

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 16 de mayo de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-18/APC-000561. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería en las carreteras y puertos de titularidad autonómica para corregir los daños ocasionados por el temporal.
- 10-18/APC-000582. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en las carreteras y puertos de titularidad autonómica por los daños ocasionados por el temporal, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz y Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

10-18/PEC-000009. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a venta suelo público en Rincón de la Victoria, Málaga, presentada por el Ilmo. Sr. D. José Antonio Castro Román, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/PEC-000016. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a situación de las viviendas de la sociedad municipal Prosuvisa en Santiponce, Sevilla, presentada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001563. Pregunta oral relativa a turistificación de los barrios históricos, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-000520. Pregunta oral relativa a coste medio de financiación de los Fondos Reembolsables gestionados por la Consejería de Fomento y Vivienda, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Antonio Miranda Aranda, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000581. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras, Almería, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Bosquet Aznar y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000656. Pregunta oral relativa al puerto seco de Antequera, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000777. Pregunta oral relativa a tranvía Alcalá de Guadaíra, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000783. Pregunta oral relativa a sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda en Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000845. Pregunta oral relativa a reactivación de la variante de Arriate, Málaga, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

10-18/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre fiscalización del programa presupuestario 43A 'Vivienda, Rehabilitación y Suelo', ejercicio 2015.

10-18/OICC-000007. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000317. Proposición no de ley relativa a estudio y eliminación de riesgos existentes en la circunvalación de La Palma del Condado, carretera A-472, presentada por el G.P. Ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

10-18/PNLC-000108. **Proposición no de ley relativa a inicio de la autovía cuenca minera, Huelva**, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/PNLC-000127. **Proposición no de ley relativa a actuaciones para la adecuación y mejora de las condiciones de calidad y seguridad del trazado de la carretera nacional 433**, presentada por el G.P. Socialista.

10-18/PNLC-000170. **Proposición no de ley relativa a tren de cercanías de Almería**, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-18/PNLC-000172. **Proposición no de ley relativa a impulso definitivo al tramo Algeciras-Bobadilla del Corredor Transeuropeo Mediterráneo**, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, ocho minutos del día dieciséis de mayo de dos mil dieciocho.

COMPARECENCIAS

10-18/APC-000561 y 10-18/APC-000582. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería en las carreteras y puertos de titularidad autonómica para corregir los daños ocasionados por el temporal (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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

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

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

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

10-18/PEC-000009. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a venta suelo público en Rincón de la Victoria, Málaga (pág. 23).

Decaída.

10-18/PEC-000016. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a situación de las viviendas de la sociedad municipal Prosuvisa en Santiponce, Sevilla (pág. 23).

Decaída.

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001563. Pregunta oral relativa a turistificación de los barrios históricos (pág. 23).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

10-18/POC-000520. Pregunta oral relativa a coste medio de financiación de los Fondos Reembolsables gestionados por la Consejería de Fomento y Vivienda (pág. 27).

Intervienen:

D. José Antonio Miranda Aranda, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-18/POC-000656. Pregunta oral relativa al puerto seco de Antequera (pág. 30).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000777. Pregunta oral relativa a tranvía Alcalá de Guadaíra, Sevilla (pág. 33).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000783. Pregunta oral relativa a sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda en Andalucía (pág. 36).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000845. Pregunta oral relativa a reactivación de la variante de Arriate, Málaga (pág. 40).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-000581. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras, Almería (pág. 43).

Intervienen:

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

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

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

10-18/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre fiscalización del programa presupuestario 43A 'Vivienda, Rehabilitación y Suelo', ejercicio 2015 (pág. 46).

Intervienen:

D. Antonio Manuel López Hernández, presidente de la Cámara de Cuentas.

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

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

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

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

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

10-18/OICC-000007. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (pág. 58).

Intervienen:

D. Antonio Manuel López Hernández, presidente de la Cámara de Cuentas.

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

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

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000127. Proposición no de ley relativa a actuaciones para la adecuación y mejora de las condiciones de calidad y seguridad del trazado de la carretera nacional 433 (pág. 68).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 3: aprobado por 12 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

10-18/PNLC-000108. Proposición no de ley relativa a inicio de la autovía cuenca minera, Huelva (pág. 74).

Intervienen:

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

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

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

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

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 10 votos en contra y ninguna abstención.

10-17/PNLC-000317. Proposición no de ley relativa a estudio y eliminación de riesgos existentes en la circunvalación de La Palma del Condado, carretera A-472 (pág. 82).

Intervienen:

D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.

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

Dña. Carmen Céspedes Senovilla, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000170. Proposición no de ley relativa a tren de cercanías de Almería (pág. 88).

Intervienen:

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

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

Dña. Aránzazu Martín Moya, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Caridad López Martínez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000172. Proposición no de ley relativa a impulso definitivo al tramo Algeciras-Bobadilla del Corredor Transeuropeo Mediterráneo (pág. 96).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.

Votación del punto 2: aprobado por 10 votos a favor, 5 votos en contra y 2 abstenciones.

Se levanta la sesión a las quince horas, ocho minutos del día dieciséis de mayo de dos mil dieciocho.

10-18/APC-000561 y 10-18/APC-000582. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería en las carreteras y puertos de titularidad autonómica para corregir los daños ocasionados por el temporal

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Vamos a dar inicio a la Comisión de Fomento y Vivienda, con la comparecencia agrupada, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería en las carreteras y puertos de titularidad autonómica, para corregir los daños ocasionados por el temporal; comparecencia pedida por el Consejo de Gobierno y por el Grupo Socialista.

Para iniciar esta comparecencia tiene la palabra el señor Consejero, por quince minutos.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, buenos días.

Efectivamente, las condiciones meteorológicas durante este invierno han provocado una serie de incidencias, tanto en la red de carreteras de Andalucía como en los puertos andaluces.

El primer objetivo que hemos perseguido, a la hora de priorizar las intervenciones para subsanar los daños ocasionados por el temporal, ha sido, como ustedes pueden comprender, la búsqueda y la seguridad de las personas -en primer lugar-, en la circulación, y en la navegación marítima.

Una vez evaluados los daños ocasionados, se han puesto en marcha las acciones necesarias para atender los desperfectos que requerían con urgencia la reparación. En concreto, en materia de carreteras, estamos acometiendo actuaciones en diecisiete puntos diferentes de la red.

En la provincia de Cádiz, se han declarado de emergencia dos actuaciones:

La primera de ellas, en la A-374, en el término municipal de El Gastor, donde se han producido desprendimientos de taludes, afectando a la calzada de la carretera. Se ha procedido a la retirada de los restos de malla de simple torsión existente; a la limpieza y saneo del talud -con retirada de rocas con riesgo grave de desprendimientos-; y a la instalación de una nueva malla metálica de triple torsión; la ejecución de malla de cables de acero ancladas y a la ejecución de cunetas de guarda de coronación. La inversión realizada asciende a 175.587 euros, y los trabajos se encuentran en avanzado estado de ejecución.

La segunda actuación se lleva a cabo en la A-2300, en Grazalema. En este caso, las actuaciones previstas consisten en el saneamiento del terraplén existente en la vía; ejecución de nueva obra de drenaje transversal; el desvío de agua; la reconstrucción de terraplén y la ejecución de firmes. En este caso, el importe de las actuaciones asciende a 132.054 euros.

En la provincia de Córdoba, se han priorizado tres actuaciones:

En la A-339, en el término municipal de Priego de Córdoba, como consecuencia de un deslizamiento que afectó a la calzada, se está llevando ahora la reparación. Se está estabilizando el deslizamiento mediante la ejecución de dos pantallas de micropilotes y reconstrucción del firme, de la señalización y el balizamiento, con una inversión de 222.852 €.

En la A-3150, en Palma del Río, se está corrigiendo también el deslizamiento que se produjo, provocado por la erosión de un arroyo que circula paralelo a la carretera. Se está ejecutando un tramo, en variante, para separarlo del cauce, y otras obras de drenaje transversal, con un presupuesto de 301.436 euros.

Y en la A-3125, en Baena, se están corrigiendo los daños que ocasionaron la inundación de la carretera, mediante la elevación de la rasante; ampliación de la obra de drenaje existente, y construcción de una nueva, para dar continuidad al agua proveniente del arroyo Vaquerillo, llevándose a cabo una inversión con un importe de 209.344 euros.

En la provincia de Granada, también se están realizando tres actuaciones:

En la A-4030, en el término municipal de Güéjar Sierra, se produjo un colapso integral del pontón situado en el kilómetro 3, y daños estructurales en otro pontón del km 1 al 2. La actuación que se está desarrollando consiste en la colocación de una cadena de escollera hormigonada, aguas arriba de ambos pontones; y la reconstrucción completa del primer pontón y el refuerzo estructural del segundo. El presupuesto de la obra asciende a 60.418 euros.

En la A-348, en los términos municipales de Cástaras y Lobras, dónde se produjeron varios deslizamientos que afectaron a la calzada, se está procediendo a la retirada de tierras al vertedero, y retaluzado del monte; así como la ejecución de un muro de escollera y mejora del drenaje. La inversión en estas reparaciones es de 228.704 euros.

Y en el A-308, en el kilómetro 3 y 26, localizados en los términos municipales de Iznalloz, Píñar, Morelábor y Huélagos, se llevaron actuaciones encaminadas a la reconstrucción de la capa de rodadura del firme que quedó deteriorado; en este caso, con una inversión de 363.000 euros.

En la provincia de Huelva, se acometerán dos obras de emergencia:

Una en la A-493, que va de La Palma del Condado a Valverde del Camino, donde se ha de llevar a cabo un refuerzo del firme que abarcará el recorrido entre los kilómetros 27 y 33 de la vía, con una inversión de 252.130 euros.

Y una segunda obra de emergencia, en la A-436, en Nerva, donde se ha producido un deslizamiento de talud, y se va a llevar a cabo el tratamiento de retranqueo, controlando el talud con un posterior enrejado y canalización de drenajes superficiales en la cabeza del talud, con una inversión de 204.157 euros.

En la provincia de Jaén, estamos desarrollando cuatro actuaciones:

En la A-316, a la altura de Baeza, donde se está acometiendo la reparación y estabilización del terraplén que se deslizó en la calzada. Para ello, se está construyendo una pantalla de pilotes anclada, y se está consolidando el terraplén con inyecciones de lechada. La inversión asciende a 403.789 euros.

En la A-6050, en Castillo de Locubín, donde se produjo un aumento significativo del caudal del río San Juan, afectando a la cimentación de la pila central de un puente, que ha provocado el hundimiento de las vigas de hormigonado en el que se apoyaba. Se está procediendo a la demolición de la pila y el tablero, y a su reconstrucción. La inversión es de 149.980 euros.

Y en la A-315, en Quesada, donde se ha producido un deslizamiento de talud, y se está acometiendo la ejecución de un muro de escollera, limpieza, y transporte del material y retaluzado, con un presupuesto de 221.615 euros.

Y en la A-305, en Porcuna, donde se produjo el colapso de la estructura como consecuencia de un descalce de la pila central. Se está acometiendo la reconstrucción de la pila y un refuerzo metálico, con una inversión de 208.654 euros.

En la provincia de Málaga, se han declarado de emergencia dos actuaciones:

En la A-374, entre los kilómetros 9 y 20, en Ronda y Montecorto, respectivamente, donde se han producido deslizamientos de terraplenes en la calzada; en el km 9, se va a llevar a cabo la construcción de un muro de escollera; y en el kilómetro 18, se ejecuta una zanja drenante en el pie del terraplén, que están previstas también, acompañadas de unas inyecciones de lechada de cemento para consolidar el cuerpo del terraplén; y se va a regularizar el firme afectado. El presupuesto de estas actuaciones asciende a 179.704 euros.

Y en la A-7201, en Cuevas Bajas, donde la afección del arroyo Burriana, que discurre muy próximo a esta zona, ha provocado un deslizamiento, con la consecuencia [de la] rotura de un drenaje transversal. Las obras consisten en la reparación del drenaje; la construcción de una variante de trazado en la carretera hacia una zona más estable y más alejada del arroyo; y la inversión representa un montante de 187.336 euros.

A estas dos actuaciones se sumará próximamente una tercera en la carretera A-7075, en los términos municipales de Almogía y Villanueva de la Concepción, donde se va a acometer la reparación de la estructura del puente dañado; el acondicionamiento del cauce del arroyo Hondo, que discurre paralelo a la carretera; el refuerzo y reposición de la escollera dañada; y el acondicionamiento de los aliviaderos de los estribos de la estructura. La inversión prevista en estas actuaciones es de 565.210 euros.

Y, por último, en la provincia de Sevilla las actuaciones se centran en varios tramos de la A-92, a la altura de Arahal, Puebla de Cazalla, Osuna y Estepa, donde se están preparando un camino de servicio, se lleva a cabo la reconstrucción de cunetas, la reposición de vallas de cerramiento en la carretera y la estabilización de terraplenes. El importe de estas actuaciones de 497.578 euros.

En materia portuaria, los daños han sido numerosos a lo largo de toda la costa andaluza. Casi todas las instalaciones han sufrido, en mayor o menor medida, algún desperfecto derivado del viento o de las inclemencias meteorológicas, si bien las más numerosas —y las de más gravedad— se han registrado en los puertos del arco atlántico, que exigen una mayor inversión y en una actuación más rápida. Una primera valoración de daños sitúa la inversión necesaria en 3.370.000 euros.

Las actuaciones se han centrado, en primer lugar, en la restitución de las condiciones de seguridad en la navegación, que se vieron afectadas; y en un segundo orden de prioridad, en la reposición de los elementos que permitiesen el mantenimiento de las necesarias condiciones operativas en los recintos portuarios. Para restituir la seguridad de las instalaciones se ha procedido, en primer lugar, a la restitución de los sistemas de identificación de los canales de navegación de los puertos, recolocando y reponiendo los sistemas de boyas de los canales de navegación del río Guadiana, del río Carrera, de la ría del Piedras, y del canal de la Ría de Punta Umbría. Como les decía, estos trabajos han permitido, en muy breve plazo de tiempo, restituir las condiciones de seguridad para la navegación marítima, prácticamente en todo el frente portuario de Huelva, del que dependen, como entenderán, las flotas pesqueras de Ayamonte, Punta del Moral, Isla Cristina y Punta Umbría.

Y, en un segundo escenario, se han llevado a cabo campañas batimétricas de urgencia para conocer el estado de los canales de navegación. De las comprobaciones batimétricas urgentes realizadas se desprende que se ha producido una acumulación de 1.900.000 metros cúbicos de arena, una acumulación que, obviamente, dificulta el normal desarrollo de la actividad portuaria, pero que a la vez, haciendo de la necesidad virtud, representa una oportunidad que ese cúmulo de arena..., los puertos acaben siendo también útiles para la restitución de las playas del litoral, básicamente de Huelva y de Cádiz.

Estamos trabajando de manera conjunta con la Dirección General de Costas del Estado para que, en el menor tiempo posible, podamos restituir las condiciones de seguridad iniciales en los canales de navegación y abordar también la regeneración de las playas, litorales, cuya reposición resulta imprescindible de cara al mantenimiento del turismo del litoral en estos meses próximos de verano. Parecía razonable que, habiendo necesidad de eliminar ese cúmulo de arena en los canales de navegación y en la bocana de los puertos, el Estado pudiera también, a través de Costas, en lugar de ir a extraer arena de fondos marinos, con mayor riesgo en términos de impacto medioambiental y con mayor coste económico, hacer una operación que permitiera sacar arena donde representa un obstáculo y utilizarla para regenerar playas donde es necesario.

Se han realizado dragados de urgencias en los canales de navegación de Conil y Barbate, así como la redacción de los proyectos necesarios para llevar a cabo, en estas instalaciones, dragado de mayor entidad que garantice durante un mayor periodo de tiempo las necesidades de seguridad en la navegación. Estos dos dragados de emergencia se han realizado en Barbate y Conil, ya han finalizado, y han permitido la retirada de un total de 20.200 metros cúbicos de arena para garantizar a la flota la navegabilidad en ambos puertos.

En concreto, con el dragado recién ejecutado en el puerto de Conil, se han extraído 10.069 metros cúbicos de arena, que se han utilizado en la regeneración de la playa de Fuente del Gallo en el mismo municipio. Y, por su parte, en el puerto de Barbate se han extraído 10.221 metros cúbicos de arena que se han empleado en la regeneración de la playa del Botero, también en la misma localidad. Estamos igualmente realizando inspecciones técnicas de mayor profundidad que ayuden a conocer las consecuencias estructurales que algunos elementos portuarios han podido sufrir. Una vez concluidas estas inspecciones, se están redactando los documentos técnicos que permiten la contratación de las obras necesarias. Así, se están redactando ya los proyectos constructivos para la restitución de los mantos de abrigo de los diques de Punta del Moral y Guadiana.

En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo para restituir la operatividad de los recintos portuarios, se ha procedido a la reparación de los desperfectos sufridos por las instalaciones de alumbrado, como ha ocurrido en el puerto de Barbate, donde se ha reparado la caída de una línea eléctrica de alumbrado que dejó sin suministro a parte de la zona de trabajo del puerto pesquero; o en el puerto de bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, donde se han reparado los daños ocasionados en la instalación del alumbrado.

Se han iniciado también las reparaciones de los sistemas de amarre de la flota que se han visto afectados por el temporal, especialmente crítico en los puertos como Rota o como Chipiona. El temporal y el agua, que han traído enormes ventajas al final para la agricultura, para el empleo, para la actividad económica en Andalucía, ciertamente ha dejado también algunas secuelas. Y estas son las que el Gobierno de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, en el ámbito de sus competencias, carreteras y puertos, está procediendo a restituir a su estado operativo en el menor tiempo posible.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Y pasamos al posicionamiento de los distintos grupos y, para ello, tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, su portavoz, el señor Hernández White. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, presidenta. Buenos días.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy, para explicar las actuaciones de su consejería en materia de carreteras y puertos de titularidad autonómica, para corregir los daños del temporal que hemos sufrido en Andalucía entre los meses de febrero y mayo de este año.

Bueno, según nos ha explicado, las actuaciones..., algunas que se han realizado ya; otras, la mayoría..., otras que están en marcha afectan, fundamentalmente, a carreteras y a varios puertos de Cádiz. Las provincias más afectadas, indudablemente, han sido Cádiz y Huelva, pero quería preguntarle: se identificaron inicialmente una serie de actuaciones de carreteras afectadas por parte de la consejería, un total de 48 carreteras afectadas en toda Andalucía —excepto en Almería, donde el temporal no ha tenido tantos efectos como en la zona occidental— y son un total de 48 carreteras. Ha mencionado las actuaciones que son las que se han considerado más prioritarias, las que se han declarado como de emergencia, y que ya han sido adjudicadas, como ha comentado, y la mayoría de los casos ya se están ejecutando las obras, y en algunas ya se ha finalizado.

Pero son 48 las carreteras afectadas, según la valuación que hizo inicialmente su consejería, especialmente en la provincia de Huelva, con 20 carreteras dañadas; también en Sevilla, con 9; Málaga, Cádiz, Córdoba, Jaén... Y lo que observamos es que hay algunas que no han sido identificadas como prioritarias, y por esas precisamente quería preguntarle. Porque, en Huelva, pues, por ejemplo no ha mencionado la carretera A-497, la A-5050 entre Isla Cristina y Cartaya. En Huelva hay muchas carreteras afectadas: son 22, un total de 22, y me ha parecido escuchar, y también haber leído, que son dos las actuaciones que se han llevado a cabo.

Esto ocurre también en Málaga, donde no se ha actuado en la A-366, ni en la A-356; en Córdoba, la A-3176; en Sevilla, donde se ha actuado en la A-92, pero hay una serie de carreteras donde no se ha identificado como prioritario. Así, en todas las provincias.

Aunque, bueno, alguna de estas declaraciones de emergencia que se han llevado a cabo se han producido daños, además, daños que ya existían anteriormente, previamente al temporal; y, con lo cual, los daños se han visto acrecentados.

Creemos también que es necesaria una mayor labor de prevención a través de la conservación y del mantenimiento de las vías. Sin duda, en materia de puertos, en los puertos del Atlántico, ya ha mencionado que han sido, evidentemente, los más afectados por el temporal; y las actuaciones en Punta Umbría, Barbate y Conil, en ese sentido, han sido adecuadas. Pero, en general, también hay otros daños sufridos de menor entidad que también deben ser reparados.

Por eso, le planteamos esta serie de preguntas, de dudas, de cuándo se va a actuar sobre carreteras que no han sido identificadas como prioritarias, y que sí han sido dañadas por el temporal en prácticamente to-

das las provincias, qué plazo se va a seguir para su arreglo y qué acciones preventivas para que los daños no se acumulen un temporal tras otro.

Nada más, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Buenos días, señor consejero.

Le agradecemos la información que nos traslada sobre todas las actuaciones realizadas. Efectivamente, no ha sido un solo temporal, sino varios seguidos a lo largo del mes de marzo y abril, en el que los servicios de emergencias andaluces tuvieron que gestionar multitud de incidencias relacionadas con los efectos del temporal asociado a la borrasca que había entrado, la borrasca Emma en toda comunidad.

