficios para el medio ambiente y para la sostenibilidad medioambiental.

Por tanto, traemos esta propuesta no de ley esperando recabar el apoyo de todos los grupos porque entendemos que es una medida que favorece a los ciudadanos...

[*Rumores.*]

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señorías, por favor.

**El señor HERNÁNDEZ WHITE**

—Gracias.

Sería una medida que favorece, en primer lugar, a los ciudadanos, en segundo lugar, al medio ambiente, en tercer lugar, a las arcas públicas y a la comodidad también de los ciudadanos.

En cuanto a integrar cercanías, obviamente, no está en este ámbito de competencias, pero sí emplazamos a que exista una negociación, a que se sienten con Renfe, con la Administración central, para que se integre y que se aporte mayor beneficio a los ciudadanos que residen en las zonas, en las tres zonas donde actualmente hay red de cercanías —como he comentado—, en la ciudad..., en el área metropolitana de Sevilla, en Málaga y la línea que hay entre Cádiz y Jerez, o aeropuerto de Jerez.

Por tanto, no me extendo más. Voy a... Escucharemos los posicionamientos de los demás grupos y, después, posteriormente comento las enmiendas, ¿no?

Muchas gracias.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señor Hernández.

Pasamos al turno de intervenciones. Saben que son de cinco minutos. Y, en primer lugar, por parte de Izquierda Unida, señora Nieto.

Tiene usted la palabra.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

En primer lugar, felicitar al grupo proponente por la iniciativa, porque creo que abre una reflexión que a veces no hacemos lo suficiente. En esta comisión, de hecho, hoy hemos tenido una comparecencia al respecto, hablamos mucho de infraestructuras pendientes o de nuevas infraestructuras necesarias para mejorar algún elemento de las que tienen que ver con las competencias de fomento y vivienda. Pero, a veces, no nos planteamos si esas nuevas infraestructuras no son necesarias porque no se utiliza todo el potencial de las infraestructuras ya existentes, ¿no? Que es algo, una idea en torno a la que giraba el proyecto de ley de movilidad sostenible que se hizo en la anterior legislatura, y que entendemos que en algún momento de esta legislatura entrará en la Cámara y que es muy necesaria para tener elementos de juicio que, efectivamente, nos digan qué infraestructuras necesitamos y cuáles no son necesarias sino que vienen a dar respuesta a problemas que no se ha sido capaz de resolver con las infraestructuras existentes. Por eso, decía lo de la felicitación al Grupo de Ciudadanos porque sitúa la reflexión en torno a optimizar lo que ya hay mediante una integración de todas las redes de transporte público, que le dé sentido al dinero y al esfuerzo inversor que se ha hecho en todas las ciudades para contar con esa intermodalidad.

Hay algunos ejemplos que también el grupo proponente ahora abundaba en ellos al exponernos las razones por las que trae esta iniciativa que tiene que ver, por ejemplo, con la red de cercanías que aquí en Sevilla es una gran desconocida, que está infrautilizada y que tiene un potencial extraordinario que, probablemente, de contar con las mejoras que se avanza aquí u otras permitiría una descongestión de tráfico rodado importante, junto con el que ya se ha conseguido en Sevilla, ciudad a la que no hay que restarle mérito en cuanto a políticas de movilidad sostenible. Ahí tenemos el magnífico, los magníficos datos que arroja de personas que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos habituales, que la sitúa como una ciudad puntera en el ámbito de toda Europa.

En cualquier caso, y, por supuesto, anticipando nuestro voto favorable a la iniciativa, también hacer una reflexión, porque no es cierto que cuantas más personas utilicen el transporte público menos costoso será, porque ese razonamiento terminaría en que alguna vez se le ganaría dinero al transporte público. Al transporte público no se le puede ganar dinero, porque un incremento exponencial de usuarios requiere mayor frecuencia, más vehículos, más personal y demás. Pero sí que es cierto que redundan en otros beneficios no cuantificables en el ámbito de la infraestructura, pero sí en la calidad de vida, en la menor contaminación acústica y de emisiones de CO<sub>2</sub>, y en una recuperación de espacios libres, ahora copados por la necesaria o la excesiva dependencia que tenemos en los desplazamientos del vehículo particular.

Muchas gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Perdón.

Bien. Sobre las mejoras tarifarias. Hay que comenzar comentando que no nos parece que sea una iniciativa..., que nos parece que va en sentido positivo aunque no profundiza demasiado.

Nos parece que, en el ámbito territorial de toda Andalucía, es muy necesario adoptar medidas de mejoras tarifarias y de intermodalidad en todos los territorios y en todos los ámbitos metropolitanos. Hemos de decir que suena muy bien al considerarse todas las modalidades de transporte público que entran a formar parte de la oferta de la tarjeta de transporte. Pero decir que nos parece una buena idea la del bono mensual, nos parece muy adecuada.

En cuanto a las ventajas del uso de la tarjeta de transporte metropolitano en Málaga y Sevilla, creemos que estas deben ser más claras. En las páginas web algunos ejemplos de cómo quedarían los precios, según las etapas que tengan que hacer las usuarias. Existe una amalgama de combinaciones que hacen muy complejo el entendimiento del funcionamiento de esa tarjeta para las usuarias.

En ambas ciudades se incluye la red de cercanías, tanto en Sevilla como en Málaga, se puede pagar con esa tarjeta en el cercanías. Y parece que en los transbordos se pueden encontrar las mismas ventajas en Málaga y en Sevilla, según se puede consultar en ambas páginas de los consorcios de transporte.

Sin embargo, y pensando en prestar un buen servicio público al ciudadano, debemos tener en cuenta que la mejora de la intermodalidad conlleva una colaboración Junta-ayuntamiento que, en el caso de Málaga, al menos, deja mucho que desear.

En nuestra ciudad parece que la red de autobuses es competidora de la red de metro cuando deberían ser aliadas en la movilidad de las personas. En este caso al menos no ha existido prácticamente rediseño de la red de autobuses EMT para alimentar al sistema del metro, ni se ha adaptado a este para obtener mayor número de pasajeros, generando paradas nuevas de intercambio de manera significativa. En este sentido, hemos presentado una enmienda para que esta sea tenida..., una cuestión que sea tenida en cuenta y que, en ningún caso, se obvie o rehúya.

También queremos denunciar el hecho de que se esté retrasando sobremanera la puesta en marcha de la red de carriles bici planificada y para la cual se iba a emplear el plan andaluz de la bicicleta, dificultando la intermodalidad con este sistema, que tampoco viene favorecido por la red pública de bicicletas que no cubre la totalidad de la ciudad, y está focalizada en el centro histórico.

También le hemos planteado en relación a eso una enmienda al grupo proponente y Ciudadanos para que se intente mejorar la movilidad ciclista, y se puedan articular adecuadamente con el resto de medios públicos de transporte.

Además, en cuanto al aumento de la frecuencia, especialmente en el sistema de la EMT, estando de acuerdo en su mejora, entendemos que no es el principal problema para las horas punta. Nosotros entendemos que es el hecho de compartir espacio con el vehículo privado lo que provoca principalmente los retrasos, y apostamos por una red autónoma de transporte de alta densidad en superficie, como supondría el tranvía o el metro bus.

Otra cuestión a abordar es la necesidad de llevar a cabo labores de publicidad de este tipo de tarjetas para que la sociedad conozca sus ventajas y promocionar el transporte público integrado haciendo valer las venta-

jas de la misma para optar por los diferentes modos de transporte urbano e interurbano. Sobre esto, asimismo, le hemos hecho la correspondiente enmienda para que sea tenido en cuenta agradeciendo su inclusión si así se hace por el grupo proponente.

En Málaga, además, de la misma forma que no se paga transbordo entre autobuses urbanos durante la primera hora, sería necesario que no existiese trasbordo en ese mismo tiempo entre el autobús y el metro o entre el metro y el autobús. Ahora el precio está en 0,65 y 0,76 euros respectivamente.

También trabajar para que la tarjeta de la EMT de los autobuses se concentre o incluya finalmente la del consorcio, evitando duplicidades, facilitando el servicio y evitando distorsiones.

Finalmente, en definitiva, que la Junta y el Ayuntamiento de Málaga se pongan a trabajar para que ambas redes de transporte no sean competidoras sino que se retroalimenten una a la otra favoreciendo al transporte público y, por tanto, la sostenibilidad de nuestra movilidad. Es decir, en aras de una mejora del servicio a la ciudadanía, que se busque el entendimiento y la colaboración entre administraciones, aunque estas sean de distinto color político, acabando de una vez con esas enrarecidas relaciones que perjudican el servicio ciudadano.

Gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Saldaña para marcar la posición.

### El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Bueno. Pues, desde el Grupo Popular, avanzamos el voto favorable a esta proposición de Ciudadanos que consideramos interesante, como también decía la compañera de Izquierda Unida, aunque esperamos y es lo que vamos a intentar exponer en este tiempo, hombre, que no nos quedemos única y exclusivamente en una declaración de principios sino que, en buena medida, vayamos más allá, vayamos más allá, y realmente esto que se está planteando aquí pues realmente se cumpla.

Sí es verdad, y aunque el señor Hernández White ha hecho en su intervención una ligera referencia, sí creemos, o la consideramos incompleta, incompleta porque, aunque bien es cierto que Málaga y Sevilla son Andalucía y los andaluces nos sentimos muy orgullosos de estas dos grandes ciudades, evidentemente Andalucía es algo más que Málaga y Sevilla, y echamos en falta en la exposición que se haya hablado del resto de consorcios del área metropolitana, y les pongo un ejemplo: si hoy nos preguntáramos cuál es el primer metro, desde el punto de vista funcional, que ha estado en servicio en Andalucía, se sorprenderían si les digo que es el metro de Cádiz. Dirán: «Cádiz no tiene metro». Bueno, sí, Cádiz funcionalmente tiene metro, porque la red de cercanías desde una parte de Cádiz, desde Cortadura hasta el centro, tiene cinco paradas: Cortadura-Estadio-Segunda Aguada-San Severiano y Cádiz, y realmente el ferrocarril, las cercanías en Cádiz funcionan como si fuera un metro, porque prácticamente tiene cinco paradas. O, como bien se ha comentado, la posible integración del metro de Granada, o el tren-tranvía de la bahía de Cádiz.

Y digo esto porque, hombre, el conocimiento de Andalucía y la población de Andalucía va más allá de única y exclusivamente Málaga y Sevilla, aunque efectivamente es bueno que se hable también, y estamos muy orgullosos, de Málaga y Sevilla.

Simplemente decirles que la proposición de Ciudadanos a nuestro juicio tiene tres partes diferenciadas: la primera es la importancia del transporte público intermodal, yo creo que ahí coincidimos todos, incluso las alegaciones de Podemos, si así las acepta el proponente, nosotros las vemos bien, fomentar más el transporte intermodal. No tendría lógica hacer infraestructuras si no consigues que la gente llegue a utilizar esos modos de transporte.

En la segunda parte, en lo que plantean, es cómo se puede facilitar ese transporte intermodal, ya no solo desde infraestructuras sino desde esa integración tarifaria.

Y después habla de unas políticas tarifarias que lo que nosotros creemos, y por eso planteamos una enmienda, que queda coja. Es decir, nos parece bien lo que se plantea, pero si estamos hablando de que el nivel de subvención que hay ahora mismo al transporte público, al billete, es inferior al de otras comunidades, y ahí estoy también con la señora Nieto de que no conozco ningún transporte público en España que no sea deficitario, por definición; de hecho, el Ministerio todos los años convoca subvenciones precisamente para el transporte público urbano, pero entendemos que si queremos realmente favorecer esa integración y favorecer, como bien dice en la proposición, esa política tarifaria y esa mejora para los usuarios, pues hace falta que además nos comprometamos, y estamos ahora mismo en el momento, a que se incrementen los presupuestos para la subvención de ese billete. Y lo digo porque ahora mismo, si ustedes analizan los presupuestos del año 2016 lo que destina la Junta de Andalucía para la financiación de la explotación de los nueve consorcios de transporte, en Cádiz, como bien saben, hay dos, son 78,236 millones de euros, es decir, viene en los presupuestos, aparte tiene una parte de capital, pero lo que es explotación, 79 millones, apenas un 0,26% del presupuesto total. Lo que estamos planteando, y esperamos que Ciudadanos, que además, seguramente, va a negociar con el Gobierno de la Junta de Andalucía esos presupuestos, es que se vaya incrementando porcentualmente un poquito hasta que en los próximos tres años pues podamos prácticamente duplicar esta aportación, que, por otro lado, no sería descabellado. Y eso también favorecería la integración modal, favorecer el transporte público y ponernos a niveles de otras comunidades autónomas.

Esa es la enmienda que plantea el Partido Popular. Nosotros vamos a votar a favor, incluso aceptando las proposiciones, las enmiendas, si así las acepta el proponente, pero sí creemos, y de verdad, que si, en este caso, Ciudadanos no se compromete a ampliar el presupuesto en esa negociación que va a tener con la Junta de Andalucía, y la va a tener en breve, todo lo que estamos hablando aquí es del sexo de los ángeles. Sí, está todo muy bien, todos nos llevamos muy bien, el transporte intermodal está muy bien, está muy bien favorecer el transporte intermodal, pero al final esto tiene que tener un reflejo presupuestario y tiene que materializarse en hechos concretos de realización presupuestaria.

Si no aceptan la proposición, esa o una transaccional, de cara a mejorar el incremento, es decir, no somos, no queremos tampoco que sea específicamente esto, simplemente que haya un compromiso de incremento presupuestario, votaremos a favor, pero sabremos todos que no es más que un brindis al sol —y ya termino, señor presidente—, un brindis al sol y no hay una realidad detrás de querer favorecer el transporte intermodal y la mejora del transporte en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría, Sánchez Haro.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

Con esta proposición no de ley entramos a debatir un asunto de gran importancia para los andaluces, un asunto de gran importancia como es la vertebración de un modelo de desarrollo y de concepción de las ciudades. Un asunto que ocupa una posición central en la agenda política del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Y es que, señorías, con la creciente aglomeración de las personas en las ciudades como consecuencia de los movimientos demográficos, están presentes estos movimientos en la economía desarrollada y obliga irremediamente a ligar el debate del transporte público a la movilidad sostenible y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que viven en las aglomeraciones urbanas.

Este es un asunto que va mucho más allá del coste de las tarifas o de la frecuencia de los trayectos. Es un conjunto de acciones, de concepción del modelo de ciudad que desde el respeto al medio ambiente y a la optimización de los recursos, en las que debe avanzar irremediamente el modelo de transporte para mejorar la movilidad urbana e interurbana, a la vez que vincularlos a la eliminación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la contaminación acústica o el aumento de la seguridad de los peatones, entre otros asuntos de gran importancia. Por poner de relieve algunos datos que consideramos bastante ilustrativos y que con seguridad nos van a ayudar a conocer la importante magnitud del modelo del transporte público, la Organización Mundial de la Salud, a partir del análisis de la polución procedente de los vehículos en 3.000 ciudades, entre las que se encuentran las capitales de España, arroja unos datos preocupantes sobre la inhalación de humo que sitúan el nivel de afectación para el ser humano comparable al del tabaco. Esta es una realidad que, por supuesto, tiene graves consecuencias para la salud de los ciudadanos, para el sistema sanitario a cualquier nivel y, por supuesto, para el erario público. Y, ante esta necesidad de desarrollar un modelo de transporte público para los andaluces, la Junta de Andalucía debe actuar y está actuando para avanzar en el objetivo de un transporte público al servicio de los ciudadanos eficiente y sostenible. Tan es así que, como se recoge en el propio *Diario de Sesiones* de esta comisión, el señor consejero de Fomento ya dijo que el Gobierno de Susana Díaz está desarrollando de manera simultánea una inversión agregada superior a los dos mil millones en infraestructuras. Infraestructuras tan importantes para el transporte público como el metro de Sevilla, el metro de Málaga, el metro de Granada, el tranvía de la bahía de Cádiz o el servicio marítimo de la bahía de Cádiz, que están dando lugar a un mayor uso de estos transportes públicos por los ciudadanos, lo que provoca la disminución del uso del vehículo privado, con las innumerables ventajas que ello conlleva.

Y todas estas inversiones se realizan en un contexto de dificultades presupuestarias, todo ello como consecuencia de la insuficiencia financiera, del injusto modelo de financiación que soporta Andalucía y del ajuste del déficit impuesto desde el Gobierno de España y que nosotros, Andalucía, sí cumplimos.

Sin embargo, esto no ha impedido que se estén materializando importantes avances en el modelo de ciudad y de transporte público que todos deseamos para nuestro territorio. Además, a la hora de la configuración del modelo de transporte, debemos tener en cuenta que la distribución de la población andaluza, y en especial de las zonas de Sevilla y Málaga, es bien distinta a la de otras regiones de España, ya que el tamaño del municipio andaluz es el doble del de la media española. Esta característica particular de nuestra región hace más sensible el modelo de transporte impulsado por la Junta de Andalucía en torno a la interoperatividad; es decir, que con una sola tarjeta de transporte se puede viajar en cualquiera de los nueve consorcios de transporte de Andalucía en todas las modalidades de medios de comunicación —autobuses, metros, tranvía, tren de cercanías, etcétera—. Esta es una medida, señorías, que, como saben, no existe en otras comunidades autónomas de nuestro país con más de una provincia. Es otro ejemplo de cómo Andalucía también en el área de infraestructuras al servicio de la movilidad sostenible está haciendo el esfuerzo que merecen nuestros ciudadanos. Mientras en nuestra región es ya habitual para muchos andaluces viajar con una misma tarjeta en los transportes urbanos, en los interurbanos, en los metros, en el servicio marítimo u obtener una bicicleta gratuita para desplazamientos en otros muchos puntos de nuestro país es todavía inimaginable. Y es que la tarjeta única implantada por la Junta de Andalucía a través de los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía supone la más clara apuesta por el fomento del uso del transporte público, no solo por la interoperatividad descrita, sino porque esta tarjeta supone un importante ahorro para los usuarios andaluces, a lo que suman las bonificaciones por familia numerosa o para jubilados que llegan hasta el 50%.

Voy terminando, presidente.

A todo ello, señorías, hay que sumarle que la tarjeta de transporte supone un ahorro medio para los usuarios del 30% en cada viaje sobre el precio del billete sencillo en los autobuses metropolitanos y más del 20% adicional en las operaciones de transbordo.

Únicamente, para finalizar, matizar que la integración de la red de cercanías en el bono de transportes es una competencia exclusiva del Gobierno central y que, como defendemos, debiera sumarse a lo que estamos planteando. Únicamente plantear que tenemos..., hemos planteado..., retiramos nuestra enmienda de supresión y planteamos una enmienda *in voce* al apartado número 1 de la PNL en la que sustituimos «establecer» por «estudiar» y, después de «intermodal» sumamos «que mejore la tarjeta única».

Muchas gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Cierra el turno de intervenciones su proponente, señor Hernández.

## El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí, gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar, mi agradecimiento a todos los grupos por..., bueno, por la forma en la que han recibido esta propuesta no de ley, el apoyo completo por parte de la señora Nieto, Izquierda Unida. Por parte

de Podemos, coincido totalmente en..., además es un comentario que ha hecho que lo comparto totalmente, que es necesario dejar atrás ya el tema del enfrentamiento entre administraciones y llevar a cabo políticas y actuaciones que sean en interés de los ciudadanos, con lo cual, eso es algo que compartimos totalmente.

Respecto a, también, las enmiendas, ya voy comentando el posicionamiento respecto a las enmiendas de Podemos, en concreto son tres.

La de mejorar la intermodalidad en Málaga mediante el establecimiento de un diseño de la red de autobuses. Aunque compartimos totalmente el texto de esta enmienda y el espíritu, lo compartimos totalmente, pero no podemos aceptarla porque al fin y al cabo estamos entrando en una competencia municipal; es decir, el diseño de la red de autobuses no nos corresponde a nosotros planificarlo.

Comparto totalmente que debe estar, como opinión también personal... Y estoy seguro que nuestro grupo municipal en el ayuntamiento —se refiere aquí en el ayuntamiento de Málaga pero entiendo que es todas las ciudades de Andalucía— lo comparte también, pero no podemos aceptar esta enmienda porque pertenece a un ámbito que no es el estricto del Parlamento andaluz.

Por otro lado, la enmienda respecto al Plan Andaluz de la Bicicleta tampoco podemos aceptarla exactamente por..., pues también por la misma causa, porque también pertenece..., está fuera de lo que es el ámbito de esta propuesta no de ley, estamos hablando de mejoras tarifarias. Es cierto que hay que planificar la red de carriles bici en la ciudad de Málaga y en todas las ciudades de Andalucía, pero entendemos que escapa un poco de esa propuesta no de ley. Y sí aceptamos la enmienda de que es necesario llevar a cabo campañas de publicidad para dar a conocer a los ciudadanos la tarjeta de transporte que existe. Como se ha comentado, existe una tarjeta de transporte, pero —y ya contesto al portavoz del Grupo Socialista— no responde a las verdaderas necesidades de los ciudadanos. Los ciudadanos necesitan una personalización, se necesita saber quién lleva esa tarjeta de transporte, a día de hoy no se puede.