La mayoría de ellos estuvieron relacionados con la caída o arrastre de árboles, carteles, objetos, anegaciones puntuales de vías públicas, garajes, viviendas. También muy afectada, como usted ya ha dado cuenta, la red de carreteras: por piedras, barro, hundimientos, deslizamientos en terraplenes y firmes en los drenajes, en carreteras y cunetas. Y como, en un primer momento, hubo que acometer determinadas actuaciones. Y, bueno, la priorización que nos ha contado que ha hecho de actuaciones, entendemos que tiene que ver con la magnitud en cada una de las carreteras para bordar con mayor celeridad, o no, cada caso.

Ya nos anunció usted, por ejemplo, las obras de emergencia para reparar los daños causados en la A-493, en Huelva, ya que era una de las más afectadas por las fuertes lluvias caídas en Huelva, según los daños evaluados, que además habían afectado a otras muchas carreteras onubenses, así como en Cádiz, que han sido, como ya se ha dicho, las dos provincias especialmente afectadas.

Pero a nosotras nos parecen especialmente preocupantes los efectos sufridos en buena parte de la costa, ya que hubo destrozos en el litoral que preocuparon no solamente a los hoteleros, chiringuitos, comerciantes y propietarios, que quisieron saber, además, las medidas que llevaría a cabo el Gobierno en las playas de esas poblaciones costeras, para lo que solicitaron una reunión con Costas, con la Dirección General de Costas, porque el sector turístico estaba muy preocupado porque era evidente que en Semana Santa las playas no iban a estar acondicionadas para el uso y disfrute de los turistas.

Aunque la preocupación fuese puntual y debido al temporal, deberemos ir pensando en la adopción de medidas de más largo alcance y que aborden de forma integral las previsiones que ya conocemos, de agudización de estos temporales en frecuencia e intensidad, porque las actuaciones hay que realizarlas cada vez con mayor frecuencia y son de una envergadura muy importante y sabemos, además, que van a seguir repitiéndose.

Los daños en las infraestructuras públicas cada vez son mayores, como consecuencia de esa intensidad de los temporales, la frecuencia, y la inversión que hay que realizar en las instalaciones, como ya acabo de

decir, los chiringuitos y otras instalaciones similares, habida cuenta de que algunos, muchos de ellos desaparecieron y otros sufrieron daños de entre más del 50 o 70% en las instalaciones.

Existe un informe de la Dirección General de Costas, del año 2014, que dice cuáles son las actuaciones que habría que haber desarrollado en playas como las de Matalascañas y otras cercanas que sufrieron gravemente con el temporal. Se tendría que haber realizado un aporte de arena de más de 2.100.000 metros cúbicos, con una actuación inmediata ya en el 2014, y eso no se hizo. Otras actuaciones de gran calado debían estar planificadas y con presupuesto, y parece que nada de lo previsto se había ejecutado.

Hay daños en paseos marítimos producidos por este temporal que, según algunos responsables de las corporaciones municipales afectadas, generaron más daño del esperado por la falta de previsión, al no haber abordado con rigor medidas de protección del litoral cada vez más necesarias y que no se hicieron con antelación.

Hay que proteger la costa en la zona donde se han detectado, a día de hoy, mayores problemas de erosión. Por ejemplo, en la playa de Matalascañas y las aledañas, donde se producen continuos daños debido a que los temporales dejan gran parte de la playa bajo las aguas, incidiendo directamente el oleaje sobre partes del paseo y produciendo daños en este y en servicios urbanos.

Las tasas erosivas en esa zona son muy elevadas. El panorama futuro, con la subida del nivel del mar debido al cambio climático, agravará la situación, incrementándose el grado de vulnerabilidad de esta playa y también de otras.

En estos tramos de costa se debe actuar de forma prioritaria, pero no solo ahí, la solución es compleja y difícil de abordar por su vulnerabilidad respecto a la inundación. Habría que buscar fuentes sedimentarias para compensar el déficit sedimentario en este y otros sistemas litorales, y elaborar planos de evolución de la línea de costas, que determinen con una cierta exactitud la tasa erosiva real y su evolución, porque es evidente que se va a agravar en el futuro y habrá que compensar esos déficits sedimentarios en los sistemas, ya que los pone en situación difícil durante los temporales, además de las medidas de restauración de desperfectos a las que haya que hacer frente en cada caso.

Usted ha dicho que, además, en los canales de navegación y en las bocanas de los puertos, con la arena que se había acumulado, sirve para restaurar buena parte de las playas, pero eso no va a ser suficiente en el futuro si sigue la dinámica por la que vamos.

El Plan de Protección del Litoral de Andalucía, cuando se elaboró, tenía como objetivo esencial proteger los valores ambientales y paisajísticos de los terrenos próximos a la costa que no se habían desarrollado urbanísticamente y garantizar así la efectividad de la protección de la servidumbre del dominio público marítimo-terrestre. Por ello, establecía zonas de protección sobre 78 sectores cercanos a la costa, aún no desarrollados para su paralización, en su caso, y ajuste a los usos o actividades permitidos, teniendo en cuenta los escenarios a los que nos enfrentamos, sobre todo, en el litoral. Porque Andalucía tiene 812 kilómetros de costa. Es la comunidad autónoma no insular con mayor extensión costera y la única en la que coinciden en su litoral una franja oceánica y un mar. Por eso hay que avanzar en las medidas necesarias que garantizan que se minimizan los efectos cada vez más graves y costosos de los temporales y de la subida del nivel del mar. Por eso animamos a la consejería a que se tome en serio, junto a la de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, la custodia y protección de nuestro litoral, no solo frente a los temporales, sino a las afectaciones derivadas del cambio climático y la subida del nivel del mar que se prevé.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta. Señoría, buenos días.

Bueno, en primer lugar, también queremos nosotros agradecer la comparecencia a petición del Gobierno en esta Comisión. Cuando se trata de informar, por parte del Gobierno, en comisión o en pleno en este Parlamento, pues siempre son bienvenidas esas informaciones que nos quiera dar el Gobierno, y nosotros también lo agradecemos.

En esta comparecencia, señor consejero, nosotros vamos a utilizar, o yo voy a utilizar en la intervención los datos oficiales que ustedes han ido dando durante estos días; datos, evidentemente, para nosotros totalmente fiables pero que, evidentemente, no casan bien con los datos que ustedes han dado, con los datos que usted ha dado hoy con la solución del problema. Esos tres puntos creemos nosotros que a día de hoy, después de su comparecencia, no están perfectamente unidos. Probablemente, usted tenga explicaciones a las cosas que le vamos a preguntar, pero para nosotros no están perfectamente, en ningún caso.

Bien. Ustedes hicieron una valoración, el pasado 3 de marzo, donde la cifra de daños que comunicaron fue de 17,5 millones de euros, tanto para vías de comunicación como para puertos a lo largo y ancho de nuestra tierra, y todos, por supuesto, dependiente o competencia de la Consejería de Fomento, competencia del Gobierno andaluz.

Como se ha dicho aquí, la provincia, usted también lo ha dicho, la provincia más dañada fue la de Huelva, el temporal afectó a veinte vías de comunicación; en Sevilla, nueve vías de comunicación; en Cádiz y Málaga, cinco; en Córdoba, a cuatro; en Jaén, a tres, y en Granada, a dos vías de comunicación, según ustedes comunicaron en esa fecha. Un total de 48 carreteras afectadas, si no me falla el dato.

Y lo tenemos que poner en relación con las que ha dicho usted hoy usted. Usted ha hablado hoy, señor consejero, de que se han acometido obras en dos carreteras de Huelva, dos vías autonómicas en Huelva. Le recuerdo que teníamos..., usted habló de daños en veinte.

Ha hablado de una vía de comunicación en Sevilla, la A-92, y usted habló de nueve.

En Granada, habló de cinco, de cinco vías dañadas, y hoy ha traído estoy aquí que se están haciendo obras en tres.

En Málaga también habló de cinco, y dos.

En Córdoba, cuatro, y tres.

En definitiva, estamos hablando de que, en esa primera valoración que ustedes hicieron, cuarenta y ocho vías afectadas, y usted hoy, si no me fallan el dato y el recuento que he hecho de su intervención, de la que he estado muy pendiente, usted ha comentado que se están realizando obras en dieciocho vías de comunicación, amén de los puertos, donde los cinco puertos andaluces ustedes entendieron que estaban dañados por un valor de 5 millones de euros.

También, y siguiendo las declaraciones que ha hecho el Gobierno a lo largo de estos días, publicaron el pasado 22 o 23 de abril, aproximadamente, diciendo que ya habían, probablemente eso es lo que usted también ha traído hoy a la comisión, que ya habían adjudicado obras por valor de 5 millones de euros. Creo que es el dato que estábamos hoy manejando. No me ha dado tiempo, como comprenderá, a sumar todos los datos que usted ha dado de lo que cuestan las obras, pero creo que debe de hablar de esos, aproximadamente, 5 millones de euros.

Señor consejero, sin perjuicio, como le decía, de dar la bienvenida a su información y dar la bienvenida a que, bueno, se han empezado a licitar obras por valor de 5 millones de euros, y que esos 5 millones de euros pues son importantes para el arreglo y reparación de vías, evidentemente, nos queda la inquietud de qué va a pasar con el resto, porque la cantidad no deja de ser exigua. Estamos hablando de un tercio de lo que usted dijo, usted habló de 17,5 millones de euros de daños en las vías andaluzas, y hoy, y en los puertos, y hoy está hablando de..., y estamos hablando de 5 millones de euros, que es lo que se ha licitado para hacer las distintas obras.

Queremos saber, nos gustaría saber, entiendo que es una pregunta, si me lo permite, retórica, señor consejero, ¿cuál va a ser, cuándo va a ser, mejor dicho, su próxima comparecencia para hablarnos del resto de las obras de las vías dañadas y de los puertos dañados en Andalucía? Es decir, me gustaría saber, señor consejero, ¿cuándo va a ser su próxima comparecencia, para que nos diga cuándo se van a invertir, dónde y cómo los 12,5 millones de euros que a nosotros en las cuentas nos faltan?

Sería importante que hoy usted nos anunciara también lo que está a punto de suceder; es decir, no solamente lo que está haciendo, sino que las previsiones futuras de las próximas semanas, para arreglo de las distintas vías, están a punto de ocurrir, y que tienen un plazo, pues x, o tienen unas cantidades x, o tienen unas urgencias en tales puntos de nuestras vías y de nuestros puertos de Andalucía.

Nos gustaría que hoy también nos diera usted, si es posible, en su comparecencia, esas previsiones urgentes de futuro, que son necesarias también en nuestra tierra, y que supondrían esos 12,5 millones de euros a los que me refería. Entendemos que su comparecencia de hoy, señor consejero —lo entendemos así—, es un punto y seguido, no un punto y final de la reparación de los daños en vías y puertos del pasado temporal de invierno y otoño en nuestra tierra.

La pregunta es obvia, también, señor consejero: ¿qué les ha impedido adjudicar el total de los daños que hay que reparar? ¿Por qué no lo han hecho ya todo? ¿Por qué han hecho solamente un tercio de los daños que ha habido en nuestra tierra en vías y en puertos? Y, como le decía hace un momento: ¿cuándo piensan hacerlo?, que sí, quizás sea lo más importante. Y yo —permítame una licencia, señor consejero—: usted es muy dado, en sus intervenciones, a contar cosas del Gobierno de España, pero siempre en agravios, siempre cuenta las cosas del Gobierno en España en los agravios que comete con nuestra tierra, y en ese no hacer por nuestra tierra lo que debe el Gobierno de España, ¿no?, permanentemente. Bueno, pues el Gobierno de España, usted sabe perfectamente que, en el pasado Consejo de Ministros del viernes, aprobó para el litoral español una cantidad, pero para litoral andaluz, el 80% o 85% de esa cantidad: 35,6 millones de euros va a destinar el Gobierno de España para restaurar el litoral andaluz, tan dañado también en el pasado temporal. Creo que es una buena noticia, es una buena noticia. Y, además, entendemos —salvo que los datos también me fallen, que creo que no— que esa cantidad sí es capaz de solventar todos los problemas del litoral anda-

luz, en lo que se refiere a nuestras playas y nuestras costas, porque sí es una cantidad realmente importante para que se produzcan esas reparaciones. Esto simplemente era una anécdota, de las que nos contamos también en las comisiones y en los plenos; a usted le gusta y a mí me ha tocado contarla hoy.

Muchas gracias, señor consejero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias señoría.

Y, por último, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Rubiño, cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días a todas y a todos.

En primer lugar, señor consejero, agradecerle esta comparecencia en la Comisión de Fomento y Vivienda que se celebra hoy, comparecencia que no solo se produce a petición de mi grupo, del Grupo Socialista, sino también a petición suya, del Gobierno andaluz, para informar sobre las actuaciones de la consejería en las carreteras y puertos de titularidad autonómica, causados por los temporales de los últimos meses. Todo ello pone de manifiesto el compromiso de este Ejecutivo por sus municipios, por sus infraestructuras y, sobre todo, por el bienestar y la seguridad de la ciudadanía andaluza.

Dicho esto, parece claro aquello de que el refranero español es sabio y que aquel de que «nunca llueve a gusto de todos» es uno de los más acertados. En nuestra tierra, nos hemos pasado los últimos meses —me atrevería a decir que incluso el último par de años— mirando al cielo, esperando una lluvia que parecía no llegar nunca. Los sectores agrícola y ganadero, vitales para el desarrollo económico de nuestro territorio, se han visto muy perjudicados por la sequía y muchas poblaciones andaluzas han pasado por restricciones, ya no solo para riego de sus cultivos y la supervivencia de su animales, sino también para el consumo humano, lo que se conoce como agua de boca. Tal es el caso de la zona norte de la comarca de Antequera, en mi provincia, en Málaga, que ha experimentado cortes de agua, especialmente en verano, y en municipios como Fuente de Piedra, Humilladero o Archidona, y que se encuentran aún a la espera de que el Gobierno central, de que el Consejo de Ministros, autorice el trasvase del pantano de Iznájar para paliar esta terrible situación. Y, como dije hace recientes fechas, en la Comisión de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, el Gobierno central en este caso ni está ni se le espera. Pero, como decía, las lluvias llegaron —¡digo si llegaron!—, y además, de forma torrencial, en forma de fenómenos meteorológicos de carácter casi extremo, destacando fortísimas lluvias, vientos huracanados, incluso tornados, y avisos amarillos y naranjas, especialmente en las provincias de Cádiz, Huelva, Málaga y Granada. Precisamente han sido las costas de Huelva y de Cádiz las más perjudicadas y dañadas, con imágenes de destrucción en las playas y las infraestructuras más cercanas al mar, que rozaban casi lo dantesco. Y, por añadidura, en unas fechas muy complicadas, especialmente para el sector hotelero, dada la cercanía de la Semana Santa, sin olvidar los daños causados a viviendas

particulares. Desde mi grupo, lamentamos profundamente, además, las tres muertes que se produjeron a lo largo de los últimos meses por causa del temporal.

Como decía, las costas andaluzas y, sobre todo, la onubense y la gaditana, se han visto especialmente golpeadas por los temporales de los meses de febrero y de marzo y, consecuentemente, los puertos de estas provincias han estado muy afectados. Pero qué duda cabe que también las carreteras de nuestra comunidad autónoma han sufrido numerosos y cuantiosos daños. A finales del mes de marzo, efectivamente, la Consejería de Fomento y Vivienda evaluó los daños causados por los vientos y lluvias, y se cifraron en torno a eso, 17,5 millones de euros, los desperfectos que se habían causado en las vías y en los puertos andaluces, muchos de los cuales han requerido, y requieren, de actuaciones y reparaciones de carácter urgente. Cuarenta y ocho carreteras afectadas, siendo las de Huelva las que presentaban mayores daños, seguidas de las de Sevilla y, a continuación, Cádiz y Málaga y, en menor medida las de Córdoba, tres en Jaén y, por último, dos en Granada. Cabe destacar que no hubo desperfectos en las carreteras de Huelva.

En lo que respecta a los puertos andaluces, ya ha señalado el señor consejero que los del Atlántico fueron los más dañados, puesto que casi todas las instalaciones, si bien en menor o mayor medida, sufrieron algún desperfecto derivado del viento y de las inclemencias meteorológicas; por lo tanto, necesitan de una mayor inversión, de una mayor atención, de numerosas actuaciones en las que, como en el caso de las carreteras autonómicas, se prima la seguridad de la ciudadanía y de sus usuarios, y también la navegabilidad.

Otros desperfectos se concentraron en uniones de módulos y abrazaderas a pilotes de fijación de los pontones de los diferentes muelles, daños en *fingers* de pantalanés flotantes en varios puertos, rotura de amarres de embarcaciones, caídas, rotura de luminarias, de ramas de árboles, desplazamiento de boyas y aquellas reparaciones derivadas de las filtraciones de agua que se han producido en los edificios más cercanos a los puertos.

No figura en mi ánimo hacer una descripción pormenorizada de los daños que se han registrado en las carreteras autonómicas y en los puertos andaluces. Creo que los datos que se han aportado aquí son lo suficientemente descriptivos para hacerse una idea de los mismos y, sobre todo, la intervención del señor consejero ha sido lo suficientemente exhaustiva, y da buena cuenta de la reacción que ha tenido su departamento a la hora de reparar dichos desperfectos, y que podríamos calificar como de inmediata y acertada. Y en ello quiero centrarme, en el objetivo que tiene la Junta de solventar los problemas de los andaluces y de las andaluzas. Igualmente, quiero destacar que el pasado 5 de marzo la presidenta, Susana Díaz, visitó las zonas más afectadas por el temporal; en este caso, en La Antilla, Huelva, acompañada por el consejero de Medio Ambiente, como también acudió el presidente del Gobierno. En un buen ejemplo de lealtad institucional, a diferencia de lo que se ha dicho en esta comisión, nuestra presidenta demostró que se ocupa y que se preocupa de los problemas de nuestra tierra, trasladándole a Rajoy que, dada la gravedad de la situación, la cooperación entre administraciones no solo era necesaria sino imprescindible. Buena muestra de ello fue el trabajo conjunto cuando se produjo, este verano, el terrible incendio en el entorno de Doñana. Por este motivo, se han abierto oficinas en las subdelegaciones del Gobierno, en colaboración con las delegaciones de la Junta de Andalucía y de los ayuntamientos afectados, para atender a las personas que han sido golpeadas por los desperfectos del temporal y canalizarlo todo a través de estas oficinas.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, señorías, consideramos que la lealtad y la cooperación, como también la celeridad y la oportunidad, deben ser los principios que guíen a las instituciones y, tal como se

ha demostrado hoy aquí, estas son las premisas con las que, para paliar los daños del temporal en carreteras de titularidad autonómica y en puertos andaluces, ha realizado la Consejería de Fomento y de Vivienda.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y, para cerrar esta comparecencia, tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Voy a intentar contestar, por orden de intervención, a los diferentes portavoces. El señor Hernández White planteaba, efectivamente, la declaración que hemos hecho de emergencia y las actuaciones que estamos llevando a cabo —algunas obras concluidas, otras en proceso de inicio—, de las diecisiete intervenciones más urgentes. Pero, con eso no ha acabado, lógicamente el plan de actuación como consecuencia de los daños del temporal. Lo planteaba también el señor Bueno, efectivamente, hay más intervenciones previstas, y en los próximos días, antes de final de mes, tendremos definido el segundo paquete de actuaciones, que estimamos tendrá un importe de en torno a cinco millones de euros. En las cifras que han manejado, entenderán ustedes que hay una primera aproximación de daños. Cuando hay una situación de emergencia, no hay un proyecto constructivo definido; hay una memoria, una estimación inicial, que luego se traslada a una memoria, ya sí con más detalle, una memoria valorada suficiente como para hacer la adjudicación. Y, también les quiero decir que en las adjudicaciones se ha producido, en el primer paquete que hemos manejado de las diecisiete obras en curso, sobre una licitación de 8,1 millones de euros, ha habido, en el proceso final de adjudicación, no ha llegado a cuatro millones de euros, 3.930.000 euros las adjudicaciones. Por lo tanto, hay una bajada muy notable. La concurrencia empresarial y la posibilidad, lógicamente, de que el dinero público acabemos sacándole el máximo rendimiento, cuando hay ese espacio abierto de coordinación entre las empresas, y resolvemos los problemas que tenemos que resolver con la lógica de la eficiencia: eficacia al menos coste.

Por lo tanto, puede haber discrepancia entre las cifras, pero representan una estimación que, después, pasan a una valoración en una memoria y que, luego, tiene una última consecuencia, que es la adjudicación de la obra. Esto son las cifras que a ustedes les puede sonar, que no son discrepantes para nada; forman parte del proceso normal con el que la Administración tiene que actuar.

Por tanto, datos... Hablaba el señor Hernández White también de la conservación. Desde el año... Sé que es insuficiente. Y no me consuela que el Estado, en términos porcentuales, dedique todavía menos recursos a la conservación que a Andalucía, ¿verdad? Pero, desde el año 2014 hasta el año 2017-2018, se ha incrementado algo más del sesenta por ciento los recursos destinados a la conservación de ese patrimonio, que la sociedad andaluza ha ido acumulando durante décadas, ¿verdad? Porque transitan y circulan, cuando ha-

blamos de infraestructuras de transportes por carretera —también las fluviales y las marítimas, hablando de los puertos—, una buena parte de los ciudadanos y una buena parte de la actividad económica y del empleo.