Respecto a comentarios del portavoz del Grupo Popular, aunque en esta propuesta no de ley se habla de Málaga y Sevilla, pero, efectivamente, esto afecta a todos los consorcios de transporte de Andalucía. Hemos hablado más de Málaga y Sevilla porque a día de hoy son los únicos en los que hay una red de metro, próximamente la va a haber en Granada y en la Bahía de Cádiz, pero, por supuesto, esto afecta a todos los consorcios de transporte de Andalucía.

Y, bueno, estoy de acuerdo también con el posicionamiento que plantea respecto a que esto implica un incremento presupuestario, por supuesto. Pero hay que empezar..., no podemos empezar la casa por el tejado, tenemos que empezar por analizar y por estudiar qué impacto va a tener, qué impacto va a tener. Por supuesto que esto va a tener derivación presupuestaria, no nos cabe ninguna duda, pero no podemos, no podemos de primeras saber que esto va a implicar un 33% más de aportación autonómica. No lo compartimos, eso no está estudiado. Y entendemos que hay que estudiarlo, porque, además, habrá que sentarse con otras administraciones, porque en los consorcios están también las diputaciones, están muchísimos ayuntamientos de Andalucía, ayuntamientos de las capitales y de alrededores de las capitales. Son muchísimos ayuntamientos con los que hay que sentarse y ver en qué medida hay que incrementar el presupuesto de los consorcios de transporte. Todo eso hay que analizarlo. No podemos de forma unilateral decir que todos los ayuntamientos tienen que aumentar su participación. Aunque estoy de acuerdo que esto no va a ser un brindis al sol, esto entendemos que tiene que ir a cumplirse. Y también respondiendo... Por tanto, rechazamos la enmienda del Grupo Popular.

Respecto al portavoz del Grupo Socialista, bueno, ha dicho que retira una de las enmiendas, aceptamos la del punto 2, la del punto 3 y la enmienda *in voce* que ha hecho, ¿vale?, la aceptamos.

Y también un último comentario, y ya finalizo, respecto al portavoz del Grupo Socialista, que habla de que es el Gobierno central, es competencia nacional que la red de cercanías se integre en la política tarifaria, porque ahora mismo, con la actual tarjeta de transporte, se puede acceder, es cierto, se puede acceder pero no se aplica ningún descuento. Aunque esto es competencia nacional, implica algún tipo de iniciativa por parte de la Junta de Andalucía para sentarse a hablar y sentarse a negociar. Esto es lo que estamos reclamando, aunque sea competencia, hay que sentarse a hablar con otras administraciones.

En definitiva, creo que he respondido a todas las enmiendas, ¿no?, ¿no falta ninguna? Y mi agradecimiento a todos los grupos por el apoyo y por...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—... y por los mensajes que nos han transmitido.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí, solo, solo preguntar..., ha aceptado el proponente la enmienda *in voce* del Partido Socialista. ¿Los demás la aceptan?

Sí, de acuerdo.

## 10-16/PNLC-000284. Proposición no de ley relativa a inclusión de la variante de las Angosturas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2020

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente PNL formulada por el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, relativa a inclusión de la variante de las Angosturas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2020, que formula en su intervención su señoría don Adolfo Molina.

El señor MOLINA RASCÓN

—Muchas gracias, presidente.

Bien, señorías, buenas tardes.

Vengo a solicitarles su apoyo a una proposición no de ley que lo que pide es que le demos prioridad a una infraestructura muy necesaria para la provincia y en concreto para un municipio importantísimo en la provincia como es Priego de Córdoba.

Y me gustaría hacerle un poco un histórico de lo que significa esta infraestructura porque me gustaría que viesen que esto que traemos aquí, aparte de haberlo traído en numerosas ocasiones a este Parlamento, no es fruto de..., bueno, de un capricho o no es fruto de una carta a los Reyes Magos sino fruto de una promesa hecha hace demasiados años ya.

Y tiro del periódico local, de uno de los periódicos locales de Priego, del *Adarve*, que titula un artículo, que titulan como «La eterna mentira sobre una carretera». Porque, miren, esta carretera la primera vez que la solicita el ayuntamiento de Priego es en el año 1977, hace 39 años. De manera muy rápida, en el 1994, hace 22 años, la Delegación Provincial de Obras Públicas solicita a la Dirección General de Carreteras autorización para redactar el proyecto de acondicionamiento de esta carretera.

Hace 21 años, en el año 1995, el delegado anuncia que se encuentra muy avanzado el proyecto del nuevo tramo. Hace también 21 años, el consejero de Obras Públicas, en aquel momento, manifiesta que la carretera, hoy A-333, en aquel momento N-321, «contará con un nuevo trazado acorde a la nueva red viaria, estando previsto que se apruebe el proyecto en 1996, y que las obras se contraten en el 1997». En el 1998, hace 18 años, el delegado del Gobierno andaluz en Córdoba habla de que el trazado de esta carretera está en fase inicial y que ya se está estudiando la redacción del proyecto. En el 1998 también el consejero de Obras Públicas informa al Consejo de Gobierno de una resolución por la que declaraba de emergencia 17 obras de las carreteras andaluzas, entre ellas, esta variante de las Angosturas.

Hace 17 años el alcalde anunció, el alcalde de Priego en aquel momento, del Partido Socialista, anunció que para el año 2003 la Consejería de Obras Públicas invertiría 1.400 millones de pesetas en la carretera y que se iba a iniciar. En el año 2000, hace 16, se anuncian nuevas inversiones. En el año 2000 también se dice que se va a dar ya comienzo al proyecto. En el año 2002, Obras Públicas anuncia el nuevo trazado que evitaría el paso por las Angosturas. En el año 2002, hace 14 años, la consejera de Obras Públicas en aquel

momento, Concepción Gutiérrez, coloca la primera piedra de las obras de la A-333. Se incluye en el Plan Más Cerca 2004-2010. Se incluye y se anuncia a bombo y platillo su inclusión también en el programa 2010-2012 de colaboración público-privada. En febrero de 2015, dice el consejero en respuesta parlamentaria, que el expediente aparece como paralizado, pero que va a ser una de las concesiones que se licitarán próximamente. En una respuesta parlamentaria a este diputado se dice que se está trabajando en la posibilidad de que la variante de Las Angosturas pueda ser objeto de financiación de fondos Feder en el marco 2016-2020.

Luego, se publica el PISTA, y vemos con estupor que es una de las carreteras que relegan a..., esas obras que se harán, supuestamente, pasado el año 2020. El Ayuntamiento de Priego hace alegaciones a ese PISTA, son rechazadas. Y en junio también de este año, 2016, en una moción aprobada en el Pleno del Parlamento, uno de los puntos que se aprueba es considerar prioritaria esta carretera.

Mire, le hago este resumen muy rápido de todas las veces que hemos tenido noticias, y aquí tengo fotos de primeras piedras de delegados anunciando y hay un..., bueno, y titulares de prensa porque al final sigue sin hacer, insisto, de algo que se reclamó en el año 1977, que llevan años y años solicitando y que llevan también los ciudadanos de Priego años y años recibiendo anuncios de que es inminente, de que esa obra se va a hacer, que esa obra es lo próximo que se va a acometer. Se llegó a anunciar que iba a ser la primera obra de colaboración público-privada de la provincia de Córdoba. Ya les digo que aquí tienen una larga, como les decía, cronología de esos anuncios.

Creo que es de justicia para los ciudadanos de Priego volver a traer..., la variante de Las Angosturas es muy importante por el acceso que tendrían para salir a la provincia de Jaén y porque, miren, ahora mismo tienen un polígono que necesita ese acceso para que las empresas quieran implantarse allí, y es necesario con esa carretera de Las Angosturas. Por lo que... bueno, creo que tienen en la exposición de motivos también muchos de estos datos, ya les digo, y creo que lo que pedimos es que se cumpla eso que el consejero dio en 2015 como respuesta, que lo que se iba a estudiar era para que se incluyese en este marco antes del año 2020. Creo que es de justicia, creo que no es ninguna invención, no es algo que vengamos a pedir imposible. Ya les digo que esa prioridad se aprobó en moción en el Parlamento, y creo que ya es hora de que esa eterna mentira que dicen los ciudadanos de Priego, y que así se han movilizado muchas veces en su reclamación, pues deje de ser eso, una mentira, y se convierta lo antes posible en una realidad, para lo que pido el apoyo de todos los grupos, el apoyo de todas sus señorías.

Muchas gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Molina.

Turno de posicionamiento de los distintos grupos. En primer lugar, por Izquierda Unida, señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Anticipar el voto favorable de nuestro grupo, algo que, como saben, no es frecuente cuando hablamos de hacer infraestructuras viarias, que nos parece que tienen que estar muy meditadas sobre la necesidad que

las justifica, habida cuenta de la cantidad de recursos que requieren y del impacto medioambiental que provocan y los déficits que, ya hemos comentado en otras ocasiones, que tenemos que explorar vías de transporte alternativo a esa excesiva dependencia de las nuevas autovías, carreteras y demás, que siempre encontramos pendientes de hacer en una Andalucía como la nuestra: tan grande y tan variada.

En este caso, el relato que ha hecho el proponente se ajusta absolutamente a la realidad y aparte de que, también lo hemos mencionado otras veces, hay que recuperar el valor de la palabra dada, y no se puede mantener permanentemente a una población en la expectativa de que, de manera inminente, se va a solucionar su problema. En este caso, como digo, además concurren elementos que nos hacen valorar favorablemente la propuesta del Grupo Parlamentario Popular.

Primero, que esa obra prevista y tantas veces anunciada, como se nos ha dicho aquí, tiene el informe de impacto medioambiental hecho, que es una variante que nace de la necesidad de sortear un accidente geográfico y evitar una carretera francamente condicionada por ese accidente al lado del río, con muchas curvas y muy estrechas, que el informe de impacto medioambiental hace que el trazado previsto o pendiente de ejecución tenga un impacto pequeño, todo lo pequeño que puede ser el impacto de una carretera, pero ciertamente lo es en comparación al beneficio que genera para la Subbética cordobesa y para Priego.

Y, por tanto, nos parece razonable que, como se ha dicho aquí, esa obra se reincorpore a la planificación de infraestructuras que la consejería acometa con el horizonte temporal de 2020. Nos parece razonable, como digo, y además no se puede mantener permanentemente a una población a la expectativa de recibir una infraestructura que, a fuerza de no cumplirse el compromiso, acaba generando un descrédito generalizado de la palabra que damos quienes nos dedicamos a la cosa pública cuando nos comprometemos con dinero del contribuyente a decirle que vamos a solucionar un problema

Sí que quiero hacer un último comentario, presidente, con relación a la fórmula de financiación, porque seguro que la fórmula para eliminar obras del PISTA, y dado que no tenemos la ley de movilidad sostenible todavía sobre la mesa, habrá pesado en mucho el componente económico para hacer las cosas.

Reiterar el posicionamiento de nuestro Grupo Parlamentario de Izquierda Unida con relación a la colaboración público-privada, que compromete unos fondos extraordinariamente superiores a lo que realmente cuesta una obra y que, por tanto, condiciona las posibilidades de inversión en obras futuras. Y las condiciona a 30 o 40 años, y en muchos casos quintuplicando el valor de una obra.

Por tanto, esperemos que se haga, pero esperemos también que no se recurra a la fórmula de colaboración público-privada, porque si se hace para poder tener esa A-333 nos quedaremos sin otras muchas infraestructuras, que estarán sin financiación, porque todo se irá en pagar el descuadre y el sobrecoste de la colaboración público-privada ya firmada y la que está por venir.

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

—Gracias, señor presidente.

Como bien ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, la señora Nieto, sin duda el incumplimiento de la palabra dada, muchas veces está llevando al descrédito de la política. Este caso es un ejemplo, porque se lleva prometiendo desde hace muchísimos años, y se lleva planificando en el Plan PISTA desde hace ya muchísimo tiempo, pero continuamente es una actuación necesaria, necesaria para los ciudadanos de Priego, y que se va quedando año tras año atrás. Estamos hablando del año 1977, son muchísimos años.

Y entendemos que..., bueno, los ciudadanos, además, en primer lugar, entienden perfectamente que las disponibilidades presupuestarias no son las deseables y que hemos pasado por una crisis económica..., estamos todavía en una crisis importante y con unas arcas públicas bastante afectadas. Pero entendemos que se puede..., con esta propuesta no de ley entendemos que se puede planificar, quizás, dentro de los próximos años para que sean unas obras financiadas dentro de los fondos Feder. Quizás no se está pidiendo tampoco algo incumplible, ¿no?

También me gustaría mencionar el posicionamiento que, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, mantenemos respecto a este tipo de cosas, y es que siempre hay que priorizar las inversiones. No se puede hacer todo, nos encantaría que se hiciera todo, nos encantaría realizar todas las obras que existen ahora mismo en cartera, en el Plan PISTA, y las que se han quedado fuera del Plan PISTA, pero hay que transmitir también eso a la ciudadanía y hay que seguir priorizando, y no prometiendo cosas que luego no se vayan a cumplir.

Respecto al posicionamiento de Ciudadanos, vamos a votar favorablemente a esta propuesta no de ley. No me extendo más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien. Yo, en contraposición a los anteriores intervinientes, tengo que decir que no estoy del todo de acuerdo con la variante esta. Su trazado desde la N-434 a Priego de Córdoba ha sido sometido a obras de mejora, en otras ocasiones, en el ensanche de la calzada a nivel de Las Angosturas. El consistorio prieguense en febrero..., allá por febrero de 2016, volvió a solicitar a la Junta que, después de tantos años y tantos retrasos, se volviera a retomar..., que se volviera a incluir en los presupuestos autonómicos. Alegaron la importancia de acometer dicha actuación porque se trata de la salida natural hacia Madrid y al norte del país desde Priego, que dispone de un proyecto ya redactado.

Sin embargo, y analizando la situación, a nosotros nos parece que Las Angosturas, que se sitúa en la comarca de las subbética cordobesa, tiene una protección como complejo serrano de interés ambiental. Perteneciendo, como pertenece, al término municipal de Priego de Córdoba, el paraje es un espacio montañoso que alcanza en algunas zonas, culmina 994 metros, a las que se llega a través de acusadas pendientes que llegan a superar el 80%.

El valle del río Salado, junto al que discurre, le da un alto valor geológico, debido a la altura y al carácter rocoso de sus paredes. En diversos abrigos de Las Angosturas se han documentado pinturas rupestres, señal inequívoca de que este espacio ha sido poblado desde tiempos prehistóricos.

Con esa información sobre el lugar queda claro que se producirían graves daños de ejecutarse un trazado alternativo al tramo de la carretera A-333 a su paso por el paraje de Las Angosturas.

En relación a este proyecto, ya Ecologistas en Acción emitió un informe hace ya bastantes años esbozando posibles soluciones que no implicarían el cambio de trazado, porque estamos de acuerdo en que la alternativa menos impactante será, sin duda, el acondicionamiento del trazado actual y no una variante que ponga en peligro la integridad del lugar.

El trazado planteado intentaría salvar el tramo de la A-333, que pasa por Las Angosturas, desviándose a la derecha por el cruce de Fuente Tójar, en el paraje de El Granadino, y al tener que subir la carretera al mencionado collado de Las Angosturas se generaría el correspondiente puerto de montaña, con dos carriles de vehículos lentos en ambos sentidos de la marcha.

Creemos que la mejora del trazado de la carretera donde se realicen obras, dando anchura suficiente, suavizando las curvas y mejorando el firme, es mucho más seguro que un trazado de nueva carretera totalmente recta, donde aumenta excesivamente la velocidad de los vehículos y disminuye proporcionalmente la atención del conductor sobre la misma.

Con la construcción del trazado alternativo obtendríamos un ahorro de tiempo estimado de dos minutos en la travesía del paraje de Las Angosturas, refiriéndonos a vehículos rápidos, ya que los vehículos pesados, ni siquiera eso.

Debemos considerar también que este tramo de la A-333 es transitado por usuarios que realizan mediano y largo recorrido. Los primeros corresponderían a destinos como Jaén o Córdoba, y los segundos, a Madrid o Barcelona, principalmente. Pero con la construcción de la autovía Córdoba-Málaga disminuirá drásticamente el número de usuarios de la A-333 para destinos como Córdoba, Madrid o Barcelona, ya que lo harán, preferentemente, por la vía Cabra-Lucena-autovía, con lo que el tramo de carretera en arreglo puede convertirse a medio plazo en un trazado infrautilizado, casi de uso exclusivo en la interconexión de Priego y aldeas con Jaén-Martos.

Como ejemplo palpable de ese tipo de carreteras poco utilizadas, tenemos la de Alcalá la Real e Iznalloz.

¿Inconvenientes que conllevaría la ejecución de ese trazado alternativo? Los propiamente técnicos. La ejecución del trazado alternativo que nos ocupa supondría un volumen de obras muy importante, con el consiguiente gasto de fondos públicos, lo cual no estaría totalmente justificado con los beneficios que se obtendrían.

Como elementos inherentes a la obra de cambios de trazado, aparte de la propia explanación, taludes y terraplenes, todas ellas de entidad importante, pues la carretera llevaría un ancho de asfalto de nueve metros mínimo de ampliación, se construiría un puente o viaducto de grandes dimensiones sobre el río Salado, de

por lo menos 10 metros de altura, debido a los desniveles que habría que salvar, la diferencia de cotas es de 160 metros. De igual forma, habría que realizar desmontes, principalmente en el collado mencionado, etcétera. Con lo cual, tenemos una afectación al entorno, tanto geológico, de vegetación y de fauna, considerables.

La prueba de la buena situación de la carretera actual es que el lugar está habitado por especies animales catalogadas como vulnerables; en cambio, la construcción del trazado alternativo supondría una alteración definitiva del paisaje...

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señoría...

**La señora MOLINA CAÑADAS**

—... del paraje, ruido agobiante y circulación febril.

El trazado en estudio, como antes mencionábamos, se construirá, además, sobre una vía pecuaria de alto valor, que también quedaría afectada.

En definitiva, señorías, la solución que nosotros plantearíamos sería la mejora del trazado actual de la carretera, con ensanche del firme y eliminación de algunas curvas o tramos que hacen un poco incómodo el paso por este paraje.

Entendemos que siempre se deberá tratar el trabajo en la roca con la máxima de disminuir el impacto visual, evitando cortes lisos.

Los trabajos que se tendrían que realizar para condicionar el trazado actual serían de menor entidad y presupuesto económico que los trazados alternativos.

Por último, entendemos que el ahorro debería revertir en la anchura, pues el gran uso que se hace por los vecinos de la aldea, con determinados vehículos que a diario se desplazan, aconsejaría un arcén de no menos de un metro de anchura en los tramos que fuera posible.

Muchas gracias.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría, señora Arrabal.

**La señora ARRABAL HIGUERA**

—Muchas gracias, señor presidente.

Yo creo que todos estamos de acuerdo precisamente en eso, ¿no?, todos coincidimos en la necesidad de afrontar infraestructuras en nuestra comunidad autónoma y, además, todos concluiremos también que la infraestructura es una cuestión económica pura y dura, que hay que priorizar, pero que se trata de una cuestión económica.

Por ello me voy a detener por unos instantes en mi intervención en esas posibilidades limitadas que esta consejería tiene para invertir. Esta consejería, al igual que el Gobierno de la Junta de Andalucía, en general.

Yo no sé si les suena la palabra austeridad, asfixia económica, ajuste del déficit, por cierto, incumplido por el Partido Popular un año tras otro. Y les tiene que sonar porque es la política económica que el PP en estos últimos cinco años ha llevado a cabo en el contexto económico de crisis, crisis que ya se remonta diez años atrás, pero que si nos acogemos a estos últimos cinco años de crisis, en los que en el Gobierno de la Junta de Andalucía, durante tres años, la Consejería de Fomento la sustentaba Izquierda Unida, y estos dos últimos años, en los que la consejería la sustenta el Partido Socialista.

Pues bien, hablando de esa financiación y de esa asfixia, tenemos un sistema de financiación caduco, totalmente caduco, que nos ha hecho y nos hace perder más de mil millones de euros al año, injusto y, como digo, caduco y con la negativa del Gobierno a afrontar una reforma, mientras que el PP de Andalucía guarda silencio. Ustedes callan con este y con otros temas que os voy a ir poniendo encima de la mesa.