Por lo tanto, en términos de declaración, antes de finales de mayo habrá un segundo paquete, que estimamos en torno a cinco millones de euros, en proceso de valoración para adjudicar, cuyo resultado final en la adjudicación, ya les diremos, pues depende —insisto— de la concurrencia empresarial, como ha ocurrido con el primer paquete.

La señora Molina hacía referencia al tema de las playas, la erosión... Bueno, ciertamente, en el ámbito de competencias del Gobierno Andalucía, en materia de ordenación de territorio, pues, hay un espacio de cooperación en el que se trabaja conjunto con el Gobierno de la nación... Pero la responsabilidad en materia de costas es del Estado, es del Gobierno de la nación íntegramente. Nosotros tenemos la responsabilidad en 37 puertos de interés autonómico; los siete grandes puertos de Andalucía también son competencia del Gobierno de la nación.

¿Qué hemos hecho razonablemente? Hacía referencia antes, cuando se ha producido, sobre todo en la fachada del arco Atlántico, esa acumulación de arena en los canales y en los propios puertos... Pues, parecía razonable, evidentemente, que hubiera que eliminarlo. Hemos hecho dragados de urgencia, para garantizar la navegabilidad de forma inmediata, y hemos hecho con posterioridad batimetrías para hacer un análisis más detallado de lo que hay que seguir haciendo para garantizar esa tarea al final pesquera, náutico-recreativa..., en definitiva, la operatividad de los diferentes puertos. Pues, parecía lógico que nos pusiéramos de acuerdo con el Gobierno de la nación, que es el responsable en materia de costas y de la regeneración de las cosas, para decir si aquí hay una acumulación de arena, susceptible de ser utilizada —si no al 100% utilizada, pues al 60%— para regenerar costas. Cójnla ustedes de aquí y no se vayan fondos marinos a hacer, en términos de impacto medioambiental, un mayor impacto, y además con mayor coste. Pues, parece razonable que las administraciones, indistintamente de cuál sea el signo político —igual que en todo momento hemos dicho con el tren tranvía de la bahía de Cádiz—, estamos en un trabajo de cooperación con el Gobierno de la nación. Tenemos muchos puntos de desencuentro con el Gobierno, señor Bueno, y con fundamento. Créame que con fundamento, cuando se lo decimos desde el Gobierno de Andalucía. No buscamos ningún espacio de confrontación gratuito, sino la defensa de los intereses de los andaluces. Y, en eso, el Gobierno de Andalucía es insobornable. Y creemos que con fundamento. Y estamos encantados de que el Gobierno de la nación haya acordado un paquete de inversiones para restitución de condiciones en las playas. Pero cuando hablamos del maltrato sistemático del Gobierno, en términos presupuestarios, a Andalucía, lo estamos dejando en dos elementos fundamentales: uno, que tiene que ver con la financiación para el conjunto de las obligaciones que tiene que prestar el Gobierno de Andalucía, resultado del acuerdo político de la Constitución y el desarrollo de las autonomías... Todo esto es competencia de los Gobiernos autónomos, y esto sigue siendo competencia del Estado.

Bueno, el primer paquete para satisfacer las necesidades de los ciudadanos: financiación autonómica. ¿En qué condiciones? En términos de igualdad con el resto de las comunidades autónomas. No decimos otra cosa. Es algo tan sencillo como eso. Usted sabe, cinco mil y pico de millones menos de aportación a la financiación del conjunto de las políticas que tiene que desarrollar el Gobierno de Andalucía, que, traducido a PIB, es algo más de seis puntos, 200.000 empleos... Mire, esto es un dato. Y el otro, efectivamente,

anualmente, ¿qué hace el Gobierno, en el ámbito de sus competencias —no de las competencias del Gobierno de Andalucía—, en materia de inversiones en Andalucía? Presupuestos del Estado, análisis de los últimos años. Ahí tienen ustedes los datos. Yo les voy a dar solo el del último año, el de 2017. No solo el dato de contenido en los presupuestos, que ya era claramente por debajo de algo tan elemental y tan lógico como que somos el 18% de españoles andaluces. Y parece que debía ser razonable, sin mucha discusión, el 18% de la inversión el destinado a Andalucía. Yo creo que es un razonamiento de elemental sentido común. Pero no es así, ¿eh? Este año, el Grupo Fomento tiene el 11%.

Pero lo peor ya ni siquiera es lo que se contiene en los presupuestos, lo peor incluso es lo que se licita después. En el año 2017, con los datos del Gobierno, del total de licitaciones en el Estado, solo el 8,5% se han producido en Andalucía; el resto, en otros puntos del Estado.

Nosotros, ¿qué estamos diciendo? Pues que el razonamiento es bastante elemental: 18% de españoles andaluces, 18% a la inversión para Andalucía. Y no el 8,5%, ni el 11% en términos de presupuestos... Pero, en términos de licitación, el 8,5%. Bueno, lo entienden ustedes como un espacio para la confrontación... Bueno, rotularlo y catalogarlo como espacios para la confrontación es intentar devaluar la profundidad y la fortaleza del argumento, pero no es así. Y yo creo que el elemento es suficientemente contundente como para eso.

Por lo tanto, señor Bueno, estamos en el espacio de la búsqueda del punto de entendimiento. La cooperación en el tema de regeneración de playas y la arena en los puertos es un ejemplo; el tren tranvía de la bahía es otro. Pero eso no niega la mayor, y la mayor son esos dos elementos fundamentales en los que ustedes debieran estar ocupados y preocupados, porque yo creo que el mensaje que trasladan no es el más adecuado.

Por lo tanto, la señora Rubiño plantea... Efectivamente, y yo lo decía al principio: los elementos beneficiosos de este temporal de lluvias...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino en un minuto, señora presidenta.

Mejora y expectativa de la garantía de abastecimiento de agua, que no es poca cosa; mejora de las expectativas de la agricultura y el empleo asociado, que no es poca cosa; mejora de las expectativas de la ganadería extensiva, que no es poca cosa, y también mejora del nivel de vitalidad de los ecosistemas. Pero, bueno, ciertamente, como no es absolutamente medible la intensidad de las precipitaciones... O sea, ahí hay elementos derivados. ¿Cuál es la obligación del Gobierno? Pues, hacer lo que estamos haciendo: restituyendo las infraestructuras a su estado operativo de seguridad y de garantía para todos los ciudadanos con la mayor rapidez posible y con la mayor eficiencia posible, que es la eficacia al menor coste —como antes le decía— a la hora de adjudicar las obras.

Gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001563. Pregunta oral relativa a la turistificación de los barrios históricos

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Seguidamente pasamos al segundo punto del orden del día, que son las preguntas escritas con tratamiento de pregunta oral, formuladas por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Al no estar ningún diputado presente de este grupo, pues decae. Y pasamos al tercer punto: preguntas con ruego de respuesta oral. Y la primera es relativa a la turistificación de los barrios históricos, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos.

Y, para ello, tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Consejero, el término turistificación alude al impacto que tiene la masificación turística en el tejido comercial y social de determinados barrios y ciudades. Y, en este caso, quiero referirme específicamente a los centros históricos, porque es allí donde se pone de manifiesto de manera incontestable, como en el caso de mi ciudad, Málaga.

Uno de los principales efectos incide de manera dañina y depredadora en los precios de la vivienda y en la configuración comercial, y tiene impacto en los residentes, porque los servicios, instalaciones y comercios pasan a orientarse y concebirse pensando en el turista y no en el ciudadano, que vive en ellos permanentemente. Es una evolución de la gentrificación, por la cual ya solicitamos una comparecencia, y que usted nos vino a decir que no le correspondía a su consejería tomar medidas respecto a los efectos generados por tal situación, sino que le correspondía a la de Turismo.

Esta situación la sufren, sobre todo, los habitantes con menos recursos de los centros urbanos de las grandes ciudades turísticas. La aparición de nuevas corporaciones empresariales, como Airbnb, que están sustituyendo el alquiler residencial por la estancia vacacional, han provocado una espiral inflacionista en los precios que hace imposible a los trabajadores acceder al mercado de la vivienda. Y no solo ocurre en los centros de las ciudades, sino en el resto de anillos urbanos concéntricos, que se ven influidos por el aumento de los costes. La masiva llegada de visitantes a los pisos ubicados en las zonas más céntricas y atractivas acaba provocando la subida de los alquileres y la huida de los inquilinos tradicionales hacia áreas más alejadas. Su traslado, al mismo tiempo, presiona al alza el mercado del alquiler de zonas más periféricas y se van encadenando las subidas del mercado hasta que producirse una burbuja. Y es que los precios del alquiler en toda España nos han venido diciendo los medios de comunicación que crecen ya doce veces por encima de los salarios.

El turismo es el mayor activo de la economía española, la propagación del transporte aéreo *low cost* se ha unido al cambio cultural que ha convertido el viaje en un objeto más de consumo. Esos elementos han provocado un aumento masivo de los visitantes a las ciudades con gran atracción turística. Los gobiernos locales,

que carecen de regulación, tienen dificultades para abordar el problema y el pensamiento neoliberal ataca cualquier medida regularizadora por considerar que va contra los beneficios empresariales. La sobreexplotación implica además que puede acabar matando al propio modelo, y el expolio de los recursos urbanos y medioambientales de las ciudades que ofrecen un servicio de escasa calidad. Precisamos, por tanto, un sector sostenible que aporte beneficios a todos los estratos sociales.

En ese sentido, se estima que para el año 2030 no quedará, por ejemplo, ningún veneciano en su ciudad y la urbe quedará exclusivamente dedicada al turismo. Por otro lado, ese *lobby* que le decía antes, Airbnb, presiona, está presionando con fuerza en Bruselas, para vetar las iniciativas regulatorias que están introduciendo algunas ciudades como París, Berlín, Ámsterdam o Barcelona. El principal interés de esa empresa es seguir encuadrada en la economía colaborativa, lo que les permite eludir determinadas regulaciones. Por ello, han presentado quejas contra esas cuatro ciudades porque sus corporaciones municipales han sido particularmente activas en la regulación y han entrado...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría...

La señora MOLINA CAÑADAS

—... directamente en conflicto con la empresa estadounidense.

Por tanto, la pregunta que le hacemos es la siguiente: ¿qué análisis hacen desde la consejería para abordar este problema emergente y para apoyar desde la Administración autonómica las tareas de las administraciones locales de las mayores ciudades andaluzas, que tienen ya serios problemas al respecto, y sobre las regulaciones en las que puedan apoyarse, para evitar los conflictos con estos operadores empresariales que están generando?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, la percepción que, más allá de las potestades o de las capacidades que desde la Consejería de Fomento tengamos, que ahora me referiré a ellas, yo creo que este acercamiento debe ser un acercamiento sosegado. El turismo representa en general una fuente activa económica muy importante, y de empleo, para Andalucía. Y lo que en algunos sitios, efectivamente, emerge como un problema, en otros espacios es una oportunidad. Quiero decir que las decisiones racionales para tomar decisiones que acaben yendo en la bue-

na dirección se tienen que hacer desde el ámbito de lo local. No es lo mismo la realidad de una ciudad, ni de un barrio de una ciudad, que otro barrio de la ciudad. Y, por tanto, lo que yo creo que tiene que hacer el Gobierno de la Nación es dotar de más herramientas..., el Gobierno o las Cortes Generales, en términos legislativos, a los ayuntamientos para que tomen las mejores decisiones, donde efectivamente se permita la convivencia de un sector de actividad económica muy importante para Andalucía, y para el conjunto del empleo, y al tiempo se busque el equilibrio en el desarrollo de lo que puede ser efectivamente un efecto pernicioso cuando no haya control. Yo creo que eso es lo que se está intentando hacer.

Consejería de Fomento. Tenemos competencia en materia de vivienda protegida, pues está prohibido absolutamente que las viviendas protegidas tengan un uso diferente al de vivienda habitual. Si cabe alguna duda en la modificación que estamos haciendo del Reglamento de Vivienda Protegida, de forma taxativa se prohíbe el subarriendo. Por lo tanto, en el ámbito de nuestras competencias estamos actuando.

La Consejería de Turismo ya lo hizo con un Decreto regulador de la vivienda con fines turísticos en el 2016, que está teniendo también efecto en ese sentido positivo.

La Consejera de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio está elaborando una agenda urbana de Andalucía, que será la primera de España, que se va a aprobar antes de que finalice el 2018, y es una apuesta también innovadora y moderna sobre las respuestas a los retos de las grandes urbes en la sociedad globalizada.

Pero yo creo que la suma de todo esto es lo que tiene que acabar dando un acercamiento sosegado, sensato, a algo que tiene dificultades, que genera problemas, pero que no podemos, lógicamente, acabar colocando un mensaje de..., acabar demonizando lo que representa el desarrollo turístico para un territorio tan importante como Andalucía, que este año va a recibir 30 millones de visitantes. Es verdad que en algunos sitios generando los problemas. Bueno, pues la Administración local, que es la que conoce realmente las dificultades y las oportunidades es la que tiene que hacer esto.

Habla usted de los precios del alquiler y el efecto que eso tiene. Ciertamente, ha tenido un efecto de elevación de los precios del alquiler por encima de lo deseable. ¿Esto cómo se combate, para las rentas más débiles? Pues hay dos caminos: uno, las ayudas al alquiler, que se están planteando; dos, desde luego tiene que ver con los niveles de rentas salariales, en fin, la consecuencia de una reforma laboral que ha sesgado de forma muy clara..., en fin, el báculo que debía tener un cierto equilibrio respecto a los intereses de los trabajadores. Y, desde luego, en la otra parte, un plan de extensión de construcción de vivienda protegida, en régimen de alquiler o en régimen de venta, tarea en la que nosotros estamos, con las capacidades que tenemos. Estamos moviendo suelo para vivienda protegida, estamos construyendo viviendas, estamos a punto de sacar una orden para la autoconstrucción...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... y otras fórmulas cooperativas, de forma que vayamos haciendo más extensivo el parque de vivienda pública y facilitándoles a los ciudadanos con menos renta la adquisición de su vivienda también, si así lo desean. La suma de todo esto es lo que tiene que dar una respuesta coherente y armónica a un problema que, efectivamente, existe pero que tiene muchas vertientes y muchas aristas, que no todas deben ser..., en fin, tocadas de forma rápida, sino que exigen un acercamiento sosegado y sensato.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000520. Pregunta oral relativa a coste medio de financiación de los Fondos Reembolsables gestionados por la Consejería de Fomento y Vivienda

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a coste medio de financiación de los fondos reembolsables gestionados por la Consejería de Fomento y Vivienda.

Para ello tiene la palabra el señor Miranda.

Muchas gracias.

El señor MIRANDA ARANDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, en el informe de Fiscalización de la Cámara de Cuentas de Andalucía relativo a la Cuenta General de 2016 se refleja, en la página 344, los fondos carentes de personalidad jurídica, que están vigentes a 31 de diciembre de 2016, y en los cuales se incluye el fondo reembolsable para las actuaciones en materia de vivienda. Este fondo se creó en 2010 y el objetivo que tenía era facilitar, según figura en la creación, facilitar financiación de actuaciones en el sector de la vivienda. Según dice la Cámara de Cuentas, hasta 2016 no ha tenido ni actividad ni ha rendido cuentas; está vigente pero no tiene actividad ni ha rendido cuentas. Yo sé que usted llegó en 2015, y el informe es de 2016. Como nos conocemos hace tiempo y me consta que es usted un buen gestor, no me cabe ninguna duda de que, cuando usted llegó a la consejería, ese instrumento importante de financiación para la vivienda lo pondría en marcha. Y lo que me gustaría saber es, a día de hoy, cuántas operaciones ha hecho este fondo reembolsable y qué coste medio de interés ha tenido para los beneficiarios del mismo.

Muchas gracias

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, yo no voy a acabar reiterando alguna de las cosas que usted ha dicho, por no perder el tiempo. Son ciertos..., la puesta en marcha de este fondo reembolsable. El objetivo era..., bueno, intentar poner un instrumento paliativo para las consecuencias de un desastre urbanístico ligado a la burbuja inmobiliaria, no lo olvidemos, ¿verdad? Los problemas de hoy suelen traer siempre causa de las soluciones dadas ayer.

Actualmente hay 1.562 expedientes que están vivos... Perdón, 1.397 de un total de 1.562 iniciales. Ha habido algunas dificultades asociadas, evidentemente, a la situación financiera del conjunto de las administraciones públicas. Que hizo que el Consejo de Gobierno del 29 diciembre del 2016 aprobase la convalidación del gasto para, definitivamente, fijar el importe en 12,94 millones de euros, garantizar el cobro, sin ninguna dificultad hasta el 2021, del conjunto de personas que, recibiendo entre 9.000 y 15.000 euros, con un interés medio del 2,32%, creo que se lo decía, han sido beneficiados de esta actuación. Por tanto, estábamos..., desde una lógica del Gobierno, yo creo que bien fundada en aquel momento, contribuyendo a intentar que ese *stock* de vivienda, en una tarea compartida con el ámbito empresarial y con el sector financiero, acabara teniendo un cauce de evacuación, de salida, permitiendo el acceso a la vivienda a un grupo de población y, de paso, animando el sector de la vivienda, que estaba, como usted sabe, en la antesala de un proceso mucho más profundo del que luego podía pensar cualquier. Pero, en definitiva, una acción positiva del Gobierno que tiene despejado el horizonte y que correspondía a medidas paliativas sobre un conflicto de amplísimo calado en el ámbito andaluz, pero sobre todo en el ámbito nacional, que, ciertamente, este Gobierno no contribuyó a generar, pero que tenía la obligación de introducir las medidas paliativas que pudiera.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Miranda.

El señor MIRANDA ARANDA

—Sí, señor consejero, me dice —creo haber anotado— 1.392 expedientes. La pregunta era el número de operaciones que se han realizado; no sé si se han materializado los 1.392 expedientes, y lo que ahora, en la réplica, me gustaría que me dijera es exactamente cuántas operaciones se han hecho, cuántos préstamos se han hecho —o avales, en su caso—, si han sido los 1.392; o han sido expedientes solicitados, pero no materializados; me gustaría que me lo especificara. Y, en cualquier caso, también me gustaría que me dijera si en el nuevo fondo reembolsable de fusión, en el decreto nuevo, va a haber una línea específica para actuaciones en materia de vivienda, como había hasta entonces.

Lamentar, desde luego —y estoy seguro que usted también lo lamenta—, que hasta 2016 no estuviera ni constituido el fondo, ni se hubiera hecho ni una sola operación, cuando hemos atravesado la mayor crisis inmobiliaria, como usted bien ha reconocido, y financiera, que se ha producido en décadas. El sector de la vivienda, un sector tan afectado como hemos tenido, un instrumento que el señor Griñán dice que pone mil millones a disposición de los empresarios, en plena campaña electoral —en 2011—, y que no se constituyó, no ha tenido actividad, según me dice..., según dice la Cámara de Cuentas, hasta 2016. Usted me dice que a partir de 2016 ha habido 1.392 expedientes. Le ruego que me diga cuántas operaciones se han materializado, cuántos préstamos se han hecho exactamente, o si esos expedientes se refieren a solicitudes pero no a concesiones.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Señor Miranda, le reitero, de 1.562 expedientes iniciales siguen vivos 1.397; 1.397, no 92. Y le digo que empezarán a ser reembolsados a partir del año 2018, entre otras cosas, con un interés medio del 2,34..., 2,39, perdón. Y, por lo tanto, el Gobierno está respondiendo a lo que asume.

Usted habla del señor Griñán y del Gobierno de Andalucía. Yo comprendo su afán —y es su obligación, como diputado—, del control de las medidas que el Gobierno toma, pero quizás debía haber hecho alguna..., si no verbalizarla —pues eso creo que le cuesta más, ¿verdad?—, alguna reflexión en relación con lo que representa el problema que nos trajo aquí. El problema que nos trajo aquí es que había un Gobierno, un Gobierno apoyado por su partido, que ha sido el responsable de la burbuja, de la especulación, del sobreendeudamiento privado, de la corrupción asociada a eso, que ha ido alimentando, en fin, una crisis muy profunda, de la que había que salir con enorme esfuerzo, y que no solo afectaba al sector de la vivienda; tuvo una extensión horizontal al conjunto de la actividad económica, del empleo y de los derechos...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, sea breve, por favor.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... de los derechos de los ciudadanos.

Por lo tanto, entiendo su afán vehemente por las medidas de control del Gobierno, un Gobierno que toma medidas para paliar problemas generados en una esfera de acción política, que es la ley del señor Aznar: «España entera es urbanizable, y vamos que nos vamos», con gestores, además, pata negra en las entidades financieras: Blesa, Rato, Oliva..., en fin, de una pléyade de elementos que, en fin, la historia los ha colocado donde tenían que estar colocados.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000656. Pregunta oral relativa al puerto seco de Antequera

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos... Vamos a dejar la tercera pregunta para la última. Entonces, pasamos a la cuarta, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a puerto seco de Antequera. Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, el puerto seco de Antequera es una de las... —o área logística de Antequera—, es una de las áreas logísticas que estaban planificadas sobre papel, allá por el año 2006, y se preveía que en 2013 estuvieran en marcha, y que, desde Ciudadanos, exigimos que se desbloqueara y que se impulsara, y está a punto de ser una realidad. Por eso, quería plantearle, preguntarle, en qué situación está el plan especial; si se va a aprobar antes del verano. Y también pedirle que este proyecto no se vuelva a bloquear nunca, porque estamos hablando de mucho empleo, estamos hablando de muchas inversiones que van a venir desde fuera de Andalucía, y porque creemos que no hay tiempo que perder para generar empleo en Andalucía, en base a las infraestructuras y a la posición geográfica que tenemos, como plataforma logística potencial del sur de Europa.

Por tanto, quería preguntarle por cuándo se va a aprobar este plan especial, cuándo se va acabar ese trámite necesario para la construcción, por parte de la parte pública y la parte privada, y cuándo va a ser una realidad.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Bueno, desde luego coincidir con usted en la importancia que el puerto seco Antequera y toda la red logística de Andalucía tiene para las expectativas al desarrollo económico y el empleo, y el futuro Andalucía.

Este Plan de Desarrollo de la Logística, que sabe usted que tiene 334 hectáreas, la superficie más importante de todas las áreas de Andalucía; la primera fase, 113. Tuvimos una última reunión de coordinación entre la parte privada —porque quiero señalar que es una iniciativa de colaboración público-privada, también módica—; el desarrollo está tal cual habíamos planteado en esa última reunión que habíamos tenido, de for-

ma que la aprobación definitiva del plan especial estará hecha en el mes de junio de este año; el proyecto de urbanización estará aprobado definitivamente también el segundo semestre, y la licitación de la obra estará también en este segundo semestre del año 2018.

La financiación, sabe usted que es el 45% el costo total de la obra, financiado por la Junta Andalucía; el resto por iniciativa privada; va a haber una inversión de 40 millones de euros, y por lo tanto, vamos a cumplir lo que teníamos programado, lo que teníamos programado en términos de calendario.

Y la última de las actuaciones fue que, el pasado 20 de diciembre del año pasado, la Dirección General de Urbanismo aprobó, con carácter provisional, el plan especial. Es decir, cumplimos el calendario previsto.

¿Qué le quiero señalar, también, en términos de necesidad de concurrencia de esfuerzos? Yo tengo previsto con el señor ministro tener una reunión, dentro de pocos días, y le vamos a trasladar, entre otras cosas, que el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes, que tiene que ver con la intermodalidad, con las redes logísticas, con la eficacia, al final, de ese movimiento inteligente de mercancías en el tiempo, en el espacio, que representa la logística, acabe complementando los esfuerzos que se pueden hacer con el desarrollo de estas áreas, y es intermodalidad marítima, ferroviaria, carretera, aeroportuaria. Bueno, pues la ferroviaria, saben ustedes que es uno de los elementos que están en el debe de lo que tiene que ser el desarrollo de los corredores mediterráneos, o del corredor Mediterráneo —en este caso, también el Atlántico, que se superpone en ese eje Algeciras-Madrid-París—. Y yo espero que, desde luego, la parte nuestra va a estar desarrollada, y espero que el esfuerzo del Gobierno de la nación cambie el tono y el tiempo, para que seamos capaces, de verdad, desde ese mejor capital físico del territorio, contribuir a la competitividad de las empresas y al empleo. Tenemos la fortuna, consecuencia de la globalización, de que estamos en el flujo mundial de mercancías más importante entre Asia, Europa, África y América, y eso son oportunidades para una región, periférica y geográficamente como es Andalucía en Europa, pero en la centralidad mundial del flujo de mercancías. Y, por lo tanto, los esfuerzos tienen que ser complementarios; el nuestro está, espero que el del Gobierno de la nación se acompañe también a este.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí. Gracias, presidenta.

Bueno, por acabar, coincidimos en la importancia de este proyecto. Por eso, muchas veces, desde que estamos en esta Cámara, nos hemos lamentado y extrañado que a este proyecto no se le hubiera dado la prioridad que necesitaba en legislaturas anteriores. Porque, como usted dice, la intermodalidad es que confluyen vías marítimas, ferroviarias y viarias, como posiblemente en ningún punto del mundo se da, y eso tenemos que materializarlo en empleo; tenemos que materializarlo en riqueza para los andaluces, porque para eso es-

tamos aquí, al menos nosotros. Por eso, creemos que no hay tiempo que perder; que la finalización de ese plan especial sea el principio ya del fin de este trámite, para que esta área logística sea una realidad, y que, por supuesto, el resto de áreas logísticas previstas en Andalucía también sean una realidad. Nosotros le hemos preguntado en otras ocasiones por Linares, por Motril. Y creemos que hay mucho por desarrollar en Andalucía para que esa potencialidad pase a ser una realidad.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, muy brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con muchísima brevedad.

Desde luego, la prioridad para el Gobierno está clara, en las actuaciones y en las acciones; en otros ámbitos, responsabilidad del Gobierno de la nación, ya le digo que con el ministro..., y el día 11 de junio tenemos previsto, también, una interlocución con la comisaria de Transportes y Desarrollo Regional de la Comisión Europea, para interesarnos, efectivamente, y trasladarle, cuál es la problemática del desarrollo y del tiempo de los corredores en Andalucía.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000777. Pregunta oral relativa a tranvía Alcalá de Guadaíra, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al tranvía de Alcalá de Guadaíra.

Para ello, tiene la palabra su portavoz el señor Bueno Navarro.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ¿cuándo tiene previsto inaugurar el tranvía que une Alcalá de Guadaíra con la línea 1 de metro de Sevilla?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Le voy a reiterar un párrafo del *Diario de Sesiones* de la última comparecencia que hice en el Parlamento, interpelado por este asunto. Y le decía que, entre los hitos más significativos, estaba la promoción de la línea 1 del metro de Sevilla hasta Alcalá de Guadaíra, que estaba recibiendo una inversión al 2018 de 11,2 millones de euros; que va a ser posible que para final del año 2017 esté concluida la obra civil..., y está concluida la obra civil al final del 2017 en el 98,8% 99,8%, que era el 0,21 de inversión, para concluir la obra civil, es decir, 57.000 euros, ¿verdad? Y, por tanto, lo que señalábamos en aquel momento es que el horizonte de explotación de esta línea estaría en el plazo no más allá del 2019.

Es lo que dijimos en aquel momento y lo que le reitero en este momento. Si me pide el día, no se lo voy a dar, pues no lo sé, claro.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, no le pido el día, entre otras cosas, señor consejero, porque ya han dado ustedes demasiados días para inaugurar la obra.

Mire, yo tengo aquí un documento del propio Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra que decía —oficial— que el tranvía estaría a disposición de todos los alcalaños y también de los sevillanos, y de todo el que lo quisiera coger por supuesto, en el año 2012. En el año 2012, señor consejero. Imagínese lo que ha llovido desde entonces.

Nosotros pensamos, y además con esa respuesta y con lo que estamos viendo, y con lo que comprobamos a pie de obra —como se suele decir allí en Alcalá— que hay demasiados interrogantes, señor consejero, para el pesimismo. No es 2017, no va a ser 2018, y nos tememos que o ustedes se ponen las pilas o tampoco será en el 2019.

Usted bien sabe que hay fases sin terminar. Usted sabe que el tema de la electrificación, el tema de la señalización y el tema de la seguridad, ni siquiera se ha empezado a gestionar para poder acometer esas obras. Usted sabe que lo robado, las vías que se robaron, que sufrió actos vandálicos como usted sabe en las obras del tranvía, sigue sin reponerse. Y hace ya siete u ocho meses que ocurrió ese robo. Ese robo por el que ustedes se enteraron por la prensa, porque lo denunciaron los empresarios de Alcalá de Guadaíra, que si no, ni siquiera saben que habían robado vías. Que eso ha conllevado no solamente el robo de material, sino también el deterioro de la propia infraestructura. Con lo cual, esa fase que usted dice que está termina de la obra civil tendrá usted que añadirle también estos asuntos, que no sean ni hechos, ni repuestos.

Y por otro lado, señor consejero —porque además eso es lo que lo que piensa mucha gente, mucha gente en Alcalá de Guadaíra—, me gustaría que usted por lo menos nos contestara para acabar un poco con la desazón y la frustración que supone para muchos el que esto aún no se haya terminado.

En primer lugar, me gustaría saber, si es verdad que las obras están suspendidas sine die, si no se está trabajando en ellas ahora mismo, para seguir adelante, para poderlas poner en funcionamiento. Y después siempre se hablaba —y no tenemos posibilidad de conocerlo porque nunca nos lo ha contestado—, entendemos que el tranvía de Alcalá que conecta Alcalá de Guadaíra con la línea 1 de metro, es una línea de continuidad, de continuación... No hay que hacer transbordo después en la línea 1 del metro para poder continuar el viaje. Entendemos que eso será así, y también nos gustaría que usted hoy nos lo certificara.

En cualquier caso, a lo mejor no le pedimos una fecha, pero sí nos gustaría saber en qué tiempo tienen ustedes previsto inaugurar esto. Y no le pedimos una fecha, señor consejero, porque, lamentablemente, todas las que nos han dado hasta ahora no se han cumplido.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Hombre, hablando de fechas, le diré que, en cualquier caso, vamos a tener más certeza en las aproximaciones que hace el Gobierno de España en la puesta en marcha del tren hacia Granada, con toda seguridad, bastante más finura en la apreciación de las fechas ¿no?, con toda seguridad.

Yo le he leído lo que dije en la comparecencia de presupuestos en octubre del 2017, de hace muy poca fecha. Y en esa fecha le relataba cuál era el horizonte.

Efectivamente, queda pendiente la licitación de los sistemas de energía, de señalización, de comunicaciones..., claro, por eso estamos a principios del 2018 y le estoy hablando del 2019. El 2019 tiene 12 meses, además, no le estoy diciendo que en enero del 2019 ¿verdad?

Hombre, usted habla del pesimismo. Yo comprendo, en fin, que usted quiera hacer esa tarea de colocar al Gobierno en el aprieto de... No nos sentimos apretados por nada. Lo mismo que estamos intensivamente trabajando, que es lo que ha hecho desde que llegué a la consejería, para poner en marcha y restituir la velocidad de ejecución de esta obra, como todas las que estaban en funcionamiento y en marcha, afectadas por las consecuencias de la crisis económica, por una necesidad de cumplir los objetivos de estabilidad. Esta etapa ya, afortunadamente, pasó, y estamos haciendo lo que tenemos que hacer.

Lo lógico es, y en eso estamos trabajando, que sea la continuidad de la línea 1, y que la tercera ciudad de Sevilla, que es Alcalá de Guadaíra, tenga la conexión con el resto del centro de Sevilla, con el Aljarafe y con lo que representa un modelo integrado de comunicación.

Y yo espero que usted, más allá de la preocupación del plazo, no deje de reconocer lo que representa de avance la construcción de esta infraestructura.

Y, como siempre, la posición que uno ocupa tiene que referenciarla con algo: uno está cerca o lejos de algo, uno avanza mucho o poco, tiene más velocidad o menos que otro..., yo le invitaría a que me dijera una comunidad autónoma de España que esté haciendo un esfuerzo sostenido de inversión agregada en materia ferroviaria, de 2.600 millones de euros, como está haciendo la Comunidad Autónoma de Andalucía. Y en ese caso pues, en fin, compartiría su pesimismo. Yo para nada soy pesimista.

Estamos ocupados, trabajando, e intentando cubrir los plazos a la mayor velocidad posible. Algunos contratiempos hemos tenido, sin ninguna duda, pero no le quepa duda que este, como estamos cerrando con otros —metro de Granada está en funcionamiento; el tranvía de Jaén, espero que dentro de pocos meses esté también en operación—, pues también estará la prolongación de la línea 1 del metro Sevilla.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000783. Pregunta oral relativa a sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 4/2013, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda en Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la ley 4/2013, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda en Andalucía.

Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, el pasado mes de abril conocíamos la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la ley 4/2013, de la función social de la vivienda, en su disposición adicional primera en lo relativo a la expropiación de viviendas.

¿Qué valoración hace su Gobierno de esta sentencia?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, señora Martínez, efectivamente, el Constitucional ha suspendido una parte, la parte de la retahíla de argumentos que la Abogacía del Estado, en nombre del gobierno, había planteado en ese recurso de inconstitucionalidad. Y una parte solo la referida a la disposición adicional, que permitía la expropiación forzosa del uso de la vivienda por tres años, para cubrir necesidades de personas en especiales circunstancias de emergencia social. El resto, y quiero enfatizarlo, no ha sido tocado. Es decir, el Tribunal Constitucional ha tumbado todos los argumentos del Gobierno contra los artículos recurridos y las consecuencias de ese pronunciamiento, que son algunas de las que le voy a citar.

Que queda definitivamente aclarada la plena constitucionalidad del deber de uso habitacional, como parte del contenido esencial del derecho de la propiedad sobre la vivienda.

También se despejan las dudas sobre la constitucionalidad de la definición de vivienda deshabitada. Y le voy a decir además que hemos puesto en marcha también con la creación de un fichero de datos de titularidad pública. Que ese registro requiere un desarrollo reglamentario, en el que ya trabaja la consejería.

Y la constitucionalidad de la tipificación como infracción muy grave del hecho de no dar efectiva habitación de la vivienda, siempre que su titular sea una persona jurídica o permita la apertura de los correspondientes expedientes a las entidades financieras o sus filiales inmobiliarias, si no cumplen con la función social que tiene [...].

Por lo tanto, la parte suspendida está recogida con una ley que se aprobó hace poco en este Parlamento, como usted sabe, publicada en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* el día 8, por cierto, en el que ustedes se abstuvieron. Y en definitiva, el objetivo político que perseguía la ley, en buena medida, yo diría en el 90% de su objetivo, está concretado. Y la parte suspendida por el Tribunal Constitucional ha sido reorientada, con lo contenido en esa ley. Por lo tanto, seguimos cumpliendo el objetivo que nos habíamos planteado, y siendo beligerantes con la defensa del uso que la vivienda tiene que tener como bien social, y no como elemento de especulación o como elemento que conduzca a uso alternativo.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, esta sentencia ha sido un torpedo en la línea de flotación de una ley muy importante, que era la Ley de la Función Social de la Vivienda. Se ha demostrado una vez más que ustedes optaron por la confrontación en vez de adoptar medidas concretas para resolver los problemas de las personas en situación de desahucio.

Y es vergonzosa la explicación que Susana Díaz ha dicho, y es que afirma, como usted hoy ha argumentado, que la nueva ley de tanteo y retracto da mucha seguridad jurídica tras esta sentencia. Y digo que es vergonzosa puesto que ha dicho que, efectivamente, que si el fallo estaba ahí pues que había que blindarse con una nueva ley. Entonces, si sabían que era una ley inconstitucional, ¿por qué la aprobaron? ¿Es que ustedes no saben legislar después de cuarenta años de Gobierno? El Partido Popular le planteó 82 enmiendas que rechazaron y que hubieran solventado esta situación; pero el bipartito entonces —le recuerdo que ustedes gobernaban con Izquierda Unida y era quien gestionaba la política de vivienda— les llevó por el camino de la expropiación a los bancos. Era la medida estrella de esta ley.

Ahora la presidenta se sienta con Patricia Botín, y nosotros lo que lamentamos es el tiempo perdido y las mentiras. Venga leyes y venga planes, pero la realidad es que el Gobierno andaluz suspende gravemente, y lo va a decir ahora cuando usted salga de esta sesión la Cámara de Cuentas en el informe que va a presentar sobre la ejecución del programa de viviendas. ¿Cuántos millones sin ejecutar en el año 15, 16 y 17, señor consejero? Pues 242 millones de euros.

Y siguen ustedes mintiendo, porque la ley de tanteo y retracto que ha citado no arregla nada porque, para empezar, no se puede aplicar, señor consejero. Es increíble.

Y le pongo un caso práctico: ¿qué hacemos con los vecinos de Santiponce, aquí, muy cerca de Sevilla? Inquilinos de viviendas protegidas, promovidas por una empresa pública, y que ahora van a ser desahuciados por un fondo buitre. ¿Qué le aplicamos, la de Vivienda Protegida del 2005, la del Derecho a la Vivienda del 10, la de la Función Social del 2013 o en qué queda la Ley de Retracto? ¿Alguna de estas leyes servirá para algo, señor consejero, que ayude a estos vecinos a que puedan permanecer en sus viviendas, tranquilos?

Mire, desde el Partido Popular lo que le pedimos es que utilice los medios a su alcance: el presupuesto, la consejería, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, que esa sí tiene que ocuparse de garantizar la función social de la vivienda. Y demuestre que Andalucía, efectivamente, actúa y tiene recursos para afrontar ese revés que ha supuesto para su Gobierno y para Susana Díaz la sentencia que declara inconstitucional las medidas de la Ley de la Función Social de la Vivienda.

Dejen ya de hacer leyes propaganda y legislen para solucionar los problemas de los andaluces.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, yo comprendo que... como, en fin, su equipaje en este tema es bastante cortito, trate de defenderlo con argumentos difícilmente sostenibles. El compromiso del Gobierno ha sido y sigue siendo claro en el empeño firme de luchar contra los desahucios y dar apoyo a las familias más vulnerables. Cita usted, además, Santiponce. Ya le anticipo que hay una solución para eso, y es una solución que tiene que ver, efectivamente, con la Ley de Tanteo y Retracto, con las leyes que este Gobierno... con las herramientas que tiene este Gobierno, que se ha ido dando para luchar contra situaciones... para que, efectivamente, los fondos buitres no acaben siendo los que acaben utilizando como pasto fácil esa situación sobrevenida por una incursión en causa de una disolución de una empresa, en este caso pública. Eso lo hacía con mayor desparpajo la señora Botella, que los mandaba y los vendía a los fondos buitres sin ningún problema, y luego los desahuciaba.

Los vecinos de Santiponce pueden tener la tranquilidad de que, efectivamente, lo vamos a resolver desde el Gobierno de Andalucía. Entre el ayuntamiento, de este ayuntamiento, y el Gobierno de Andalucía. Y las leyes y los instrumentos que nos hemos dado son los que van a permitir resolver eso.

Y, hombre, y en ejecución de planes de vivienda, pues váyase usted al Gobierno de la Nación. El último Plan de Vivienda que ha aprobado el Gobierno de España representa, en términos de ejecución respecto al anterior plan, exactamente un 38% de ejecución. Literalmente: 38%. Es decir, todo lo que dejaron de ejecutar de los 2.400 millones de euros hasta los 888...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir terminando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... que ejecutó el Gobierno de España, el diferencial, es 1.400, lo que han puesto en el nuevo Plan de Vivienda. Tengan ustedes un poquito más de coherencia a la hora de manejar argumentos, hombre, que sean mínimamente sólidos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000845. Pregunta oral relativa a reactivación de la variante de Arriate, Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la reactivación de la variante de Arriate, Málaga, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Ruiz.

Cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, los trabajos para la construcción de la variante este de Arriate, que se encontraba en un nivel de ejecución del 40%, quedaron suspendidos temporalmente por motivos de la crisis económica y la falta de disponibilidad presupuestaria. La situación de quiebra de la anterior empresa contratista, que desde el mes de septiembre de 2017 está en proceso de liquidación, ha impedido retomar las obras.

La variante este de Arriate canalizará los más de 4.000 vehículos que circulan diariamente entre Setenil y Ronda, que actualmente pasan por la travesía de Arriate, produciendo enormes problemas de retención de tráfico. Se incluye también un significativo número de camiones que, actualmente, deben realizar un recorrido extra de 19 kilómetros por el municipio de Cuevas del Becerro, por las dificultades que tienen para poder atravesar el casco urbano de Arriate.

Estas obras son una reivindicación desde hace ya bastante tiempo de los vecinos y vecinas de estos municipios afectados y de sus alcaldes y alcaldesas, que trabajan sin descanso para que estas obras sean una realidad cuanto antes.

Desde aquí me gustaría mandarles un saludo a los alcaldes que nos siguen por la web, en especial al alcalde de Arriate, que he podido comprobar en primera persona el gran trabajo que realiza y cómo ha reivindicado siempre esta necesidad de su municipio.

Aprovecho también, señor consejero, para trasladarle la necesidad del arreglo de otras carreteras de la comarca de Ronda, de competencia autonómica; aunque también sé el compromiso de su consejería por trabajar para solucionar este problema cuanto antes.

A la misma vez que también aprovecho para decirles a los señores y a las señoras del Partido Popular que, al igual que reivindican a la Junta de Andalucía el arreglo de las carreteras autonómicas, como lo he hecho yo ahora mismo, les pidan a sus compañeros y compañeras en la Diputación que dejen de maltratar a nuestra comarca, ya que la inmensa mayoría de las carreteras son competencia suya, y a sus compañeros y compañeras en el Congreso y el Senado para que apuesten, de una vez por todas, por el tren de alta velocidad para que pueda llegar hasta Ronda.