Como me gustaría que reclamaran allí donde gobiernan, allí donde tienen la capacidad de modificar las cosas, que reclamen para que aquí en Andalucía podamos invertir y podamos tener lo que realmente nos corresponde. Porque también callan cuando el 80% del margen de maniobra se lo queda el Gobierno central.

Ante este panorama, ante esta situación, el Gobierno de la Junta ha tenido que priorizar, evidentemente, y podemos poner un ejemplo que, además, todos vamos a entender: la Junta de Andalucía, el Gobierno de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, ha priorizado las políticas sociales, el Estado del bienestar, un ejemplo que todos conocemos, la Ley de Dependencia, el 80% a pulmón, 2.290 millones de euros en 2015 y en 2016.

A todo esto, que no es poco ni baladí, vamos a hablar de la necesidad de programar, de marcar una hoja de ruta, de priorizar infraestructuras, dentro de un nuevo marco económico europeo 2014-2020, que también todos lo sabemos porque no es la primera vez que en esta comisión se habla de ello, un programa Feder, un dato importantísimo que, además, no podemos obviar, y es que son 760 millones de euros, o sea, prácticamente la mitad del marco 2007-2013. También lo sabemos todos. Bien.

Pues dejando claro que no se va a renunciar a ningún proyecto de los considerados en su día prioritarios, y así se recoge en la formulación del PISTA, ahora bien, en la necesidad de priorizar, hay que centrarse en aquello con datos objetivos, hay que priorizar, porque es que la financiación es menor. Pues bien, ¿qué se prioriza? El alto beneficio socioeconómico para la región y el alto grado de ejecución. Creo que es razonable, ¿no? Yo, desde luego, lo veo razonable y objetivo.

El plan incorpora la programación de las actuaciones previstas con una definición de ámbito temporal, una valoración económica, definiendo medidas y fórmulas de financiación que aseguran su viabilidad, con un montante total —evidentemente los fondos Feder todos sabemos que son cofinanciados—, con un montante total de 1.300 millones de euros destinados a infraestructuras.

Y hay otro aspecto que consideramos importantísimo y que se debe tener en cuenta, y es que el Partido Popular también se calla, también mira para otro lado, y es ante la posibilidad de que la inversión en infraestructuras de transportes no compute a efecto de déficit público nacional. Pues bien, este bloqueo... Sí, con murmullo y todo, pero esto es un bloqueo que depende exclusivamente del Gobierno central, o sea, del Partido Popular, y en esa dirección me gustaría ver los esfuerzos del PP de Andalucía, porque esto permitiría abordar inversiones de gran calado en nuestra comunidad autónoma.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, debe de ir terminando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Voy concluyendo, muchas gracias, presidente.

Y para terminar de plan a plan, tenemos el PISTA. El PITVI todavía no lo tenemos. El PITVI todavía no lo tenemos. No sé si es que las inversiones reales que se van a destinar o que se están destinando a cada comunidad autónoma no quieren que sea tan visible el sectarismo político al que está sometido Andalucía. A lo mejor tiene algo que ver con eso.

Dicho eso, nosotros vamos a respetar la decisión tomada por el Gobierno de Andalucía, por la Consejería de Fomento, porque entendemos que es un plan que por las circunstancias económicas ha tenido que priorizar y lo hace con datos objetivos y no arbitrarios.

La variante de las Angosturas se encuentra en el anexo A del capítulo III. Su ejecución dependerá de la disponibilidad presupuestaria adicional de fondos Feder o de la posibilidad de sustituir otras actuaciones contempladas en el programa, que si no el Partido Popular que nos ponga encima de la mesa cuál quitamos, qué dedo nos cortamos. Pero sí que quiero dejar clarísimo que no vamos a renunciar a ello.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Señor Molina, cierra usted el turno de intervenciones como proponente.

El señor MOLINA RASCÓN

—Gracias, presidente.

Bueno, pues en primer lugar quería agradecerles su voto favorable a los grupos que así lo han manifestado, como es Izquierda Unida y Ciudadanos. Creo que efectivamente la señora Nieto ha hecho unas reflexiones creo que importantes sobre ese descrédito de la clase política que se produce con estas cosas.

Entre cosas, también cuando hablamos yo no sé si de oídas, la portavoz de Podemos no sé quién le ha informado de todo esto, pero dice que cuando se haga la autovía Córdoba-Málaga, que lleva hecha bastantes años ya, que ya vamos a dejar de tener este tráfico en las Angosturas... Mire, pregúnteles a los ciudadanos de Priego y verá cómo es una necesidad que llevan, insisto, exactamente 39 años solicitando.

Y es lo que le quería decir a la señora Arrabal. Usted me dice de los últimos cinco años, las limitaciones, la austeridad. ¿Y los otros 20? ¿Los otros 20 que se lleva prometiendo esto? Porque durante 20 años han estado yendo consejeros a Priego diciendo que empezamos ya. Cuando aquí había abundancia presupuesta-

ria, cuando no había austeridad, cuando no había este nocivo sistema de financiación que aprobó el Partido Socialista. Ya le digo, yo le pregunto por los otros 20. Porque eso es lo que verán los ciudadanos de Priego con este debate, dicen que, bueno, ahora no se puede, pero cuando lo prometían antes que había esa abundancia presupuestaria, tampoco.

Miren, yo creo que efectivamente esto son las cosas que llevan a ese descrédito de la política. Y ya le decía: algo que, como decía la señora Nieto, tiene el informe del impacto ambiental afirmativo, tiene todos los parabienes, no veo dónde está el problema. Pues van a encontrar el debate..., encontrarán el debate del sistema de financiación injusto que aprobó el Partido Socialista.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Molina.

---

## 10-16/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa al metro de Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al último punto del orden del día...

Señora Arrabal, por favor. A la salida, a la salida.

Proposición no de ley relativa al metro de Málaga, que formula el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía, y para ello tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, paso a relatar en la exposición de motivos lo que nos ha llevado a presentar la siguiente PNL.

El contrato inicial del metro de Málaga fue adjudicado por un costo total de 403 millones de euros, pero el sobrecoste de la construcción finalmente dejará la cifra en un monto que rondará los 800 millones de euros, el doble de lo que se presupuestó. La inversión de la obra se está realizando a través de la Junta, con un 33, la sociedad concesionaria y el crédito invertido por el Banco Europeo de Inversiones.

Según el informe de la Cámara de Cuentas de Andalucía, publicado en noviembre de 2014, el presupuesto inicial sufrió un total de 19 ampliaciones, pasando de los 403 millones iniciales a los 570 al cierre de 2013. A esa cifra hay que sumarle las contrataciones con otras empresas y la inversión en material móvil, lo que sumaba una cifra total de más de 778 millones de euros; es decir, el 68% de sobrecoste con respecto a lo estipulado. Se estima que, a la finalización de las líneas 1 y 2 previstas para 2018, el coste de construcción superará esos 800 millones que he comentado antes.

El informe de la Cámara de Cuentas señala además las deficiencias del modelo actual de gestión del metro, donde la apuesta público-privada se encuentra claramente desequilibrada, siendo la parte pública la que asume el grueso de las inversiones y del riesgo de los proyectos.

Se han observado desviaciones en el periodo de construcción que anulan en gran medida las ventajas previstas en la aplicación de ese modelo de financiación público-privada, ya que se han consumido recursos presupuestarios que, por sí solos, son comparables a la oferta económica de la adjudicataria. Además se han asumido costes no previstos, canalizados fuera del contrato de concesión, lo que desmiente en la práctica una de las características fundamentales de ese contrato, como es que el riesgo y ventura del contrato recae en el adjudicatario cuando en este caso ha sido afrontado por la Agencia de Obra Pública.

Un informe publicado en 2015 por la revista *Carril Bus* y la consultora Solutrans, especializada en temas de movilidad, analizó 18 proyectos ferroviarios de tranvías y metro ligero, analizando su gestión y utilidad. Dicho informe califica al metro de Málaga como un sinsentido en relación a su coste y la demanda efectiva de viajeros.

La magnitud de la inversión que se aplica al ferrocarril urbano no se justifica para atender la demanda prevista, ni siquiera un tranvía en superficie se justificaría, según sostiene el citado estudio, no nosotros.

En este sentido, el estudio señala que la demanda que hace razonable la construcción de un metro ligero en el caso de la capital de la Costa del Sol debería situarse entre 100.000 y 200.000 usuarios, mientras que esos no se han alcanzado.

Con esta iniciativa se propone un pacto por la movilidad. Los objetivos de dicho pacto deberían de ser los siguientes.

Establecer un compromiso por parte de las fuerzas políticas para trabajar de forma colaborativa en aras de la mejora de la movilidad en la ciudad de Málaga y su área metropolitana. Dicho compromiso incluiría la determinación de no utilizar las instituciones y la financiación de las obras públicas y los proyectos en materia de movilidad con fines partidistas y trabajar para el interés general y el bien común.

Elaborar un plan de movilidad sostenible para la ciudad de Málaga de forma conjunta entre los distintos partidos, contando con reconocidos expertos en la materia y con una efectiva participación vecinal y ciudadana. Ese plan debería enmarcarse en un proyecto de ciudad coherente y con una perspectiva de corto, medio y largo plazo, conteniendo proyectos solventes y viables para mejorar de forma sustancial la red del metro, la red viaria, los servicios de transporte ferroviarios y de autobuses y la infraestructura para la movilidad ciclista y peatonal.

Elaborar un proyecto consensuado para la ampliación de la red de metro para que esa red finalmente sea usada por bastantes más usuarios, que en la actualidad no se alcanzan debido a los retrasos continuos en la finalización de obras, contando con la participación vecinal y de expertos.

Trabajar de forma conjunta con los distintos partidos, como ya he dicho.

Entre esos proyectos pendientes también habría que destacar aquellos destinados a mejorar la movilidad hacia el Parque Tecnológico, el ramal que conecta al línea 2 C2 del tren de cercanías con el Parque Tecnológico, y la creación del acceso norte al Parque Tecnológico por la hiperronda, el soterramiento de la vías del tren del puerto de Málaga y la puesta en marcha del tren litoral o corredor ferroviario de la Costa del Sol.

Asimismo, establecer mecanismos efectivos de transparencia en la ejecución de las obras públicas, auditoría, publicidad, rendición de cuentas, así como instrumentos eficaces para fomentar la participación ciudadana en el diseño, ejecución y evaluación de los proyectos relacionados con la movilidad.

Entre estos instrumentos se incluyen desde foros vecinales hasta las consultas a la ciudadanía para que ella decida los proyectos e inversiones considerados prioritarios o de mayor utilidad social.

En base a eso la proposición consta de tres puntos.

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a, primero, llegar a acuerdos para la finalización de las obras del metro de Málaga en el plazo más breve posible y para la puesta en funcionamiento de la estación de Guadalmedina y Atarazanas.

En este sentido, aceptaríamos la enmienda que nos presentaba el Grupo Ciudadanos, que nos parece perfectamente asumible.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, puede hacer ahora lo de las enmiendas o puede hacerlo después. Tiene usted un segundo turno.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Vale. Bueno, vale.

Termino, el tercer punto sería... Vale, me posiciono después.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Usted es libre de hacer lo que quiera, pero parece lógico que escuche a los demás portavoces antes. Permita esta injerencia de la presidencia.

La señora MOLINA CAÑADAS

—De acuerdo.

El tercer punto sería decidir la moratoria de cualquier proyecto de ampliación de la red de metro de Málaga, hasta que se dé el necesario debate público. Y, en ese sentido, convocar un pacto por la movilidad, en el que se invite a participar al conjunto de las fuerzas políticas representante de las distintas administraciones, ayuntamientos, diputación, Junta de Andalucía y Ministerio de Fomento, expertos en movilidad y representantes vecinales.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—*[Intervención no registrada.]*

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Empezábamos la sesión con la comparecencia que solicitaba el Partido Popular para hablar del metro de Sevilla y terminamos hablando del metro de Málaga. Son dos infraestructuras muy importantes, muy costosas, y es cierto que le dedicamos mucho tiempo en la comisión. Y está bien que lo hagamos, porque lo abordamos cada vez desde diferentes ángulos.

Nos parece muy acertada la introducción de esta iniciativa, por parte del Grupo Parlamentario de Podemos. Es cierto que el relato de la construcción del metro de Málaga ha sido muy accidentado, como lo han sido también los saltos que ha habido en ese relato: la paralización de la obra, el esfuerzo que hubo que hacer para volver a ponerla en carga, darle certeza financiera al recorrido, modificarlo para que fuera más razonable y también más ajustado a unos costes que se pudieran afrontar desde la Junta de Andalucía, una negociación con el Banco Europeo de Inversiones para darle —como decía— certeza financiera al compromiso de hacer ese metro...

En fin, un lío formidable del que yo solo voy a destacar alguna de las cuestiones que ha referido la portavoz proponente de la iniciativa: el sobre coste inasumible que la colaboración público-privada ha provoca-

do en esta infraestructura. Y lo reiteramos desde el grupo parlamentario de Izquierda Unida: inasequible al desaliento, porque esperamos que algún día, la mayor parte de los grupos de esta Cámara —si no, la totalidad de ellos— convengamos en que es una fórmula de financiación inasumible por unas arcas públicas de ingresos decrecientes, y sin ninguna referencia temporal de que esa situación de ingresos decrecientes vaya a modificarse.

Hace no mucho tiempo hablábamos en Pleno, en concreto, de la colaboración público-privada y a donde nos había llevado. Por ejemplo, en el metro de Sevilla —la señora Martínez lo ha dicho esta mañana—, mil millones de euros de sobrecoste de la línea 1. En este momento, la propietaria del metro de Sevilla es un fondo que tiene su sede fiscal en Malasia, y estamos permitiendo que haya empresas que se estén enriqueciendo con infraestructuras que el pueblo andaluz tiene que pagar por 30 años, a precio de oro, sin ser suyas. Y es una fórmula de financiación que hace imposible que el Gobierno de la Junta, gobierne quien gobierne, afronte con seriedad un plan estratégico de desarrollo de infraestructuras sostenibles o de cualquier otra naturaleza, porque el consumo de recursos públicos que necesitan las obras que se están financiando con colaboración público-privada lo impide absolutamente.

En ese sentido, anticipamos nuestro voto favorable a la iniciativa. Y reitero la felicitación al grupo proponente por la misma.

Pero sí que quisiéramos que quedara claro, en cuanto a no explorar nuevos proyectos de ampliación del metro en ese espacios colaborativo y de consenso del que habla Podemos —que nos parece muy acertado—, que no implique una revisión de lo ya acordado y de lo que ya tiene una financiación comprometida, porque nos podríamos ver en la paradoja de tener que pagar la indemnización por no cumplir con lo que ya, efectivamente, está acordado. Ahora, a partir de ahí, nos parece muy razonable que se genere un debate amplio y colaborativo. Lo de colaborativo lo subrayamos, lo ponemos en negrita y se lo mandamos al Ayuntamiento de Málaga, que ha sido una institución realmente..., lo voy a dejar en poco colaborativa, pero el vocabulario del castellano nos daría para aplicarle otros adjetivos. Ha tenido un proceder, desde luego, inaceptable. Pero lo de atrás, ya no importa, aunque ha generado mucho sobrecoste, ha paralizado esa obra y ha condicionado la vida cotidiana de los malagueños, en una actitud que su ayuntamiento nunca debiera haber emprendido, pero bueno... De futuros espacios de colaboración entre las administraciones, asesoramiento de los expertos y, por supuesto, participación activa de la ciudadanía malagueña en ese diseño..., pero a partir de lo que aún está por diseñar. Lo ya diseñado...

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto.

### La señora NIETO CASTRO

—... lo ya diseñado, y ya ha acordado que se respete.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señor Hernández, por el grupo parlamentario de Ciudadanos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Sin duda, la obra de metro de Málaga está siendo larga. Además, todavía no ha acabado, aunque se ha realizado una apertura parcial de gran parte de las líneas 1 y 2... Pero, como bien menciona la propuesta no de ley, falta todavía por acabar —está ahora mismo en construcción— las estaciones de Guadalmedina y Atarazanas, que son también de esas dos mismas líneas, que es un trayecto común.

Por tanto, entendemos que, por supuesto, se deben finalizar las obras de estas dos líneas y se debe añadir certeza también a la empresa concesionaria respecto a la ampliación ya prevista y ya comprometida con el Banco Europeo de Inversiones, de la línea al hospital civil. Ese es nuestro posicionamiento, porque se debe cumplir con lo firmado y porque lo contrario sería realmente gravoso; más gravoso todavía de lo que ya es de por sí el metro de Málaga y de Sevilla, desgraciadamente. Con lo cual, el incumplimiento de esa línea sería peor incluso todavía.

Sí compartimos también que quizás haya llegado el momento de pararse y ver hacia dónde debe ir la red de metro —en el caso analizado hoy, la red de metro de Málaga—, si se debe seguir ampliando o no. Por eso, ahí hemos presentado una enmienda en línea con lo que dice la exposición de motivos también de la propuesta no de ley, ya que, aparte de lo que acabo de comentar de la línea del hospital civil, que ya está comprometido con el Banco Europeo de Inversiones y la concesionaria, hay una demanda muy importante en la ciudad y en el área metropolitana respecto a la conexión con el Parque Tecnológico de Andalucía.

Y entendemos que aquí es donde se debe analizar la mejor opción posible, porque posiblemente no sea el metro la mejor opción posible y sea la conexión de la red de cercanías, que pasa muy cerca del parque tecnológico. Pero lo que no cabe duda es que es una necesidad y que va a haber que abordar ya... Y entendemos que se debe hacer de una forma consensuada, con diálogo y con entendimiento entre administraciones, porque no entendemos la política de otra forma.

Entendemos, por tanto, y por eso hemos presentado esta enmienda, que debe haber una mesa para el entendimiento entre el ayuntamiento, ADIF y la Consejería de Fomento, para darle una solución de movilidad al Parque Tecnológico de Andalucía, que es donde ahora mismo más aprieta el zapato de cara a una posible ampliación. Y entendemos que ahí debe haber un entendimiento entre las administraciones.

Compartimos, por supuesto, el punto dos, en línea con la propuesta no de ley debatida anteriormente, que se debe evolucionar el billete único para que sea personal y se incremente el uso de la red de metro —en este caso, de la red de metro de Málaga—, porque es la mejor garantía de que los efectos en las arcas públicas sean menores. La tarifa técnica es muy elevada, el contrato con la concesionaria es muy gravoso para los malagueños, para los andaluces en general... Y hay que incrementar su uso. Es la única vía para poder pagar esta hipoteca que tenemos con el metro de Málaga.

Por tanto, hemos presentado una enmienda que, si el grupo proponente lo considera bien lo aceptará. Está en la misma línea y entendemos que es un poco más completa en relación con la propuesta no de ley debatida anteriormente.

Creo que ya he tocado todos los puntos de las enmiendas que hemos presentado, y no tengo nada más que añadir.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, Patricia Navarro.

### La señora NAVARRO PÉREZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la gestión de recursos que se ha destinado a la ejecución del metro de Málaga ha sido un auténtico desastre. Y en esto coincidimos, como no puede ser de otra manera, con el proponente de esta proposición no de ley, pero también con la Cámara de Cuentas, porque ya la Cámara de Cuentas —como también se ha dicho— ha advertido del sobrecoste que también se incluye en esta proposición no de ley.

Un sobrecoste que está por encima de lo que incluso se establece en esta iniciativa, porque estamos hablando de una desviación acumulada del ciento por ciento de la inversión, que la Cámara de Cuentas cifra en 1.400 millones de euros, o sea, casi el doble de lo que establece la propia iniciativa.

Como decía, coincidimos en este agujero, pero discrepamos, sin embargo, en las causas y en el diagnóstico.

Para el Partido Popular, el metro de Málaga no es ningún sinsentido, sino una infraestructura admirable, aunque inconclusa. Era necesaria para la ciudad, y es el fruto, además, de la aspiración de la mayor parte de los malagueños, que data de hace más de veinticinco años y además está suponiendo ya y supondrá aún más en el futuro un cambio en el modelo de movilidad de todos los malagueños.

Es un hecho que hoy Málaga es una ciudad más respetuosa con su medio ambiente y más cómoda para vivir, como consecuencia de la disminución de su tráfico gracias a la puesta en servicio de parte de esta infraestructura. La proposición no de ley señala que, para que se justifique la construcción de un metro ligero, la demanda debería situarse entre 100.000 y 200.000 usuarios, cantidad que según el proponente no se alcanza en la ciudad de Málaga. Lo que pasa es que no se aclara si la cantidad es mensual o anual.