También es importante que la Diputación y el Gobierno de España se acuerden de la comarca de Ronda. La única Administración que tiene un compromiso claro con nuestra comarca es la Junta de Andalucía.

Y mi pregunta es, señor consejero: ¿cuándo tiene previsto el Consejo de Gobierno retomar los trabajos para la construcción de la variante este de Arriate en la provincia de Málaga?

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señora diputada, le empezaré diciendo que, efectivamente, este verano esta obra estará en construcción. Sabe usted que hemos tenido algunas dificultades. La obra está ya adjudicada desde una empresa que estaba en situación de liquidación, una empresa en quiebra, que acabó en liquidación, y que la forma más rápida —de las legales— era rescindir el contrato y volver a licitar y sacar a nuevo concurso o, si había una cesión de la obra a otra empresa, procedimiento perfectamente legal, nos ahorraríamos plazos y no tendríamos que volver a licitar. Y eso es lo que ha ocurrido: en la obra se ha hecho una cesión de la obra por parte de la empresa inicialmente adjudicataria y en proceso de liquidación, a una UTE conformada por las empresas Maygar y Asfaltos Jaén. Va a permitir, por lo tanto, la reactivación en el momento en que le estaba diciendo.

Efectivamente, esta obra, como otras muchas, se vio afectada por la paralización del conjunto de obras públicas consecuencia del impacto de la crisis sobre las cuentas públicas, pero tiene garantía de financiación con lo contenido en el Plan Pista, en el horizonte del 2020, y, por tanto, la vamos a empezar ya. La vamos a empezar en un plazo muy corto.

Las modificaciones que ha habido que hacer para resolver algunos temas, consecuencia de la interceptación o la coincidencia del trazado de la carretera con alguna vía pecuaria, ha representado o está representando una ampliación de la inversión en torno a un millón de euros, de manera que va a haber un incremento respecto a lo previsto inicialmente, que eran 5,6 millones de euros hasta 6,36 millones de euros, de forma que tanto la reordenación del acceso a las fincas colindantes como los temas que tienen que ver con la integración de las vías pecuarias se van a resolver con este proyecto.

La nueva vía va a mejorar notablemente el acceso al municipio de Setenil de la Bodegas, en la provincia de Cádiz, y de Arriate y sus pedanías a la ciudad de Ronda, mediante la conexión directa de las carreteras 7403 y la A-366, desde Ardales a Ronda.

Tendrá un ancho convencional de tres metros y medio por cada sentido, y arcenes de metro y medio. Se construirán dos glorietas de intersección con las carreteras 7403 y 367, que van a facilitar todos los movimientos y van a dar fluidez al tráfico. Y se construirán varios tramos de vías de servicio; también obras, lógicamente, de drenaje transversal y cunetas. Y, en consecuencia, vamos a mejorar notablemente las condiciones de circulación, de fluidez y de seguridad en esta variante, junto —como usted bien ha señalado— a otro paquete

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

de inversiones, también en la comarca, que estamos desarrollando algunas, y que otras están en fase avanzada de gestación, para poder desarrollar a lo largo del próximo año.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000581. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras, Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

Pasamos a la última pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa, perdón, relativa a servicios en el puerto pesquero de Carboneras, Almería. Y para ello tiene la palabra la señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, por reproducida.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, cuando usted pueda.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Bueno, efectivamente, hay un compromiso...; le voy a señalar dos partes de lo que representa la intervención de la consejería en el Puerto de Carboneras.

Una parte, que tiene que ver con algunas actuaciones que vamos a hacer de forma inmediata, este verano, y otra parte, digamos de mucho más calado y más ambición, que representa la inversión de en torno a diez millones de euros, que estará también en proceso de licitación, a través de un concurso, buscando la cooperación público-privada para la mejora y la reordenación de todo el puerto de Carboneras.

Me refería a la primera de las intervenciones, que tendrá en torno a cien mil euros de coste, y que va a representar obras de acceso a embarcaciones e instalaciones de luz y agua. Estas actuaciones tienen dos ejes; uno, la iluminación de todo el vial de acceso al muelle pesquero, solicitud que atiende a la necesidad del sector pesquero en la zona y que, además, estará complementada con otra, que será la mejora de los accesos a los amarres que se encuentran al final del muelle, y que están ocupados principalmente por jubilados de la mar, un colectivo muy presente en el puerto. A esto se unirá la intervención del proyecto básico de reordenación, que antes le decía que va a tener una intervención sobre 36.800 metros cuadrados del conjunto del puerto de Carboneras.

Gracias, señor presidente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señor consejero.

Me alegro que me haya dado la contestación, porque yo me temía la verdad, es que otra contestación distinta.

Me quedo con lo primero, porque la pregunta era muy concreta. Yo le preguntaba exactamente, por una de las partes que usted me ha dicho, que era lo de llevar a cabo las obras de suministro, luz y agua y el acceso a las embarcaciones, que usted sabe que, bueno, yo le pregunté sobre ello.

Aquí en este Parlamento, se aprobó una proposición no de ley, que salió aprobada, donde la misma, se contemplaba la rebaja que ya se lleva a cabo, y llevar a cabo esas obras necesarias, porque el puerto, la verdad es que está en condiciones absolutamente deplorables. Y este grupo parlamentario presentó una enmienda de esos cien millones que usted ha dicho para llevar a cabo esta obra en concreto.

Usted me ha dicho que la llevará a cabo en agosto. Yo recuerdo...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Este verano.

La señora BOSQUET AZNAR

—... este verano, bueno [*Risas*]. Y, si no, yo le aseguro que en septiembre voy a estar exactamente igual, preguntándole, como yo en el mes de agosto no vea la obra; en el mes de agosto, o en julio o junio, no vea la obra. Y porque lo que no quiero, señor consejero —y no se lo quiero volver a sacar, porque ya se lo saqué en su momento— es a los pescadores teniendo que hacer sus necesidades como buenamente pueden, a los pescadores teniéndose que subir a las embarcaciones como buenamente pueden, a riesgo de sufrir lesiones.

Era una cuestión muy concreta. Y recuerde que cuando este grupo llevó esa proposición no de ley, me quiso hacer su grupo, Partido Socialista, una enmienda vinculando a esas grandes obras del puerto; grandes obras del puerto, que también hay que recordarlas. Yo tengo aquí, en fin, del año 2011: «El proyecto de ampliación del puesto de Carboneras supera el último trámite de ampliación»; y en el año 2013: «la ampliación del puerto deportivo de Carboneras naufraga de nuevo».

Ahora tenemos que otra vez se está anunciando. Eso yo ya lo dejo a su entender, si se llevará a cabo finalmente ese gran proyecto de la obra del puerto de Carboneras. Pero precisamente yo, cuando me refería a esas obras concretas de suministro de luz y agua, y el hecho de que pudieran acceder a las embarcaciones, ¿no?, mediante las obras necesarias, no quería vincularlo a esa gran obra del puerto, porque fíjese usted que el primer titular que yo le he enseñado es del año 2011, y todavía está el puerto como está, y estamos en el 2018.

Y lo que no se puede permitir es que los pescadores del puerto pesquero estén en las condiciones que están. Y usted lo sabe: yo le dije que le invitaba a ir al puerto de Carboneras, porque están en una situación totalmente deplorable, tercermundista, que es que no parece un puerto, el que se merece el puerto de Carboneras. Entonces, bueno, yo me quedo con lo que usted me ha dicho, con que estará este verano. Y, si no,

yo lo aseguro que en la primera comisión de septiembre yo le volveré a preguntar sobre la enmienda de cien mil euros presentada por este grupo para llevar a cabo esa obra de suministro, de luz y agua y para poder acceder a los barcos desde la escollera.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad, señora presidenta.

Efectivamente, no son elementos incompatibles. Una puntualización: el 2011, el proyecto se sacó a licitación y quedó desierto; por tanto, no pudo ejecutarse porque no hubo concurrencia empresarial.

El día pasado 9 de marzo concluyó el plazo de exposición pública, del estudio de viabilidad económico-financiera de este proyecto, que tiene una dimensión menor —en aquel proyecto, creo que eran cuarenta millones de euros; este tiene una inversión de 10,3 millones de euros—, ha terminado el plazo para la exposición sin presentar alegaciones ninguna, y lo que estamos es preparando los pliegos de condiciones para licitar las obras. Y espero que en este momento haya un mayor interés; hay interés, al menos mostrado inicialmente, por algunos ámbitos empresariales. Y espero que, junto a lo urgente y lo inmediato, a lo que antes me he referido, hagamos esa intervención de más calado y más ambiciosa, para dejar al puerto de Carboneras en las mejores condiciones posibles.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Con esto finalizamos las preguntas y hacemos un pequeño receso y despedimos al señor consejero.

[Receso]

10-18/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre fiscalización del programa presupuestario 43.A, Vivienda, Rehabilitación y Suelo, del ejercicio 2015

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes de nuevo.

Vamos a continuar la comisión con dos informes especiales de la Cámara de Cuentas. Y, para ello, tenemos acompañándonos a su presidente, don Antonio López Hernández.

Vamos a empezar con el primer informe, relativo a la fiscalización del programa presupuestario 43.A, Viviendas, Rehabilitación y Suelo, del ejercicio 2015. Así que, querido presidente, cuando usted quiera tiene la palabra.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Antes de comenzar quiero, si me lo permiten, agradecer la presencia también en la comparecencia de la consejera, doña Carmen Iglesias, y de parte del equipo de coordinación, así como de los auditores responsables del informe.

El informe al que se ha hecho referencia se corresponde con el plan de actuación de la Cámara para 2015, y fue aprobado por el Pleno de la institución el 31 de enero de 2018.

El trabajo de fiscalización abarca tanto aspectos de auditoría financiera relacionados con los estados del programa presupuestario 43.A, como aspectos de cumplimiento de la legalidad de las actividades realizadas en las áreas de transferencia, subvenciones, devolución de fianzas de arrendamientos y suministros, contratación, encomiendas y convalidación de gastos del mencionado programa. También se ha efectuado una revisión de la razonabilidad del sistema diseñado para el seguimiento y evaluación del cumplimiento de objetivos del programa presupuestario, y la determinación del coste incurrido.

Por lo que se refiere a la auditoría financiera, en opinión de la Cámara de Cuentas, excepto por los efectos y salvedades que a continuación describiré, los estados del programa presupuestario 43.A expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel de la ejecución del presupuesto del ejercicio 2015, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables y presupuestarios contenidos en el mismo.

Las salvedades que han tenido efecto en la opinión han sido las siguientes: no se ha facilitado la cuenta financiera a la que se han imputado las partidas del presupuesto de gasto del programa 43.A, lo que ha imposibilitado verificar el adecuado reflejo de los gastos presupuestarios en contabilidad financiera. Los ingresos y gastos del régimen concertado de las fianzas por arrendamientos y suministros se imputan al presupuesto por su importe neto. Práctica que resulta contraria al principio de presupuesto bruto. Los compromisos derivados de la concesión de préstamos reintegrables, para la adquisición de viviendas libres en Andalucía, no han sido reflejados en su totalidad, en la liquidación del presupuesto de gastos del programa 43.A. Las inver-

siones gestionadas, realizadas sobre activos de titularidad municipal, han sido imputadas al presupuesto de gastos como inversiones nuevas, y no como inversiones de reposición.

Respecto a la auditoría de cumplimiento de legalidad, en opinión de la Cámara, excepto por los incumplimientos —que también les describiré a continuación—, las actividades realizadas de las áreas de transferencia y subvenciones de evolución de fianzas, contratación, encomienda y convalidación de gastos del programa presupuestario 43.A del ejercicio 2015 resultan conformes en todos los aspectos significativos con la normativa aplicable a la gestión de los fondos públicos. Como resultado del trabajo efectuado, se han puesto de manifiesto los siguientes incumplimientos:

En el área de transferencias, la justificación de las transferencias con asignación nominativa a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, para financiar actuaciones de los programas de ayudas Renove y de rehabilitación integral, renovación urbana y erradicación del chabolismo, se basa en certificaciones de pagos que no acreditan por sí misma la realización de la actividad.

En el área de subvenciones se detectan los siguientes incumplimientos: en relación con la subvención de las cuotas en concepto de amortización de los préstamos suscritos por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, para la financiación del déficit de los programas de gestión delegada, no se garantiza la aplicación a dichos programas de los fondos obtenidos con los préstamos, y se imposibilita el control de concurrencia con otras vías de financiación. Determinadas ayudas para la subsidiación autonómica de cuotas, de préstamos hipotecarios concedidos al amparo del primer y segundo Plan Andaluz de Vivienda, presentan desfases por exceso de subvención desde el inicio de la amortización hasta la anualidad 2014 por un importe acumulado de 614 millones de euros. En la tramitación de las diferentes líneas de subvención regladas, gestionadas por la Consejería de Fomento y Vivienda, se incumplen los plazos máximos de resolución y notificación.

El marco normativo regulatorio del programa de rehabilitación autonómica y transformación de infravivienda adolece de ciertas deficiencias en relación con los criterios de asignación de actuaciones y el régimen de justificación del gasto realizado.

Por último, en relación con esta cuestión que estamos viendo de subvenciones, los programas de rehabilitación del patrimonio de interés arquitectónico y de las actuaciones singulares en centros históricos o ámbitos urbanos de especial fragilidad medioambiental adolecen de falta de adaptación a la normativa de subvenciones y ayudas públicas.

En el área de contratación, que era otra de las que ha sido objeto de fiscalización, en la tramitación de los expedientes de contratos de obras, las tablas de puntuaciones con el desarrollo de los aspectos a considerar y las puntuaciones a otorgar en la valoración de los criterios que dependen de un juicio de valor, elaboradas por la Comisión Asesora de Evaluación Técnica, no se incluyen en los pliegos de cláusulas administrativas particulares e incorporan subiremos o su criterios no previstos en los pliegos.

Y finalmente, respecto a las encomiendas, a la agencia para la gestión de actuaciones..., a la agencia para la gestión de actuaciones singulares en centros históricos o ámbitos urbanos de especial fragilidad medioambiental, no se justifica el necesario carácter extraordinario o coyuntural y las razones de economía, eficacia o eficiencia que motivan la conveniencia de las mismas.

Otros asuntos que destaca el informe, que no afectan a la opinión financiera ni de cumplimiento, se refieren a aspectos relacionados con el control interno, entre los que cabe señalar el elevado riesgo de pres-

cripción de los libramientos pendientes de justificar del programa presupuestario 43.A, que a cierre de 2015 acumula un retraso superior a cuatro años, por importe de 4,38 millones de euros, debiendo analizarse la procedencia o no de exigencia de reintegro o de depuración de saldos.

Por otra parte, además de los procedimientos anteriores, se ha planificado y realizado un seguimiento de determinados aspectos relacionados con el programa presupuestario que nos ocupa, incluidos en el informe de fiscalización, de las fuentes de financiación y de la gestión de recursos humanos de la entonces Empresa Pública de Suelo de Andalucía, correspondiente este a 2011, informe que fue aprobado por la Cámara de Cuentas en noviembre del 2013. El resultado de este trabajo de seguimiento ha sido positivo, si bien se ha incrementado en un 18%, respecto de su importe al cierre de 2011, el déficit de dotación presupuestaria de los gastos generados por la agencia en programas de gestión delegada y que asciende al cierre de 2015 a 302 millones de euros.

Por lo que se refiere a la revisión del diseño del sistema de evaluación de cumplimiento de objetivos del programa presupuestario y su coste, se destacan los siguientes aspectos: a nivel estratégico, la Consejería de Fomento y Vivienda no dispone de un plan estratégico plurianual que abarque el ejercicio de 2015 y que integre las diferentes líneas de actuación y objetivos, programas, actividades e indicadores en materia de vivienda, rehabilitación y arquitectura.

A nivel operativo se destaca lo siguiente: los objetivos, actividades e indicadores del programa presupuestario no se han incluido debidamente ponderados, en función de su importancia, relevancia y contribución a la consecución de la finalidad última del programa.

Se han observado otras deficiencias en el diseño de indicadores, como la inclusión de alguno de escasa relevancia en términos económicos, a nivel de obligaciones reconocidas.

Con carácter general, no se ha podido verificar la exactitud, validez y fiabilidad de los datos de ejecución en términos no monetarios de los indicadores del programa presupuestario, al no haberse dispuesto de la documentación soporte.

El criterio para la determinación de las unidades ejecutadas en términos no monetarios de determinados indicadores no se basa en datos reales sino en una estimación.

No existe un criterio uniforme en relación al momento en el que se reflejen como ejecutadas las distintas actuaciones. Así, en función del indicador, se ha tenido en consideración, bien el momento de la adquisición del compromiso, bien el del reconocimiento de la obligación, bien el del pago o bien otros criterios.

No se informa sobre el coste asociado al cumplimiento de los objetivos establecidos para el programa presupuestario, exigido por el artículo 106.b) del Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía. En este sentido, y en la medida en que la mejor determinación del coste a nivel presupuestario viene dado por la fase de reconocimiento de la obligación para cada uno de los objetivos actividades e indicadores, se debería informar sobre el volumen de obligaciones reconocidas en el ejercicio.

Y, para finalizar, la fiscalización también incorpora una serie de recomendaciones que paso a comentarles: en la medida en que las relaciones basadas en pagos no se consideran suficientes para justificar determinadas transferencias con asignación nominativa a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, se recomienda la realización de actuaciones de compromiso, perdón, actuaciones de comprobación de que dichos pagos se basan en gastos efectivamente realizados y aplicados a la finalidad, de acuerdo con la normativa reguladora y las resoluciones de autorización.

Con la finalidad de garantizar el efectivo cumplimiento de los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, se recomienda el desarrollo de un marco regulatorio consistente, con la normativa de subvenciones y ayudas públicas, para el programa de rehabilitación del patrimonio de interés arquitectónico de titularidad municipal, así como para las actuaciones singulares en centros históricos o ámbitos urbanos de especial fragilidad medioambiental, del programa regional de espacios públicos de titularidad municipal.

A efectos de reducir la incertidumbre, las consecuencias adversas en los diferentes colectivos interesados, en atención a sus especiales circunstancias y a la permanencia de solicitudes de subvención no resueltas, se recomienda anticipar la publicación de las bases reguladoras y la resolución de las solicitudes presentadas, así como ajustar las convocatorias anuales a la dotación presupuestaria existente.

Como mayor garantía de cumplimiento de los principios de transparencia e igualdad de trato en la contratación, se recomienda la inclusión en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de las tablas de puntuaciones, con el desarrollo de los aspectos a considerar para la valoración de los criterios subjetivos.

Asimismo, dada la importancia cuantitativa y el carácter recurrente en el ámbito de la consejería de los contratos de los servicios accesorios o vinculados a los programas de rehabilitación autonómica, transformación de infravivienda y obras similares, se recomienda el desarrollo, aprobación y publicación de procedimientos que garanticen el libre acceso a las licitaciones, la publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de trato, así como la asignación eficiente de los recursos.

Finalmente, para el adecuado diseño del sistema de evaluación de cumplimiento de objetivos del programa presupuestario, se recomienda la inclusión de objetivos e indicadores debidamente ponderados, coordinados con los objetivos y actuaciones del plan estratégico, integrados en el sistema de contabilidad presupuestaria, relevantes desde el punto de vista económico.

Y, por mi parte, es todo en esta primera...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, presidente.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios, y para ello tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenos días.

Buenos días, presidente, muchas gracias por habernos trasladado las conclusiones del informe. Saludar también a la señora Iglesias y al resto de su equipo, que le acompaña.

Algunas consideraciones con relación a este programa 43, que han analizado. Una breve introducción que, evidentemente, escapa al contenido del informe. No hay programa más o menos importante, todo es relevante desde la acción del Gobierno, pero no cabe duda de que los objetivos de este programa son especial-

mente troncales en el ámbito de la política pública de vivienda. Estamos en el programa que, supuestamente, tiene sus objetivos encaminados a que las personas puedan conservar su vivienda, que tengan la posibilidad de encontrar ayudas para pagar sus rentas de alquiler y también estamos ante el programa que facilita la rehabilitación, no solo de los edificios sino también de sus entornos, para generar las condiciones de habitabilidad general de esos espacios y, por tanto, de las viviendas en concreto. No hay programa que no sea importante, pero no se nos escapa la trascendencia que tiene este dentro del presupuesto de la consejería, y por eso también, bueno, saludamos que haya habido recomendaciones, que se hayan ido incorporando y saludamos, en líneas generales, el avance en la gestión del mismo.

Cuestiones que nos preocupan y que usted señalaba. Nos preocupa, en el ámbito de la auditoría financiera, pues, que no se haya facilitado esa cuenta financiera como un elemento, una herramienta de trabajo fundamental para que ustedes pudieran realizar su análisis, que hubiera mejorado —y de qué forma— la transparencia del proceso y su capacidad de tomar en consideración algunas de las valoraciones que no fuesen meramente estimativas. También los saldos contradictorios, ¿no?, entre lo que AVRA considera que le adeuda la consejería, lo que la consejería considera que cae del ámbito de AVRA. Bueno, no nos parece tampoco una cuestión menor. Y también algunas de las recomendaciones que usted trasladaba, al final de su intervención, con respecto a los contenidos de los pliegos y a la necesidad de clarificar los criterios y la puntuación de los mismos en, aras, precisamente también, entendemos nosotros, a mejorar esa transparencia.