Los últimos datos publicados, el 5 de julio de este mismo año, señalan que los usuarios del primer semestre fueron 2.600.000 viajeros, con demandas mensuales que tienen picos en torno a los 400.000 usuarios. Es decir, que para el Partido Popular el metro de Málaga tiene todo el sentido del mundo. También para nosotros la colaboración público-privada, como instrumento que permite satisfacer la demanda de infraestructuras de la sociedad en momentos de graves dificultades económicas causadas por desequilibrios presupuestarios y por problemas fiscales preexistentes, tiene también todo el sentido del mundo. Pero, eso sí, una colaboración público-privada bien gestionada y bien controlada, que ahí es donde está el problema. Esa colabora-

ción debe hacerse conforme a la legalidad. El informe especial de la Cámara de Cuentas concluye —y aquí está el quid de la cuestión— que difícilmente puedan incumplirse más obligaciones legales de todo tipo que las que se han incumplido por parte de la Junta de Andalucía en la consecución de este proyecto. No se realizó nunca una evaluación previa de coste-eficiencia, los pliegos incluyeron en el paquete concesional la redacción del proyecto de ejecución, con lo cual, se colocó al concesionario en el papel de juez y parte, y esto ha generado no pocos problemas que en gran parte han condicionado el coste final y las facturas que vamos a tener que pagar todos los andaluces. Por cierto, que son las únicas obras de toda España realizadas con este proyecto de ejecución dentro de la concesión.

Ahora, con una década de retraso, lo que interesa, señorías, y convendrán conmigo, es que la infraestructura se concluya de una vez por todas y que sea lo más útil posible para todos los malagueños y visitantes. Pero algunas cuestiones deben quedar claras. Pretende la proposición no de ley la consecución de nuevos acuerdos para finalizar el metro y para la puesta en funcionamiento de la estación de Guadalmedina y Atarazanas, y esto ya está acordado, hay que aclararlo; de hecho, las obras se están ejecutando y solo cabe pedir que se ejecuten con la mayor celeridad.

Ya existe también en Málaga una tarjeta monedero del consorcio metropolitano, así que dar un paso adelante con la implantación de un billete único nos parece una buena iniciativa, pero quizás deberíamos aprovechar para solicitar además que el metro ponga en marcha descuentos para diversos colectivos, con el objetivo de potenciar la función social del transporte público.

Y también nos parece correcto que cualquier ampliación del metro se someta al debate público, eso es precisamente lo que hubiera hecho falta, por ejemplo, en el debate sobre la imposición del tranvía al hospital civil, a pesar de la oposición de todos los vecinos de aquella zona.

La ampliación de la línea 1 al Parque Tecnológico de Málaga no debe retrasarse por más tiempo, no debe someterse a más debates. El PTA emplea a 15.000 trabajadores, que a diario plantean un serio problema de movilidad, con atascos y accidentes para acudir al trabajo. Para la ciudad de Málaga es una auténtica necesidad incrementar los medios de transporte público que garanticen el acceso a este centro de..., a estos centros de trabajo. Así lo ha entendido el ayuntamiento, lo ha entendido también el Gobierno de la nación, que ha iniciado los trámites para que el tren de cercanías llegue al PTA, lo que pasa es que esto es una solución factible solo para el 15% de los trabajadores. Así también lo entendió la consejería cuando, a través de la Agencia Idea, elaboró un estudio para llevar el metro al PTA en 2008. Y así lo ha entendido esta Cámara, cuando el 10 de diciembre de 2015 aprobó también una PNL en este sentido. Por eso, señoría, este, junto con la celeridad de la obra y el impulso del proyecto al completo, es el reto que tenemos por delante y donde, desde luego, el Partido Popular, el Grupo Parlamentario Popular, pero también el Grupo Municipal del ayuntamiento va a seguir dejándose la piel.

Muchas gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra el turno de intervenciones la señora Molina, proponente de esta PNL.

Ah, perdón. Bien. Perdón, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Bustinduy.

## La señora BUSTINDUY BARRERO

—Muchas gracias, presidente.

Bueno. Desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos de acuerdo en muchas de las cosas que se han dicho aquí, pero, sobre todo, lo que sí queremos plantear es que estamos de acuerdo con la propuesta que hace el Grupo Parlamentario de Podemos en cuanto a los acuerdos que se establecen en el texto de la proposición no de ley. Pero no así en la exposición de motivos, porque algunas veces las historias se cuentan con medias verdades y no se corresponden con la realidad al cien por cien.

Y creo que es muy importante, ya que se da una circunstancia que todo el mundo..., en la que todos coincidimos, de que lo del metro de Málaga se ha convertido en la historia interminable, pues, saber un poquito de qué ha ido esta historia.

En relación a la cifra de 403 millones de euros a la que se ha aludido, eso no refleja el valor del proyecto constructivo final; es decir, eso está en relación con el estudio informativo, el anteproyecto, que es como se planteaba inicialmente. Es decir, hablándose de una obra que, por supuesto, además tiene carácter subterráneo por voluntad del alcalde, que hubo que hacerlo subterráneo porque el alcalde se empeñó, en un ámbito urbano consolidado y en una ciudad como la de Málaga, que cuando no hay agua hay restos, es decir, que eso da unos problemas horribles, pero hubo que hacerlo para dar respuesta al señor de la Torre, pues a eso ha habido además que irle sumando incorporaciones de las distintas administraciones, en las que la Junta de Andalucía ha llegado a acuerdo con ellas y no les ha puesto pegas, por entender que el metro tenía que ser una cosa de todos. Y ha habido administraciones o instituciones, como el Ayuntamiento de Málaga, que sigue pidiendo, no es que lo haya pedido históricamente, es que sigue y sigue, o como el Ministerio de Fomento o la propia Universidad de Málaga.

En relación a lo que se ha planteado aquí de la colaboración público-privada, creo que habría que plantear, un poquito, por qué se hizo en este momento esta fórmula para financiar proyectos que eran macroproyectos que la Junta de Andalucía tenía que abordar en un momento determinado y que, además, Europa en ese momento estaba incentivando esa fórmula de contratación por entender que así se podía, de alguna manera, parar el déficit, el techo del déficit, y se aconsejaba.

No obstante, la Junta de Andalucía, una vez que es verdad que dio ese paso, a partir de un momento determinado, no ha vuelto a licitar absolutamente ninguna obra, ni en materia ferroviaria ni de infraestructuras, a través de esta fórmula de colaboración público-privada. Es decir, ya la Junta de Andalucía ha desechado y en los últimos años no lo ha hecho.

Pero hay que ponerse en el contexto, y es que, en la fecha en la que se decidió la puesta en marcha de estas infraestructuras, tanto en Málaga como en Sevilla, estoy hablando de los años 2000-2004, a riesgo de parecer la Abuelita Cebolleta, pues, el Gobierno de la Nación, del Partido Popular, negó a la Junta de Andalucía la cofinanciación de los metros en Andalucía, mientras que sí estaba, por supuesto, colaborando con la financiación de los metros en los otros territorios en donde se estaban haciendo, léase Madrid, Barcelona o Valencia. Pero la colaboración del Estado no fue posible hasta el año 2005, cuando José Luís Rodríguez Zapatero es el presidente del Gobierno y Magdalena Álvarez la ministra de Fomento, que fue la que realmente se comprometió, con 218 millones de euros, para el metro de Sevilla y, con 175, para el de Málaga. Y creo

que es importante saber eso porque, además, estábamos y veníamos de una situación absolutamente injusta, como la que estamos viviendo actualmente con el Gobierno de España del Partido Popular, en la que a Andalucía, como siempre, el Gobierno de Aznar en aquel tiempo y ahora el de Rajoy nos intentan quitar lo que es nuestro. Y en aquel tiempo no nos reconocían el censo oficial y, por lo tanto, no nos financiaban lo que era nuestro y, por tanto, teníamos un déficit de financiación desde el punto de vista del Gobierno de la Nación, cosa que también corrigió luego el Gobierno de Zapatero, con 2.500 millones de euros que le dio a nuestra comunidad. Por tanto, creo que eso es importante que lo planteemos.

Y, en relación a lo de la revista del carril bus, es que es una revista de unos señores que tienen, trabajan con autobuses y, por lo tanto, es lógico que no estén a favor del metro y, por lo tanto, es normal y es lógico, *logiquísimo*, que pongan todo tipo de pegas, puesto que ellos son una asociación de empresas de transporte urbano por carretera que, por lo tanto, claro, está claro que no van a hablar a favor de ningún metro.

Pero, además, creo que es muy importante también, un error que se ha dado o que me ha parecido entender, porque lo que no podemos hacer es medir la inversión total con la demanda parcial del metro de lo que hay ahora mismo. Es decir, la inversión total la tendríamos..., las cuentas tendríamos que hacerlas con..., o con todo lo que..., cuando ya esté previsto, es decir, cuando las previsiones que hay de todo, o con lo que existe en la actualidad. Entonces, las cuentas serían absolutamente otras.

Dicho esto, tanto el consejero como este grupo parlamentario lo que estamos diciendo es que lo que hay es ya que acabar con todas las historias y terminar las líneas 1 y 2 del metro, que ya han sido corregidas, re-quetecorregidas, vueltas a acordar y ratificadas con el ayuntamiento de Málaga, para que acabemos de una vez y dejemos de gastar dinero de los ciudadanos en balde y tengamos realmente esta infraestructura que, además, es necesaria para la ciudad.

Y, relativo al pacto de la movilidad, a mí me gustaría decir que es verdad que, por supuesto, hay que establecer esa colaboración interinstitucional, pero que el ayuntamiento de Málaga ha venido hasta ahora haciendo lo contrario; es decir, es que cuando se diseñaron las líneas de metro, el ayuntamiento se entretiene en modificar unas líneas de autobuses que eran igual que el metro pero por encima. Es decir, una cosa absolutamente de locos, porque, mire usted, me parece que el problema del alcalde de Málaga con el metro...

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Bustinduy, vaya usted...

## La señora BUSTINDUY BARRERO

—... es absolutamente patético.

Voy a intentar terminar lo antes posible.

El Plan de Movilidad Sostenible está aprobado por el Ayuntamiento de Málaga, pero no lo pone en marcha, y eso es un tema absolutamente municipal. Quiero decir con esto que, por supuesto, el consenso político es necesario en todos los temas, y más en los temas que afectan a movilidad. Y nosotros estamos de acuerdo en lo que usted plantea, que todas las..., no solo las fuerzas políticas sino las instituciones se pon-

gan de acuerdo por un pacto por la movilidad en Málaga y se hagan..., y se racionalicen todas las infraestructuras que sean necesarias.