Por tanto, felicitar a la Cámara por el informe. Esperar que se sigan cumpliendo los objetivos del programa, pero, a la vez, hacerlo con la diligencia debida y con la transparencia que garantice que, luego, se puede verificar los movimientos de ese dinero, que tiene unos objetivos tan trascendentales dentro de la política pública de viviendas. Y esperemos que los problemas que se han arrastrado vayan resolviéndose, y sobre todo, que a la Cámara se le facilite toda la documentación para poder verificarlo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Gracias, presidente, por su presentación del informe, y gracias también a todo el equipo que ha participado, y que están presentes hoy en esta sala de comisiones.

Bueno, una serie de conclusiones. Voy a comentar, en línea con lo que usted nos ha informado en esta presentación, es que se deja, de forma muy clara y manifiesta, el incumplimiento que existe en los plazos de resolución y notificación de ayudas a la vivienda, en el marco de este programa presupuestario 43.A, «Vivienda, rehabilitación y suelo». Pone de manifiesto que hace falta, que hace falta una ley de subvención, una concreción de plazos y, sobre todo, un cumplimiento, por parte de la Administración, en este tipo de ayudas

a la vivienda, para un colectivo que, precisamente, lo necesita; un colectivo especialmente sensible. Por eso, Ciudadanos ha planteado, ha llevado como una iniciativa política en esta Cámara, precisamente para que haya una ley de subvenciones y mayor transparencia en todo el proceso de concesión de las subvenciones.

También se pone de manifiesto algo que ya, bueno, ocurre en otras muchas consejerías, respecto a las encomiendas, en este caso la encomienda a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, pues no se encuentran convenientemente justificadas. Y también se pone de manifiesto una evaluación deficiente: también venimos reclamando que haya una evaluación de las políticas públicas; en este caso, se demuestra que los indicadores que se establecen en el sistema de evaluación, pues no tienen, no aporta información de costes, y también son indicadores escasamente relevantes, con lo cual la acción política no va orientada a la estrategia, no va orientada en línea con los objetivos que se pretenden con el programa. Por tanto, evaluación muy deficiente sobre los indicadores de este programa.

Y también me gustaría destacar —y ya por ir acabando— las recomendaciones que elabora este informe, que también nos parecen importantes que sean destacadas. Es necesario un marco regulatorio consistente con la normativa en esta materia; es necesario ajustar convocatorias anuales al presupuesto, y es necesario publicación de normas reguladoras y mayor publicidad de las ayudas.

En definitiva, viene a corroborar una posición que nosotros estamos adoptando en esta Cámara, y es que hace falta una ley de subvenciones; hace falta concretar y cumplir con las ayudas que se ponen en marcha, y que este incumplimiento continuo y reiterado de plazos y de falta de publicidad, no puede seguir repitiéndose. Y, por tanto, viene a corroborar una serie de puntos que nosotros estamos manteniendo en esta Cámara.

No me voy a extender más. Solo darle las gracias por este informe y por todos los informes que, continuamente, los más de cien empleados de la Cámara de Cuentas vienen realizando, con una profesionalidad impecable.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Y agradecerle, también, a la Cámara de Cuentas el trabajo realizado con este informe, y el trabajo que, asiduamente, llevan a cabo con todos los informes que realizan, y que son de una profesionalidad indiscutible.

En este caso, el programa que analiza, el 43.A, es básico, es fundamental; es un programa muy relevante, por cuanto se ocupa de un tema básico para los ciudadanos andaluces, como es la vivienda.

Baste decir, bueno, pues que los puntos más reseñables sobre los que pone el foco este informe nos parece que tienen cierta importancia el que se aborde, desde la consejería, la solución a los mismos en cuanto a, por ejemplo, lo que dice de la justificación de las transferencias con asignación nominativa, que se basan

en certificaciones de pago a beneficiarios, que por sí mismo no acreditan el que se haya efectuado el pago en consideración; las justificaciones de esas subvenciones y los pagos realizados con anterioridad a la ejecución que establecía la concesión; ese tipo de irregularidades y de descompensaciones en cuanto a los plazos en los que se regula y que están, en cierto modo, desfasados.

También, la cobertura indirecta del déficit de los programas de gestión delegada, en cuanto a subvención nominativa de las cuotas, en concepto de amortización de los préstamos suscritos, en la medida en que no se exige la justificación y la acreditación de aplicación efectiva a la finalidad para la que se establecían los préstamos.

En ese sentido, comenta que la muestra seleccionada de ayudas para los subsidios de cuotas a los promotores de viviendas, que se observan desfases, por exceso, entre la subvención abonada y la justificada, por un importe acumulado considerable, de 614 millones de euros; que, a posteriori, en 2016, ha habido una cierta cantidad que se ha abonado, pero a falta de todavía esos 55 millones, o 555 millones, que conforme se vaya justificando, llegue, por el principio de transparencia, a que se difunda y se conozca ese cumplimiento.

En cuanto al hecho de que las subvenciones en la rehabilitación autonómica, y la transformación de infravivienda en el programa 2009, que no consta el desarrollo, aprobación y publicación, con carácter previo a la concesión de los criterios de asignación del número de actuaciones, que serían objeto de subvención por parte de los municipios, por aquello de que hay una falta de garantía de cumplimiento de los principios de publicidad, transparencia, objetividad e igualdad y no discriminación, en cuanto a esos criterios que nos fueron previamente explicitados. Asimismo, cuando en la justificación no se exige la remisión de facturas o justificantes de pago, que deberían ser requisitos esenciales para la acreditación del gasto efectivamente realizado con el exceso de subvención. Entonces, en ese tipo de, digamos, déficit en la transparencia, o en la asunción de determinados criterios, que tampoco tienen una..., tienen una cierta carga de subjetividad y son criterios no siempre ajustados a los parámetros objetivables que serían deseables.

En la tramitación de expedientes de contratación no menor por obras, que también explican ustedes que ha habido un supuesto fraccionamiento para no tener que abordar es la justificación en los pliegos, que incorporan los baremos..., que deberían de incorporar los baremos para que, además, también se tenga en cuenta esos criterios que estábamos diciendo de transparencia y de concurrencia en los concursos competitivos.

En fin, nos parecen muy adecuadas todas las recomendaciones que en el informe le hacen a la consejería. Entendemos, después del seguimiento que han hecho, que hay una parte considerable en la que se está en proceso de cumplimiento y de arreglo de subsanación de esos incumplimientos.

Y agradecerle, de nuevo, la labor que hacen de investigación del cumplimiento de la legalidad por parte de las agencias públicas.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, el Grupo Popular. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Martínez.

Adelante.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Presidente de la Cámara de Cuentas, darle las gracias por su informe, y a su equipo. Y felicitarle, felicitarle por el trabajo que desarrollan, que realmente es heroico, porque ustedes deducen un informe absolutamente detallado y extenso sobre una información que no se les ha proporcionado por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda. Y ahí es donde quiero empezar, diciendo que me parece absolutamente inaceptable que una consejería del Gobierno en Andalucía no facilite los datos a una institución que está ejecutando un control sobre la política, pues me parece gravísimo, porque es tanto como denegar toda transparencia, y por supuesto, facilitar los datos, si no se los facilitan a ustedes, cómo nos lo van a facilitar a la oposición.

Por lo tanto, insisto, felicitarle por el esfuerzo que han hecho en este informe y agradecerle la información. Porque además viene a coincidir con muchas de las cuestiones que todo este tiempo venimos denunciando. En este informe se ponen de manifiesto gravísimos incumplimientos, gravísimos incumplimientos y, además, en relación a un tema tan sensible como es el derecho a la vivienda. Estamos hablando de un programa 43.A, que lo que se ocupa es de garantizar el acceso a la vivienda, el garantizar que las personas en situación de excepcional vulnerabilidad puedan pagar sus alquileres, permanecer en su vivienda, etcétera. Y ahí, pues, lo que se pone de manifiesto con este informe es que la Consejería de Fomento y Vivienda, en el 2015, y lo sigue haciendo a partir de ese momento, porque si a ustedes no les han contestado, ¿dónde están los propósitos de enmienda? No los vemos por ninguna parte. Y lo que vemos son incumplimientos, retrasos de más de 5 años en la concesión de ayudas, en determinados casos, ayudas, además..., dudas en relación al cumplimiento de los requisitos previstos para determinadas ayudas de emergencia social. Estamos hablando a las familias de especial vulnerabilidad, a personas de especiales circunstancias de emergencia social. Retraso de 5 años, ¿dónde está la emergencia de este Gobierno andaluz?

En relación a... Otro incumplimiento: se han concedido ayudas sin garantizar los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad, no discriminación, y sin exigir las facturas y justificantes de pago, efectivamente, requisitos esenciales para la acreditación del gasto efectivamente realizado. ¿Esto se hecho? Se han realizado transferencias a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía sin que esta acredite ciertamente la realización de las actuaciones en las certificaciones de pagos que se adjuntan. Se han pagado transferencias a AVRA para pagar amortizaciones de préstamos que no reúnen las condiciones que se establecen en el programa. Se han pagado subvenciones también a AVRA para pagar créditos pedidos por esta que no son conformes a la resolución de concesión de estas subvenciones. Se han producido desfases importantes entre la subvención abonada a promotores de viviendas y la que se considera como justificada y efectivamente aplicada. Es que esto me parece que es gravísimo: ¿dónde está la diferencia y a qué ha ido?

El Programa de Rehabilitación de Patrimonio de Interés Arquitectónico y las actuaciones singulares en centros históricos no están adaptados a la normativa de subvenciones y ayudas públicas. También nos parece muy grave, viene a decir que, bueno, pues que la consejería un día se reúne y destina el dinero a rehabilitación de patrimonio de interés arquitectónico donde buenamente se le ocurre. Se realizan encomiendas a AVRA para la gestión de actuaciones sin motivarlas documentalmente. Y además en su informe pone de manifiesto, por ejemplo, compromisos derivados de la concesión de préstamos reintegrables, que no han sido

reflejados en su totalidad en la liquidación del presupuesto de gastos. Lo ha citado usted. Hasta 13 millones de euros de euros. O sea, estamos hablando de cantidades muy importantes. Inversiones de reposición que, en vez de considerarse como inversiones de reposición, se consideran inversiones nuevas.

Y luego otras cuestiones como, por ejemplo... Ustedes dicen claramente lo que nosotros venimos diciendo todos los días en esta comisión. Y es que la Consejería de Fomento y Vivienda no constaba de un plan ordenado, estructurado e integrado en materia de vivienda en los ejercicios del 2013 al 2015.

Y solamente pararme en algunos indicadores que ustedes marcan. Me parece increíble el cuadro que se establece. Número de subvenciones estatales a inquilinos de alquiler: previsión, 9.138; cumplimiento, 460. Número de ayudas al alquiler, integración social a familias, 1.428; 988; está un poco mejor. Número de viviendas rehabilitadas en edificios residenciales, cero; objetivo, 13.000. Número de viviendas..., infraviviendas, eliminada, cero; objetivo, 300. Y así todo.

En definitiva, este informe nos habla de que existía además un informe muy..., un importe muy importante de libramientos pendientes de justificar, casi 12 millones de euros; que la tramitación de la mayoría de los expedientes de subvención y subsidiación a promotores de vivienda carece de falta de análisis.

Y en definitiva, y para terminar, pues ustedes empiezan a quitar un programa, el análisis financiero, el análisis de ejecución, las encomiendas, etcétera. Y si quitamos todo eso, si quitamos todos esos incumplimientos, pues, hombre, se puede decir que el informe es conforme. No vamos a matar aquí al mensajero, pero, lamentablemente, a nuestro juicio, este informe no tiene un pase por ningún sitio, no tiene un pase por ningún sitio.

Y mire, termino porque creo que me queda poco tiempo. Me queda un poquito. Bueno, pues mire, en los datos de ejecución del programa 43.A, tenemos unos datos que son sangrantes. En el año 2015, el crédito inicial era de 192 millones de euros, se puso en un crédito definitivo de 227. Pero es que la ejecución han sido 173, y nos quedan 54 millones de euros sin ejecutar en materia de vivienda. A nosotros nos parece una cifra gravísima, que se deje sin ejecutar. Pero es que eso ha seguido aumentando en el año 2016. Por eso, le decía que sus recomendaciones, lamentablemente, no han servido. No solo no les facilitaron la información precisa, sino que además se ha hecho oídos sordos, porque este programa ha ido empeorando, del 2015 al 2016, y al 2017.

Mire, en el 2016 se establecieron de crédito inicial 240, crédito definitivo 253, porque es que se dejaron sin ejecutar 77 millones de euros; y en el 2017 se han dejado de ejecutar 111 millones de euros. Y eso significa que en estos 3 años 242.527.134 euros se han dejado de ejecutar para el programa 43.A, de Política de vivienda. Nos parece muy grave porque es casi la cifra —y termino ya—, casi la cifra de un presupuesto completo de este programa para materia de vivienda. Nosotros, desde luego, no compartimos y suspendemos totalmente a la consejería en la ejecución de este programa, y nos parece grave, porque se refiere a los problemas que tienen muchos andaluces para poder pagar su préstamo hipotecario y para permanecer en su vivienda pagando un alquiler.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Millán. Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Pues, gracias, presidenta.

Y gracias también al presidente de la Cámara de Cuentas y a su equipo por el trabajo realizado y por este informe que ha llevado a cabo.

En principio, quiero decir que, por parte del Partido Popular, se ve que ha habido una lectura parcial y sesgada del informe, una lectura que esperábamos, por otra parte. Y le tenemos que decir que, lógicamente, en primer lugar hay que leerse entero, también la parte de la información que traslada la propia consejería, y luego que se circunscribe a un periodo concreto. Estamos hablando de un informe en el año 2015. El año 2015 es un año con elecciones municipales, elecciones autonómicas, y que, por supuesto, también hay que recordar que tuvimos un gobierno..., o sin gobierno, 80 días justamente, porque la oposición no lo permitió al partido mayoritario que ganó la elecciones y, por tanto, impidió que se llevase a cabo la ejecución del presupuesto y tantas otras actuaciones, no solo en la Consejería de Vivienda sino en el resto de consejerías de la Junta de Andalucía.

Y me quedo, presidente, con este resumen que usted nos ha dado al principio, de la auditoría financiera. Los estados del programa presupuestario 43.A expresan en todos los aspectos significativo —al parecer esta primera parte no se la han leído sus señoría del PP—..., en todos los aspectos significativos, la imagen fiel de la ejecución del presupuesto del ejercicio de 2015, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables y presupuestarios contenidos en el mismo. Por eso, me quedo con esto, que es el balance que podemos decir de este informe.

Y, luego, he tenido ocasión de leerme los distintos puntos, y también la apreciación, insisto, que por parte de la consejería se ha trasladado.

En relación, por ejemplo, al epígrafe 18, cuando hablaban de la justificación de las transferencias, de la ayuda del Programa Renove a la rehabilitación de viviendas es, tal como dice, un programa ejecutado por AVRA, que no cuestiona en este caso el informe, la ejecución del mismo, sino la justificación de la transferencia que, tal como también recoge y pone a disposición la consejería, está puesta a disposición de la propia Cámara de Cuentas y lo recoge en el mismo informe en la página 53, donde recoge que tienen la memoria justificativa sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en las respectivas resoluciones, en la certificación de las cantidades abonadas por AVRA en las actuaciones de rehabilitación acogidas al plan de ayudas Renove y las relaciones clasificadas de pago de la dirección económica financiera de AVRA. Es decir, que existe una justificación detallada, solo que, en definitiva, me imagino que, por volumen de documentación, pues estaba puesta a disposición, pero no se envió.

En el punto 19, entiendo que se le debe..., elementos formales, el punto 20, en relación con la cobertura indirecta del déficit de los programas de gestión delegada incluidos en el PAI de esa subvención nominativa de las cuotas, pues también no lo considera adecuado en este caso la Cámara de Cuentas, pero, tal como justifica también la consejería, viene aprobado por presupuesto en sede parlamentaria y recogido en la Ley de Subvenciones en el artículo 22.2, tal como se recoge in situ también en la página 55 de este informe.

Hay otro elemento también, dirigido a las ayudas de la subsidiación autonómica de cuotas de préstamos hipotecarios, se ha hecho mención también, lo de los ponentes, el punto 21, en el que esos desfases, esos

reintegro, creo que aludía la portavoz del Partido Popular, ya el propio Consejo Consultivo recoge que en su última anualidad se procederá en ese caso a la regularización pertinente, entendemos, que por tanto también justifica la situación que se da en este punto.

En relación al punto 22, respecto a la aportación de la justificación de la subvención en fase, tal como se recoge en el convenio, pues bueno, estamos hablando del Ayuntamiento de Loja, de convenios que afectaban a varias consejerías y, tal como también traslada la consejería, la información que se realice desde Fomento, la documentación que se traslada, se hace en fecha correcta, dentro del plazo. Es cierto que el convenio se firma fuera de él, pero, en este caso, justificar —por decir de alguna manera— la gestión de la consejería, porque sí se lleva a cabo dentro de esa fecha prevista.

Hay otras cuestiones dirigidas a las subvenciones estatales, el punto 23, al promotor de viviendas y alojamientos protegidos, donde se observen incumplimientos significativos, y se ha dicho aquí, del plazo máximo de resolución y notificación, respecto a la ayuda del programa 2009, y yo creo que, bueno, hay que entender la situación en los ojos del 2009. Estamos hablando de una situación económica muy complicada que va a abarcar la historia y lo veremos en los libros de historia, una lógica escasez de recursos, recursos humanos, de recursos económicos, y, por tanto, que sin ser una justificación, entiendo la coyuntura que se pasó en ese año, en ese programa del año 2009, y bueno, tal como dice la consejería, pues ya también están en plazo y también, bueno, nos vemos satisfechos por ello, ¿no?

En relación al punto 24, otras subvenciones que traslada el informe respecto al desarrollo, aprobación y publicación de carácter previo y de criterios de concesión del número de actuaciones para la realización autonómica y otras de ellas en los municipios, así como su justificación. Pues también vemos de forma..., nos satisface que ya se haya mejorado por parte de la consejería, que hay una orden prevista y que se contemple también este y el siguiente punto, que es adaptación a la normativa de subvenciones para las actuaciones del patrimonio de interés arquitectónico, que se contemplen en el Plan Andaluz de Vivienda, y, por tanto, bueno, pues está la recomendación, como tiene que ser, y que se asuma por parte de la consejería, y a nosotros, pues, nos da satisfacción que así sea.

El punto 26, respecto a la incorporación en esa contratación, contratos menores, y esos sus baremos y esos sus criterios, pues igual forma. Y el resto, bueno, algunas actuaciones que, bueno, por no pararme más, porque también nos come el tiempo, pues que en el punto 27, si no hay una visión uniforme con la consejería, pero en la mayoría de ello, pues existen puntos de, bueno, de asunción por parte de ella para poder mejorar y llevarla a cabo.

El punto 52 recoge nuevamente, como decía, sobre el cumplimiento de legalidad de las actividades realizadas en las área de transferencia, subvenciones, devolución de fianzas, contratación, encomienda y convalidación de gastos del programa presupuestario 43.A. Insisto, resulta conforme en todo los aspectos significativos con la normativa aplicable al fondo de gestión.

En definitiva, considero, presidente, que el balance de las consideraciones, en la mayor parte de ellas ya se adoptan medidas, y es lo que tenemos que sacar de conclusión de este balance. Treinta y una, ya estaban adoptando medidas por parte de la consejería o se justifican en buena parte de ellas, que son 29 de esas 72 consideraciones que ustedes hacen.

Y, bueno, que cumple este informe que hace la Cámara de Cuentas, cumple con esos objetivos que tienen que ser de mejora y de control y de fiscalización sobre las cuentas públicas y, por tanto, bueno, nos pa-

rece bien y nos parece adecuado y, por supuesto, que plantea una recomendaciones que esperemos que la consejería también tenga en cuenta y en consideración y se puedan llevar a cabo en el futuro para mejorar esa gestión pública, que es la que todos queremos, ¿no?

Por tanto, felicidades por ese trabajo y muy agradecidos desde el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Presidente, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bueno, yo solamente quiero agradecerles a todos los portavoces de los distintos grupos los comentarios, las observaciones que han realizado y las felicitaciones que han vertido en relación con el trabajo de la Cámara de Cuentas.

Y nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, presidente.

10-18/OICC-000007. Informe Especial de la Cámara de Cuentas sobre seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al segundo informe de la Cámara de Cuentas, sobre seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, la finalidad principal, como seguramente ya conocen de los informes de seguimiento de recomendaciones que con asiduidad hace la Cámara de Cuentas, es evaluar la influencia que tienen nuestros informes, a través de las recomendaciones en las mejoras de las prácticas de gestión de las entidades públicas.