Nosotros, por supuesto, vamos a seguir apostando por que la línea 2, la del Hospital Civil, se haga. Y entendemos que eso queda fuera de su punto último, del punto último de la propuesta que hace. Y, por nuestra parte, apoyaríamos los tres puntos que usted plantea sin ningún tipo de problema.

Eso sí, coincido con la portavoz del Partido Popular en lo de llegar a acuerdos en la finalización de las obras. He querido entender que usted se refiere a las dos líneas y por eso he dicho lo de llegar a acuerdos, porque lo de la línea..., lo de Guadalmedina-Atarazanas está claro que queda bien claro en la segunda parte de la proposición. Si es así, ningún problema y absolutamente de acuerdo con lo que usted ha planteado en los puntos de acuerdo que vamos a proceder posteriormente a la votación.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Bustinduy. Ha hecho usted un esfuerzo por terminar...

Señora Molina, ahora sí le toca a usted cerrar el turno y el posicionamiento de las distintas enmiendas que ahora tiene que hacer.

## La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, algunos comentarios a colación del debate suscitado. Es verdad que buena parte de la exposición de motivos estaba fundamentada y basada en el derroche que habían supuesto todas las inversiones que se han ido haciendo y las ampliaciones de capital y de inversión.

Teniendo en cuenta que de todas maneras, aun sabiendo que ha sido un despilfarro, el dinero invertido ya está gastado, y, evidentemente, lo que hay es que darle la utilidad necesaria. La intención de la PNL era precisamente eso, apremiar en cierto modo a que se acabe con ese déficit que tiene porque al haber únicamente dos líneas inconclusas, los usuarios son menos de las previsiones que se tendrían de haber acabado un metro en condiciones. Las propuestas para Málaga que nosotros queríamos hacer eran el ramal de cercanías que fuese al PTA, nos parece fundamental; las medidas de acceso al PTA, que deben de ser de transporte público, nunca nuevos viales —además hay que intentar que la actividad del PTA no esté tan concentrada—, y la conexión con el tren litoral.

Los acuerdos serían la finalización del metro, fundamentalmente; el billete único urbano, que creo que todos han estado de acuerdo en que sería una buena propuesta —y, además, creo que el compañero de Ciudadanos ha comentado que sería interesante..., no, ha sido, ha sido la compañera del PP, muy interesante que se consideren en la tarjeta de transporte público recortes y reducciones a colectivos especialmente necesitados—; la moratoria del proyecto de ampliación de la red de metro.

La red es más viable cuantos más pasajeros tenga el tranvía. Por tanto, pese a lo que dice el..., como decía la compañera Bustinduy de, efectivamente, esa revista, era poco apropiado haber argumentado con ella porque es de transporte de autobuses. Pero la realidad es que el Ayuntamiento de Málaga se ha dedicado a

competir entre los dos modos de movilidad: el metro y el autobús. Y eso es lo que no consideramos que sea, que tenga lógica. Porque lo que sí necesitamos, Málaga necesita, es una red de transporte eficiente y de alta capacidad, por ser una ciudad, además, muy poblada —tiene más de 550.000 habitantes— y por tener una forma bastante lineal, entre El Palo y Teatinos hay mucha mayor distancia que..., como pasa en otras ciudades, como pueda ser en Sevilla o Córdoba, u otras que son más redondeadas. Eso no implica que tengan que ser, necesariamente..., los siguientes tramos que se hagan del metro que tengan que ser soterrados. Evidentemente, nosotros optaríamos más por un tipo tranvía o metrobús con plataforma reservada, que sería más barato, eficiente, de gran capacidad y con similar velocidad técnica que el metro o el tranvía. Además le robaría sitio al vehículo privado de manera directa.

Por todo eso, la intención es que se establezca una mesa de diálogo permanente entre todos los actores implicados y todas las administraciones. Aceptamos como había dicho antes el texto de la enmienda de Ciudadanos, del punto número 1, la adición que hace...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No...

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Ciudadanos es 2 y uno nuevo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ciudadanos es 2 y uno nuevo.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Sí, sí, sí, bueno. Una..., la modificación que hace, el punto 1, se la acepto.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No, no, así no es, esa es del Popular, la modificación del punto 1 es del Popular. Ciudadanos no propone la modificación del punto 1.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Del 2.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Del 2.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Del 2. Sí, sí, ese.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—¿Vale?

La señora MOLINA CAÑADAS

—Y la adición de otro punto, que también se la aceptamos.

Y del PP aceptaría..., no acepto la modificación del 1, sí la del punto 2, la del...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón, perdón.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No puede, son dos modificaciones del 2.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Son dos modificaciones del 2.

La señora MOLINA CAÑADAS

—¿Cómo dos modificaciones del 2?

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Está aceptando dos modificaciones del 2, no puede hacerlo.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Tendrías que cambiarla.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—O hacer una transaccional...

La señora MOLINA CAÑADAS

—No, verás. Aceptaba la modificación que hacía..., la modificación del punto 2.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí, la de Ciudadanos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—La del pun..., no..., y del PP, el PP también me hace...

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Claro, pero las dos no puedes aceptarlas, no puede haber dos puntos 2.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Perdón. La del punto 2, crear el bono de transporte... Vale, vale, vale. Bueno, sí. La de Ciudadanos, que viene..., básicamente son lo mismo. Sí, la de Ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La de Ciudadanos.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No la del PP.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No la del PP. ¿Alguna más?

La señora MOLINA CAÑADAS

—La del PP viene a decir lo mismo, o sea, que acepto la de Ciudadanos, que se puede asimilar con la del PP, ya está.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vale, vale.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Y del PP no aceptaría ninguna otra.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Vale, perfecto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a proceder a..., señorías, a las votaciones de las tres PNL, ruego estén lo más atentos posible. Perdón.

*[Intervención no registrada.]*

*[Rumores.]*

La señora MOLINA CAÑADAS

—¿Puedo...? Verá, es que en la..., sí. Da la impresión, por las intervenciones que han tenido casi todos los grupos, que en la proposición no queda..., no queda del todo claro la cuestión...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí, sí, sí.

La señora MOLINA CAÑADAS

—No queda del todo claro la cuestión de a partir de cuándo habría que cumplir los acuerdos, o hacer la moratoria y sentarse a debatir por dónde continúan los trazados. Asumiríamos..., o sea, en la proposición, que el tramo hasta el hospital civil está ya aprobado y presupuestado...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—*[Intervención no recogida.]*

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Si se me permite. Creo que solo cambiando una palabra tendríamos la solución de todo.

La señora MOLINA CAÑADAS

—¿Cuál?

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Que en lugar, en el punto 1, en lugar de decir «llegar a acuerdos» que, además, la portavoz del Partido Popular ha dicho que los acuerdos ya existen, y es verdad, sería cumplir los acuerdos. Y en el cumplir los acuerdos, como la línea 2 está ahí, estamos hablando de las dos líneas y, por tanto, el punto 3 «de decidir la moratoria de cualquier fecha de ampliación», ahí dejaríamos ya fuera la 1 y 2, que está en el cumplir los acuerdos del punto 1.

Entonces, desde mi punto de vista, solo modificando la palabra «llegar» por «cumplir», hemos solucionado ese problema, desde mi punto de vista, si la proponente lo acepta...

La señora MOLINA CAÑADAS

—Sí, sí, sí. Lo acepto.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—¿No?

La señora MOLINA CAÑADAS

—«Cumplir», sí.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

---

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Sí, pero es que yo creo que estamos todos de acuerdo.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... cambiar la palabra, simplemente cambiar la palabra del punto 1.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdón, es una enmienda *in voce*, significa que todo el mundo tiene que estar de acuerdo. Lo digo...

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Es que, por eso estoy preguntando.

[*Rumores.*]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Vale?

La señora MOLINA CAÑADAS

—Sí, sí.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Claro, cumplir los acuerdos, ¿no?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vale, vale.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—¿Vale? Venga, gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a votar en primer lugar...

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Es que es mejor, porque...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a votar, en primer lugar, las mejoras tarifarias del transporte público en ciudades andaluzas — que me corrija el letrado—, que son tres puntos. En el primero aparece la enmienda *in voce* del Partido Socialista. En los otros dos puntos van dos enmiendas del Partido Socialista —me corrige Ciudadanos—, y un cuarto punto..., y un cuarto punto, que es una enmienda de Podemos, ¿correcto?

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Correcto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Así queda, ¿de acuerdo? Bien.

Se inicia la votación.

Va junta, es que nadie me ha pedido voto separado.

[*Rumores.*]

La primera, la primera, Alicia, la primera.

Bueno, por unanimidad.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Unanimidad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perfecto.

Venga, pasamos a la segunda proposición no de ley que formula el Partido Popular. Es relativa a la inclusión de la variante de las Angosturas en el plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía, PISTA 2020.

Se inicia la votación.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

A ver, a ver, ha habido... Volvemos, volvemos a repetir la votación. Volvemos a repetir la votación.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada al haber obtenido 8 votos a favor, 2 votos en contra y 7 abstenciones.*

Pasamos al punto 3, que quedaría...

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—El punto 1 es una enmienda *in voce*.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El punto 1 es una enmienda *in voce*, cambiando la palabra que todos habéis aceptado.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Efectivamente. El punto 2 es la enmienda de Ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El punto 2, la enmienda de Ciudadanos.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—El punto 3, según texto inicial.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El punto 3, según texto inicial.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Y un punto 4, que es una enmienda de Ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Y un punto 4, que es una enmienda de Ciudadanos, ¿de acuerdo? Bien.

Se inicia la votación.

[*Rumores.*]

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—De todo, de todo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—De todo.

[*Rumores.*]

Ah, bueno, si no se pide... Me temo que no voy a poder adivinarlo. Venga, señora Martínez.

Vamos a ver, venga, díganme.

Bueno, antes no había pedido ningún grupo nada, por tanto, se votaba todo. Si ahora el Partido Popular quiere pedir votación separada de...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí, de cada uno de los puntos: 1, 2 y 3 por separado.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Entonces...

Votamos el punto 1. Se inicia la votación.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Unanimidad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado por unanimidad.*

¿De acuerdo?

Votamos el punto 2.

Se inicia la votación.

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

También, también unanimidad. Bien.

Votamos el punto tres.

Se inicia la votación.

Aquí sí hay diferencias.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 257

X LEGISLATURA

26 de octubre de 2016

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Siete, nueve, diez.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 10 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.*

Y votamos el nuevo punto, el punto cuarto, que es una enmienda de Ciudadanos.

Se inicia la votación.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Unanimidad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado por unanimidad.*

Señorías, se levanta la sesión.

---