El que ahora nos ocupa, que corresponde al plan de actuación de 2016, fue aprobado por el Pleno de la Cámara el 31 de enero de 2018. El objetivo de este informe ha sido evaluar el grado de implantación de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Agencia de Puertos de Andalucía, que se hizo referido al ejercicio 2011 y que en su momento fue aprobado en octubre de 2013, así como comprobar la subsanación de las deficiencias detectadas en dicho informe.

El seguimiento se ha referido a tres áreas de trabajo: control interno, regularidad legal e irregularidad financiera. El alcance temporal ha sido el ejercicio 2016; sin embargo, para determinados aspectos se ha considerado el período 2012 a 2016 o hasta la finalización del trabajo de campo, que fue en junio de 2017, en aras de conocer la evolución acaecida y presentar la valoración del grado de implantación de la forma más actualizada posible.

Las competencias y funciones de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y actualmente, como ustedes conocen, está escrita a la Consejería de Fomento y Vivienda, se agrupan fundamentalmente en dos grandes bloques: el desarrollo y aplicación de la política portuaria y las relativas a las áreas de transporte de mercancías.

Se ha efectuado el seguimiento a 20 conclusiones y recomendaciones, de las cuales, 8 se corresponden con el área de control interno, 11 con el de cumplimiento de legalidad y una es referida los estados financieros.

La valoración global del grado de subsanación de incidencias e implementación de las recomendaciones es el siguiente: se han implantado o subsanado de forma total un 20% de los aspectos revisados, parcialmente un 50% y no se han adoptado medidas en un 30% de los casos.

La situación por áreas de trabajo, que paso a comentarles.

Respecto al control interno, se han implantado de forma total o parcial la mayoría de las cuestiones objeto de seguimiento. Así, desde el ejercicio anteriormente fiscalizado, se han elaborado y/o aprobado normas internas sobre aspectos importantes de gestión, como son la Tesorería, los contratos menores y la protección de datos de carácter personal.

Además, la agencia cuenta con diversos manuales y documentos internos de desarrollo de trabajo referidos principalmente a la gestión de la calidad, revisados en parte en 2013 y 2014. No obstante, todavía hay algunos que datan de 2003, anteriores a la Ley de Administración de la Junta de Andalucía.

Por lo que respecta al inventario, si bien a la finalización del trabajo de campo, que como he señalado, ha sido junio de 2017, no se encontraba aún aprobada una norma interna relativa a la gestión del mismo, durante el trámite de alegaciones, la agencia ha informado que dicha norma ha sido aprobada el 5 de octubre de 2017, con entrada en vigor el 1 de enero de 2018.

De la revisión de contratos y en lo relativo al control interno, se desprende que el sistema actual sigue presentando debilidades, tales como carecer de conexión con los datos del registro de contratos, errores en la información, fundamentalmente la de carácter financiero. De tal manera que la generación de consultas e informes no resulta fiable y útil para la explotación y, por último, las distintas fases procedimentales aparecen repetidas en el histórico del expediente.

En el informe objeto de seguimiento se destacó que las conciliaciones de las cuentas corrientes no eran objeto de supervisión, ni presentaban partidas antiguas, recomendándose entonces la depuración de los saldos y un mayor control de las mismas. La agencia ya realiza conciliaciones bancarias en todas sus cuentas corrientes de tesorería de forma periódica, siguiendo la propuesta de la Cámara de Cuentas, además se ha dejado constancia tanto de la elaboración como de la supervisión de las conciliaciones.

Se destaca como no solventada en el informe la relativa al inventario de la agencia, ya que se sigue observando debilidades tales como: no se encuentra actualizado, no realizan revisiones periódicas y, en las inspecciones realizadas por la Cámara de Cuentas, no se han localizado determinados bienes.

En relación con la legalidad, en el informe anterior se advirtió que no había terminado el proceso de adaptación de los estatutos de la agencia a las exigencias de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y en la Ley 1/2011, de 17 de febrero, de reordenación del sector público de Andalucía. A la fecha de finalización del trabajo de campo del actual informe —recuerdo, junio de 2017—, el estatuto de la agencia sigue sin estar adaptado a las exigencias derivadas de la condición de agencia pública empresarial.

También en el anterior informe ya se señaló que no existía equilibrio por sexos en el nombramiento de directivos, en tanto que en el resto de categorías se constató una mayor presencia masculina en el personal técnico y en los servicios y, por el contrario, más femenina en el personal administrativo. La situación que se describe en el informe que les estoy presentando no se ha corregido, ya que en los nombramientos de directivos no se adecúa al mínimo del 40% de representación de mujeres, en tanto que en el resto de categorías se constata una mayor representación masculina en el personal técnico y de servicio y femenina en el personal administrativo. Asimismo, en el Consejo de Administración se observa una mayor representación masculina.

En materia de contratación, en el anterior informe se detectaron irregularidades relacionadas con el número de vocales de la Mesa de Contratación, la utilización indebida del procedimiento de urgencia para la contratación de dragados de puertos, de realización periódica y el incumplimiento de plazos de adjudicación. Con respecto a estas cuestiones se observan avances, ya que se han subsanado gran parte de las deficiencias anteriores, como, por ejemplo, se ha corregido la incidencia relativa el número de vocales de las mesas de contratación, se ha restringido el uso de la tramitación urgente y, con carácter general, se cumplen los plazos para la adjudicación y formalización de los contratos.

Por lo que se refiere al área financiera, la última que ha sido objeto de análisis, cabe señalar que se han establecido mecanismos de coordinación e intercambio de información con la Agencia Tributaria de Andalucía, con objeto de depurar los saldos de clientes de dudoso cobro, si bien la depuración de dicho saldo no se encuentra aún finalizada. Así, en el ejercicio 2016, la agencia ha depurado 808.384 euros de saldo de dudoso cobro en vía ejecutiva, y, desde enero a junio de 2017, 143.632 euros, la mayoría de ellas como consecuencia de declaraciones de insolvencia.

Finalmente, como consecuencia de este trabajo de seguimiento, se han llevado a cabo nuevas recomendaciones que les señalo a continuación: se propone la revisión de la normativa interna, particularmente las instrucciones manuales y documentos internos de desarrollo del trabajo que daten de ejercicios antiguos, así como aquellos que pudieran estar afectados por nuevas modificaciones legislativas, como protección de datos o contratación.

Se recomienda la puesta en conocimiento e implantación real de todo, en todos los centros de la entidad, del manual de inventario aprobado en octubre de 2017. Teniendo en cuenta las debilidades observadas en el aplicativo de contratación, se aconseja su revisión y actualización, especialmente en lo relativo a la fiabilidad de los datos e información que obran en el mismo y que constituyen la base para generar informes y consultas.

Se reitera la recomendación de revisar, depurar y actualizar el inventario de la entidad. Asimismo, una vez conseguido este objetivo, deberían realizarse revisiones periódicas para mantenerlo permanentemente actualizado.

Se recomienda depurar las partidas pendientes de conciliar de las cuentas corrientes, especialmente aquellas de mayor importe y que datan de una mayor antigüedad de ejercicio.

Si bien se han aprobado normas internas de gestión de cajas de gastos y de ingresos, tal y como proponía la Cámara de Cuentas de Andalucía en su anterior informe, se observa falta de uniformidad en los procedimientos aplicados para la gestión de la tesorería por los distintos puertos, recomendándose, por tanto, la adopción de medidas que permitan la implantación efectiva de las mencionadas normas.

Respecto a las retribuciones de los directivos, se propone la continuidad de las medidas adoptadas y la culminación del proceso de regularización iniciado.

Se recomienda depurar la cartera de clientes a partir de la información de la Agencia Tributaria de Andalucía y articular los mecanismos de coordinación necesarios que permitan finalizar el proceso de depuración y actualización de los saldos pendientes de cobro.

En relación con el convenio firmado entre la agencia y el Ayuntamiento de Málaga en octubre de 2013, para la gestión del centro de transporte de mercancías de Málaga, se recomienda adoptar las medidas pertinentes que permitan poner fin al carácter transitorio del modelo de gestión previsto en dicho convenio, en aras de conseguir una gestión integrada del sistema de red de áreas logísticas de transporte andaluza de interés autonómico, procediendo previamente a la disolución del consorcio, tal y como recoge el citado acuerdo.

Y, por mi parte, en este informe es todo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, presidente.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos, empezamos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Muchas gracias, presidente, por la presentación de este informe sobre el grado de implantación de las recomendaciones de la Cámara de Cuentas sobre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, donde se pone de manifiesto que la valoración global no es positiva. Son 20 conclusiones y recomendaciones las que se analizan, y el resultado es que no se han adoptado medidas en un 30% de los casos, sí se han tomado medidas en un 20% de los casos, y, en la mitad, el 50%, parcialmente.

Con lo cual, hay más incumplimientos que cumplimientos, y pone de manifiesto, pues, que hay un déficit de gestión importante en la Agencia Pública de Puertos de Andalucía: no hay uniformidad en la Tesorería, hay deficiencias tan importantes como en los inventarios, como en la realización, la ineficiencia en los inventarios, y la falta de realidad de correlación entre la realidad y el inventario. Por tanto, pone de manifiesto una serie de cosas que nos parecen importantes.

Y quisiera también, por último, destacar el último punto al que ha hecho mención, que es el convenio existente entre la APA y el Ayuntamiento de Málaga, convenio de 2013, concretamente de octubre de 2013, y que recomendaba la disolución del consorcio que ahora mismo gestiona el centro de transporte de mercancías de Málaga, y que, parece ser, según deducimos del informe, hacen caso omiso tanto a la Junta de Andalucía como al Ayuntamiento de Málaga. Para determinadas cosas, bien que se ponen de acuerdo.

Nada más.

Muchísimas gracias, presidente, por el informe.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, Podemos, tiene la palabra su portavoz, la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, de nuevo, agradecer las conclusiones, el trabajo y la labor realizada al realizar este informe sobre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, teniendo en cuenta que con esta evaluación que contribuye a hacer un seguimiento de la actividad y el funcionamiento de la agencia, supongo..., o sea, han pretendido mejorar aquellos aspectos dignos de revisar por parte de la Junta de Andalucía. En cuanto a las competencias que tiene la agencia y las funciones que se agrupan, además, ustedes lo especifican muy claramente, fundamentalmente en dos grandes bloques, que serían: el desarrollo y aplicación de las políticas portuarias y también las relativas a las áreas de transporte de mercancías, en función de esos dos bloques de actividad que tiene la agencia portuaria, nos parece importante que esa falta de gestión, de..., en relación al funcionamiento y a la organización interna, a las consignas con las que funciona la agencia, que esa falta de homogeneidad en los mecanismos..., pues, es reseñable que tengan que abordarla y homogeneizar buena parte de los proce-

dimientos en los que la agencia tiene que basar su funcionamiento interno, teniendo en cuenta que, aparte de los servicios centrales portuarios, tiene una serie de..., hasta 36 puertos que dependen de ellos, y que cada uno funciona de una manera heterogénea. No tienen una homologación entre unos y otros.

En cuanto a los responsables de adoptar las medidas pertinentes para subsanar esas debilidades en la agencia, entendemos que hay determinadas cuestiones que aún no se han..., aunque esté en proceso de subsanación buena parte de los errores, pero hay algunos que aún no se han ejecutado y, entre ellos, entendemos que está ese del que hablaba antes que se refería a..., por ejemplo, a que no existe equilibrio en el nombramiento de los directivos de la agencia y a esa sobrerrepresentación masculina, que no tiene en cuenta la Ley de Administración de la Junta de Andalucía, y eso de que no se alcanza el 40% de representación femenina, que deberían considerarse y que no es así, a pesar de que en los últimos tiempos sabemos que se ha nombrado a una mujer, precisamente como directora de la agencia, pero entendemos que sigue existiendo ese desequilibrio.

También, aparte de que no cuenta con el Plan de Igualdad, en el convenio colectivo, además, dicen que se recoge la creación de una Comisión de Igualdad de Oportunidades, que si bien fue constituida en el 2008, sin embargo, lleva sin reunirse desde 2014, o sea, ya cuatro años sin reunión y sin seguimiento.

En cuanto a que no estén adaptados los estatutos de la agencia a las exigencias legales, que no se encuentren identificado los puestos de alta dirección de los directivos, por lo que toda esa información referida a los mismos tenga que ser reclamada directamente a la agencia, porque no hay un sitio donde esté reflejado..., informático, al que acudir para informarse.

También, la detección de que no se cumplían las horas de formación del personal y también a la periodicidad de las inspecciones estipuladas, ni tampoco se cumplía con las mejoras propuestas por los adjudicatarios de los puertos en cuanto a eso, a las acciones formativas necesarias de los trabajadores de la agencia.

Y bueno, aparte de eso, también en cuanto al cumplimiento de los estatutos, la actualización de los estatutos, que no se cumplen... En fin, son unas cuantas cosas que deberían estar ya subsanadas, y que entendemos que la demora en su cumplimiento no beneficia al buen funcionamiento, digamos, recalquémoslo, de esta agencia pública bajo la supervisión de la consejería.

Gracias, de nuevo, por las apreciaciones que han hecho de todas estas deficiencias que tiene la agencia. Y nada más.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular, y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Señor presidente de la Cámara de Cuentas, nosotros también le agradecemos, como no podía ser de otra forma, el trabajo que realizan desde la Cámara todos los miembros que la componen.

Bueno, nosotros creemos que en este informe, por el que hoy comparece el presidente de la Cámara de Cuentas, las cifras son, desde nuestro punto de vista, excesivamente contundentes, en lo que se refiere a la subsanación de incidencias, que es de lo que se trataba, y que tenía que haber realizado la propia agencia de Puertos de Andalucía o el propio Gobierno.

Y digo que las cifras son contundentes porque son las que son, es decir, un 20% de incidencias son las que se han resuelto, un 50% se han resuelto parcialmente y un 30% ni siquiera se han resuelto. Bueno, estas no son buenas cifras. Estas son, creo yo, que malas cifras, a la hora de catalogar la gestión del Gobierno y de la Agencia de Puertos de Andalucía.

Aquí la pregunta, que evidentemente no se la hacemos al presidente de la Cámara de Cuentas, sino que se la haremos al Gobierno, y que algo tendrá que contestar el Gobierno, es por qué no se han adoptado las medidas necesarias de las que habla en su informe, de las que hablaba en su informe la Cámara de Cuentas, cuando en principio no hay ninguna dificultad aparente, porque el propio informe de la Cámara habla de que son dificultades que tienen un costo bajo, eso quiere decir que son fáciles de resolver. Sin embargo, el Gobierno, la gestión de Puertos de Andalucía, pues no nos deja de sorprender en este asunto, puesto que no las ha resuelto en su gran mayoría, porque, además, las resoluciones parciales de las que habla el propio informe —si se lee con detenimiento— evidentemente dejan mucho todavía por resolver, incluso esas resoluciones parciales que contienen, como decía, dicho informe.

Además de la importancia de las cifras, además de la importancia de lo que supone la globalidad de lo que se ha hecho en estas incidencias que no se corrigen, entre ellas —se ha puesto de manifiesto por algunos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, pero que yo intentaré también recalcar para el posicionamiento de nuestro grupo—, en algunas decía: son verdaderamente preocupantes. Y me refiero a algunas de ellas: no se soluciona el problema del inventario. ¿Eso, qué significa? Pues eso significa, como dice el propio informe, que sigue habiendo incluso bienes sin aparecer en la propia Agencia de Puertos de Andalucía. No entendemos cómo eso, en una agencia pública, puede ocurrir.

No se acaban de depurar las partidas pendientes de conciliar de las cuentas corrientes, aunque parece ser que el camino ya está encauzado, pero sigue en este informe..., seguía en este informe, cuando se redactó y cuando se aprobó, sin resolverse conciliar cuentas corrientes. Tampoco entendemos y no salimos de nuestro asombro: ¿cómo es posible que no se puedan conciliar cuentas corrientes de dinero público?

La contratación no se adapta, eso sí se ha dicho de forma contundente. No se adapta ni a la LAJA ni a la Ley 1/2011, de 1 de febrero, de ordenación del sector público de Andalucía. Es decir, eso conlleva, por ejemplo, que no se cumple el principio de igualdad. Aquí es donde entramos en la frase famosa de «predicar y dar trigo».

Estamos cansados de escuchar al Gobierno de la Comunidad Autónoma hablar de la igualdad, pero el problema es que, cuando les toca a ellos directamente, cuando les toca a ellos directamente en algo que ellos tienen que solucionar directamente, que no necesitan a nadie... Aquí no necesitan al Gobierno de la nación, ni necesitan a nadie. No lo hacen, no lo hacen.

Los componentes: otra incidencia. Los componentes de la mesa de contratación, en muchos casos, coinciden sus integrantes con quienes realizan los informes técnicos. Y dice el propio informe que, en ocasiones, pertenecen al órgano proponente. Hombre, muy ético o muy estético no nos parece este asunto.

En el tema de la contratación menor hay retrasos en el pago, al menos en el 21% de los casos. Una cifra..., en tema de contrataciones menores, que no son las más importantes, un 21% nos parece excesivo. Y, además, hay ausencia de certificado de crédito y de proyecto de obra en el 45% de los casos. No deja de ser otro asunto inaudito.

Hay, además, incumplimiento de normativa en la contratación menor, ya que se responsabiliza —dice textualmente el informe— del manejo de efectivos procedentes de cobro de tasas en horario de cierre de oficina a personal no autorizado. Esto sería interesante también que el Gobierno nos contestara cómo es posible que esto ocurra. Cómo es posible que personal no autorizado maneje efectivo procedente del cobro de tasas, que las tasas deberían tener..., deberían tener no, van a tener otro capítulo, incluso aparte, porque el tema de las tasas es verdad que no se toca en el informe porque no le tocaba en este caso al informe de la Cámara de Cuentas, pero el tema de las tasas es muy importante y, además, está dejando muchas secuelas en el sector portuario de Andalucía.

No hay mecanismos de seguimiento y control para los convenios firmados por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y así podríamos seguir y seguir.

Como he dicho al principio, hemos intentado resaltar lo más importante. Yo creo que estas son causas más que suficientes, más que suficientes, para reprobar la gestión de los puertos andaluces que se ha venido realizando por el Gobierno socialista de Andalucía y por el propio organismo público, por la propia Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Que lo apuntaba hace un segundo: no es ni más ni menos que lo que dicen también otras instituciones ajenas al Gobierno, como es la Cámara de Cuentas, pero también lo dicen —y me refería a las tasas—..., lo que dice el propio Tribunal Supremo y lo que es el propio TSJ sobre las tasas cobradas irregularmente por Puertos de Andalucía.

Creo que esto... Son demasiados órganos los que convergen, desde nuestro punto de vista, en que la gestión que se realiza por la Agencia de Puertos Públicos de Andalucía, desde luego es total y absolutamente, desde nuestro punto de vista, reprochable.

Muchas gracias, señora presidenta. Y gracias, señor presidente, de nuevo por el informe.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño. Perdón, la señora Ruiz.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, agradecer al señor presidente de la Cámara de Cuentas su exposición en la mañana de hoy, de este informe de dicho órgano, sobre la fiscalización de regularidad de la Agencia Pública

de Puertos de Andalucía. Igualmente, destacar el trabajo del equipo que ha realizado este informe, por el gran trabajo realizado.

El Plan de Actuaciones aprobado por el Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía para el ejercicio del 2016 incluyó una actuación relativa al seguimiento de las recomendaciones incorporadas en el informe de fiscalización de regularidad de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, del ejercicio 2011.

Este informe se aprobó por el Pleno de la institución el 15 de octubre del 2013 y ha sido aprobado el seguimiento el 31 de enero del 2018. La finalidad principal de este tipo de trabajo es valorar la repercusión de las propuestas de la Cámara de Cuentas en la mejora de las prácticas de gestión de las entidades del sector público.

Las tres áreas de trabajo objeto del informe son:

El control interno, analizar si se han solventado las debilidades anteriores relacionadas a la normativa interna, tesorería, contratación y el inventario de la entidad.

Regularidad legal, comprobar fundamentalmente la subsanación de los incumplimientos referidos a la adaptación de sus estatutos.

Representación equilibrada de hombres y mujeres.

Retribuciones del personal directivo.

Contratación en convenio.

Asimismo, analizar los plazos de presentación de los informes de la Intervención General de la Junta de Andalucía.

Regularidad financiera, examinar los saldos y criterio de dotación de los clientes dudosos de cobro.

Se realiza un seguimiento de un total de 20 conclusiones y recomendaciones: 8 de control interno, 11 de cumplimiento de legalidad y una referida a estados financieros.

La valoración global que hace el Informe de Seguimiento de la Cámara de Cuentas es de una implementación del 70% de las recomendaciones: 20% de forma total, un 50% de forma parcial y no se han adoptado medidas en un 30% de los casos.

Hay que precisar que ese 30% no son más que seis recomendaciones, que son las siguientes:

La primera, un proceso de adaptación de estatutos. En la actualidad la tramitación está muy avanzada, teniendo prevista su culminación en el menor plazo posible.

La segunda, el equilibrio por sexos en el nombramiento de directores, de directivos, perdón, sobrerrepresentación masculina en puestos técnicos y femenina en administrativos...

[Rumores.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor...

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—... En la actualidad, en el tema de nombramientos de directivos, existe una paridad del 50% de directora gerente, de jefa del área financiera y administrativa, jefa del área de explotación y jefa del área comercial

y del dominio público. Director de puerto, director de área logística, director de asuntos jurídicos y de contratación y jefe del área de planificación y obra.

En tercer lugar, la falta de comunicación de apertura de centro de trabajo de ocho puertos. Estos puertos no son de construcción muy antigua..., son de construcción muy antigua y vienen adscritos del Estado, no localizándose el oficio de apertura de dicho centro de trabajo.

Sin embargo, están reconocidos por la autoridad laboral, sin que haya ningún tipo de incidencia al respecto.

Cuarto, el contrato de centro de control no cumplía con las horas de formación. Es muy significativo e importante resaltar que es la única observación que se hace sobre el área de contratación, resaltándose en el informe que en materia de contratación se observan avances y que ya se han subsanado gran parte de las deficiencias anteriores.

En quinto lugar, la actuación del inventario de bienes en los puertos, que admite la complejidad que conlleva y recomienda la adopción gradual de medidas oportunas para el control de dichos bienes. Se han aprobado unas normas, que han entrado en vigor el 1 de enero del 2018, con las que se pretende iniciar la depuración de datos del inventario y mantener y actualizar el mismo.

Y en sexto lugar, el retraso en los informes de la Intervención General. Esta recomendación no es imputable a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, sino a la Intervención General. Aun así, en este ejercicio están llegando todos los informes que estaban más atrasados, considerándose que actualmente están al día, ya que se han recibido los tres informes provisionales correspondientes al 2016.

Quiero terminar mi intervención como la empecé, dando las gracias al presidente de la Cámara de Cuentas por su exposición detallada, que nos ha dado esta mañana, y a todo el equipo por el gran trabajo realizado. También a la Consejería de Fomento y Vivienda, así como la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por su predisposición a la hora de recoger y asimilar estas propuestas de mejora.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor presidente.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, bueno, pues yo, como en mi intervención anterior, solo agradecerles nuevamente sus intervenciones y la valoración del trabajo de la cámara, que, por otra parte, es nuestra misión, es nuestro objetivo y trabajamos para el Parlamento y para que ustedes, los parlamentarios, puedan formarse una opinión adecuada de lo que está pasando en la gestión del sector público.

Nada más. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, presidente.

Pues damos por finalizados los informes y despedimos al señor presidente.

[Receso.]

10-18/PNLC-000127. Proposición no de ley relativa a actuaciones para la adecuación y mejora de las condiciones de calidad y seguridad del trazado de la carretera nacional 433

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos la Comisión. Vamos a hacer un pequeño cambio en el orden de las proposiciones no de ley, con lo cual, la tercera PNL pasará a ser la primera, ¿de acuerdo? ¿Hay algún problemilla? Ninguno, ¿no? Pues, entonces, pasamos ahora a la primera, como hemos dicho que sería la tercera, relativa a las actuaciones para la adecuación y mejora de las condiciones de calidad y seguridad del trazado de la carretera nacional 433, propuesta por el Grupo Socialista. Y para ello tiene la palabra la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Buenas tardes ya a todos y a todas.

Voy a proceder a poner un pequeño vídeo. Dura muy poquito, pero creo que es interesante que veáis el estado lamentable en el que se encuentra la vía, que vamos a hablar de ella esta tarde.

Consideramos que las buenas comunicaciones son fundamentales para el desarrollo de los pueblos y comarcas de la provincia de Huelva, y, por tanto, su mantenimiento en perfecto estado, pues, consideramos que debe ser vital y es vital para los municipios que se ven afectados.

Esta carretera es la única vía de comunicación entre la provincia de Sevilla con la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, además de la Nacional Sevilla-Lisboa.

Pues bien, el estado de conservación, como pueden ver, es lamentable, es muy deficiente y necesita actuaciones de mejoras urgentes que aún se están viendo agravados más con los temporales que hemos sufrido.

En todo su trayecto se encuentran numerosos baches que dificultan la circulación y suponen un gran riesgo para los conductores y pasajeros de vehículos que transitan por ella, así como también es importante destacar la peligrosidad de las travesías que atraviesan pueblos enteros, circulando por estas poblaciones, pues, un gran número de vehículos pesados y de mercancías peligrosas con el riesgo que ello supone para las poblaciones de paso, y, además, no hay otra alternativa porque no hay otra vía por la que transitar.

Es cierto que desde el Gobierno central, desde que gobierna el PP, son varias las veces que se han publicado mejoras en esta nacional, quedando siempre en eso, en promesas incumplidas año tras año.

Ya en el mes de enero, en 2009, se publicó y notificó oficialmente el acondicionamiento de esta vía, aunque las alegaciones que se formularon por diversas entidades, colectivos y ciudadanos interesados pues nunca recibieron respuestas y desde entonces pues no se ha tenido más respuesta sobre este proyecto, más allá de constar entre las actuaciones incluidas en las previsiones del Plan de Infraestructuras 2014-2024, así como una respuesta escrita del Gobierno central a una pregunta de mi grupo en el Senado donde afirman que pretenden eliminar las travesías más conflictivas, todo esto en mayo de 2017.

Y también ha llovido ya desde que anunciaron que estaban en redacción los proyectos de rehabilitación del firme entre Cortegana y Rosal de la Frontera, por 6 millones de euros. Anuncio que vuelve a estar de actualidad, cómo no, porque, en la última visita a Huelva, De la Serna pues ha vuelto a anunciar esta misma rehabilitación en este mismo tramo, que, por cierto, presenta unas condiciones tercermundistas, así como..., vamos, la rehabilitación del firme en la travesía de Rosal de la Frontera, que, por cierto, también las condiciones son pésimas, y eso que es una de las puertas de entrada del país vecino.

En fin, como para nuestro grupo estos anuncios tienen poca o ninguna credibilidad, es por lo que presento esta iniciativa, esperando el apoyo unánime de todos los grupos, unos, porque crean en la necesidad de poner en valor esta nacional y, otros, porque su partido ya lo ha anunciado o requeateado.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para ello tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Esta proposición no de ley, planteada por el Grupo Socialista, para mejoras en las condiciones de calidad y seguridad del trazado en la carretera nacional 433 y, bueno, pues viene a poner de manifiesto algo que ya..., que ya sabemos que, además, en esta Comisión de Fomento se debate de una forma continua y reiterada, y es el déficit de infraestructuras que tiene la provincia de Huelva. El déficit o mal estado de infraestructuras como es este caso, el caso de la carretera nacional 433 entre Sevilla y Lisboa.

Esta proposición no de ley pues plantea una serie de... Tiene..., son tres puntos: mejora del firme y mantenimiento, mejora en la seguridad y supresión de las travesías más conflictivas. Ciudadanos no se va a oponer, por supuesto no se va a oponer a que se mejoren las infraestructuras en Huelva, a que se acabe con este déficit en infraestructuras. Ahora bien, entendemos que la Administración competente, que se menciona en la proposición de ley, pues no está en Andalucía, está en el Gobierno de la Nación y, por tanto, creemos que es donde se deben llevar a cabo este tipo de iniciativas.

Con independencia de eso, hace poco debatimos dos proposiciones no de ley en pleno respecto a infraestructuras, y estamos muy cansados de ver cómo se prometen infraestructuras, se prometen mejoras, como el caso mencionado en esta carretera nacional 433, que luego no se cumplen. En fin, en este caso, los andaluces, los onubenses están muy cansados de promesas. Nosotros vamos a apoyar esa proposición no de ley porque nos parece..., nos parece bien, adecuado y sensato que se renueven estas infraestructuras y que se actúe y, sobre todo, que se cumpla con los onubenses. Pero pensamos que este enfrentamiento es baldío, entre un partido y otro al final vamos a propuestas sensatas, de sentido común y a cumplir con lo que se promete.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues la nacional 433, como ha dicho ya la proponente, es una carretera nacional de la Red de Carreteras del Estado que une la autovía A-66 con la frontera portuguesa a la altura de Rosal de la Frontera; por tanto, es competencia estatal.

El Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche se encuentra cruzado por dos carreteras nacionales, esta de la que hablamos y la nacional 435.

El Gobierno, como bien ha dicho, incluyó en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, elaborado en 2004, esa iniciativa de realizar mejoras en la nacional 433 que cruza la sierra de oeste a este y supone, realmente, una gran arteria de comunicación.

Esta intervención la convertiría en una vía rápida, con la construcción de circunvalación en las poblaciones que aún tienen una travesía y la inclusión de tramos de aceleración y desaceleración para vehículos en algunos puntos críticos. Una medida así podría paliar, en buena parte, los problemas que presenta el paso de coches y camiones por esta carretera. Teniendo en cuenta el tráfico pesado que circula por esta vía, ciertamente, hay que abordar la adecuada conservación de esta carretera.

Si se dejan de proponer costosas inversiones en las carreteras que conforman nuestra red viaria, de manera que se mejore el firme, la seguridad, el trazado, así como hacer ensanches donde se precise construir carriles, como carril para vehículos lentos, etcétera, así como la incorporación de medidas que mejoren el transporte, el transporte público, evitarán que tengamos que acudir a otro tipo de intervenciones, como insistentemente nos traen aquí determinados grupos.

Dentro de las condiciones de esta carretera nacional que presenta el tránsito de vehículos, hay dos puntos que se consideraban especialmente peligrosos por las escasas dimensiones con las que cuenta la vía, que eran la travesía de Galaroza y la que cruza El Repilado. Tanto en un lugar como en otro son frecuentes las interrupciones al tráfico como consecuencia del paso de camiones de gran tonelaje o de autobuses que en ocasiones no cuentan con espacio suficiente para poder cruzarse los vehículos.

En ese sentido, y ciertamente, nos parece muy conveniente que las carreteras nacionales que crucen por los municipios se eviten y se circunvalen las travesías, las circunvalaciones sí que deberían considerarse, en la mayoría de los casos, en aras de que los centros urbanos se vean libres de los inconvenientes que llevan aparejadas las travesías por el interior de los municipios.

Para mejorar las comunicaciones son buenos los desdobles de carriles en los puntos donde así se requiera y que permitan con una adecuada agilidad llegar, en este caso, a Huelva o que el tejido industrial de la zona pueda conectarse con los puertos y aeropuertos en un tiempo prudencial, ya que los problemas, además de la mejora del firme, se derivan del gran número de camiones y tráfico pesado que diariamente cru-

zan alguna de las poblaciones, suponiendo un embudo en esas travesías, consideramos que la actuación en esos puntos mejoraría considerablemente la circulación en esa carretera y los tiempos de desplazamiento. Por tanto, nos parece que, teniendo en cuenta que la red viaria que articula el territorio, es muy necesario el mantenimiento de estas vías y para la accesibilidad a la población.

Nos parece muy oportuna esta PNL y, por tanto, la apoyaremos.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para posicionar al Grupo Parlamentario del Partido Popular, tiene la palabra el señor García de Longoria.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta.

Evidentemente, la situación en la que se encuentra esta carretera, fundamentalmente a su paso o en su tramo entre Cortegana y Rosal de la Frontera, lógicamente, requiere una actuación, pero la buena noticia que tuvimos el pasado 11 de mayo, como se ha referido la portavoz socialista, yo le podría poner también el vídeo del ministro anunciándolo, es que se va a llevar a cabo la licitación en junio, por valor de 6 millones de euros, de una mejora del firme y que, incluso ese mismo día, el propio ministro encargó o anunció que el secretario de Estado ya había firmado unas obras de emergencia para la rehabilitación del firme en Rosal de la Frontera.

Y yo aquí sí quiero hacer un pequeño inciso en darle valor a los trabajos que están realizando o han realizado tanto el Ayuntamiento de Cortegana y el alcalde de Cortegana como el equipo de gobierno de Rosal de la Frontera, que ha venido también precedido de una movilización social que ha dado sus frutos. El Gobierno ha recogido ese guante y, lógicamente, va a actuar en este tramo, en el que estamos de acuerdo en que se debe actuar y, por tanto, va a actuar.

Por tanto, estamos hablando de que el Gobierno ha dado buenas noticias en este sentido, que es verdad que quitan cierto sentido a esta proposición no de ley, puesto que se va a pedir, o se está pidiendo, lo que afortunadamente pronto esperemos que se vaya a llevar a cabo. Y aun así nosotros..., como en esta iniciativa lo que se pide es mostrar el apoyo a que la Administración haga las cosas, pues, lógicamente nosotros en sus dos primeros puntos sí vamos a votar favorablemente a que el Gobierno haga lo que ya ha dicho que va a hacer. Por tanto, no tendremos inconveniente en votar a favor de esta iniciativa.

Pero hay un refrán que dice: «No se acuerda el cura de cuando fue sacristán». Pues, yo creo que en este caso viene muy al pelo en relación a la N-433. Y digo esto porque la N-433 tiene su historia. Y nosotros, por la situación del firme, no podemos borrar la historia que tiene esta carretera. Y me refiero al hecho de que en el año 2001, con un Gobierno del Partido Popular, se inicia un proceso, un proceso administrativo, para la redacción del estudio informativo cuyo título era «Autovía Sevilla-Frontera portuguesa», puesto que, como todos sabemos, esta carretera une Sevilla con Lisboa, se llamó la Autovía de la Sierra. En 2002 se realizó el estudio ambiental, y se hicieron una serie de trabajos en relación a esta autovía, lo que también se valoró, ló-

gicamente, fue que su mejor trazado sería el trazado sur, puesto que estamos ante un elemento que perturba una joya natural como es el Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

Pero, claro, todo esto se truncó en el año 2004, cuando el Partido Socialista y el Gobierno de Zapatero..., y de ahí quiero hacer referencia a la memoria y a la historia que tiene cada partido en relación a esta carretera, el Partido Socialista quitó este proyecto de los Presupuestos Generales del Estado. Y ya en 2005 el propio Gobierno del Partido Socialista desechó este proyecto de autovía y lo cambió por conceptos como acondicionamiento o actuaciones de acondicionamiento de la vía.

Y, lejos de eso, al año siguiente el propio Partido Socialista —y la señora portavoz del Partido Socialista lo sabrá bien porque es de la zona— planteó una vía rápida vallada, que tuvo una alta contestación social, puesto que, como se dice coloquialmente, era un proyecto que no había por dónde cogerlo porque dañaba ambientalmente al parque natural, dañaba además aspectos importantes de la socioeconomía de la sierra onubense, y ese proyecto se tuvo que desechar.

Por tanto, la historia de esta nacional va desde una autovía que quería hacer el Partido Popular hasta una vía rápida que fue rechazada, que era lo que quería hacer el Partido Socialista, rechazada por los vecinos de la comarca, no por otras personas sino por los propios vecinos de la comarca.

Y es cierto —y estamos de acuerdo, y ya lo he dicho— que hay un deterioro de la vía, y es cierto también, y es bueno y positivo, que ya el ministro ha anunciado que se va a actuar.

Y a mí sí me gustaría matizar sobre el asunto de las travesías, en ese punto en el que nosotros nos vamos a abstener, porque yo creo que requiere un debate mucho más profundo, requiere un debate mucho más amplio, sobre todo en colaboración con los municipios afectados y en colaboración con los ayuntamientos afectados, puesto que hay ahí un conflicto de ciertos intereses entre los ayuntamientos. Yo creo que se tiene que hablar mucho, en profundidad, y trazar estrategias conjuntas para cada municipio en particular. Y es verdad —y lo ha referido la portavoz socialista— que actualmente se está estudiando ese replanteamiento del objeto del estudio informativo en relación a las travesías.

Por tanto, nosotros en ese punto sí nos vamos a abstener, y en el otro no tendremos problema en votarlo a favor, porque es una necesidad evidente de la comarca, es una necesidad que ha luchado el alcalde de Cortegana y que ha luchado también el equipo de gobierno de Rosal de la Frontera. Y, lógicamente, nosotros apoyamos tanto a estos dos municipios como al resto de vecinos de la sierra, que merecen que, lógicamente, la N-433 esté en perfectas condiciones.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora Romero, tiene usted la palabra.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Señorías, pues el estado en el que se encuentra la A-433 vuelvo a repetir que, como además habéis podido ver, es pésimo, y por ella circulan diariamente muchísimos vehículos, además de ser, como bien dije, la puerta de entrada al país vecino y la vía de comunicación entre Sevilla y la Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

Hablamos de una carretera que tiene una utilidad estratégica, lo que la hace aún más peligrosa en la situación que presenta. Y la urgencia de esta actuación es inaplazable, porque el estado que presenta esta carretera supone un verdadero riesgo de accidentes.

Su arreglo es una reclamación que vienen haciendo los alcaldes socialistas de la zona desde hace muchísimo tiempo, contando con el apoyo de mi partido a todos los niveles. Y desde aquí adelanto que no vamos a parar. Y seguiremos echándonos a la calle con nuevas reivindicaciones, hasta que los anuncios se conviertan en una realidad.

Y al señor García de Longoria decirle que también podía hacer referencia a las movilizaciones que están haciendo los alcaldes socialistas —que, por cierto, son la gran mayoría—, que solamente ha hecho referencia a los dos pueblos donde, en uno gobierna el PP y en otro pues están ahí en coalición.

A Podemos decirle que hay más travesías que están consideradas como peligrosas, como por ejemplo Higuera de la Sierra y Rosal de la Frontera.

Bueno, en fin, decir que, de un tiempo a esta parte, es cierto que los dirigentes del PP han comenzado a ponerse nerviosos cuando han visto la presión social que está demandando diariamente el arreglo de esta vía. Y, como sucede cuando se ponen nerviosos, empiezan a dar cifras y a dar datos sin ton ni son y a hacer promesas. Y lo cierto y verdad es que este tema no sale adelante pero sí que están intentando confundir a la ciudadanía, pero no nos llega solución ninguna. Y desde aquí les puedo garantizar que el Partido Socialista no va a cejar en su empeño hasta que no vea las máquinas ejecutando las obras.

Y, por último, quiero decirles que espero que el Grupo Popular Andaluz, al que le agradezco que haya dicho que va a votar los dos primeros puntos a favor, le pido un mínimo de compromiso para con la provincia de Huelva, porque somos el 18% de los andaluces españoles a quienes deberían responder, y deberían responder exigiéndole al Gobierno central que mantenga como mínimo, también en Andalucía y en la provincia de Huelva, un porcentaje de inversión en los Presupuestos Generales similar a la población que representamos.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-18/PNLC-000108. Proposición no de ley relativa a inicio de la autovía cuenca minera, Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda proposición no de ley, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al inicio de la autovía cuenca minera en Huelva.

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

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta.

Pues bien, de la sierra de Huelva vamos a pasar a la cuenca minera de sierra. En definitiva, es evidente por una u otra cuestión que uno de los principales problemas que tiene nuestra provincia es la falta de comunicaciones y, sobre todo también, el grado en el que se afronta esa responsabilidad de los distintos gobiernos a la hora de realizar o desarrollar ese tipo de infraestructuras.

Y en la provincia de Huelva respecto a la Junta de Andalucía hay diferentes o importantes actuaciones pendientes..., no pendientes de ahora, sino pendientes desde casi el inicio de los tiempos, casi hace veinte o treinta años. Y yo quiero recordar la carretera Huelva-Cádiz, los puentes a Punta Umbría, el desdoble de la Almonte-Matalascañas, e incluso otra serie de actuaciones que nunca se han realizado en la provincia de Huelva.

Pues bien, la autovía de la cuenca minera es una de ellas. Y por eso en el día de hoy lo que pretendemos es que tenga ese impulso, ese compromiso por parte de esta comisión parlamentaria, para que de una vez por todas, y después de casi catorce años prometiéndose, pues de una vez por todas, como digo, pueda llevarse a efecto y se pueda poner sobre todo dinero y sobre todo unos plazos y un calendario de inicio de obra y finalización de obra.

Miren, esta autovía es una conexión entre la N-435 y la A-66, es decir, uniría la cuenca minera con la autovía de la Ruta de la Plata. Con lo cual, sería un elemento estratégico fundamental no solo para la comarca de la cuenca minera, sino para toda la provincia de Huelva, teniendo en cuenta que ya se están haciendo importantes actuaciones en la N-435 con la variante de Beas y Trigueros, que van a finalizar en este año, mientras que se va a quedar coja o corta esa unión entre la capital de Huelva con, como digo, la Ruta de la Plata a través de esta autovía de la cuenca minera.

Por tanto, en la parte de la N-435 se está actuando pero, desgraciadamente, aún no se ha realizado absolutamente nada en el tramo de Zalamea al Ronquillo.

Esta autovía partiría, como digo, de la N-435 en el término de Zalamea la Real y finalizaría a la altura del Ronquillo, y tendría una longitud de aproximadamente 54 kilómetros, y se preveía ya en el año 2014 una inversión de 362,8 millones de euros. Es verdad que la historia de esta autovía ha pasado por distintos planteamientos; incluso la primera vez que se anunció, con la consejera Concepción Gutiérrez, se habló incluso, y se planteó una autovía de peaje; lógicamente fue rechazada por la sociedad onubense y por todos los esta-

mentos socioeconómicos de nuestra provincia. Pero si bien, como digo, se plantearon distintas alternativas y distintos trazados, finalmente la alternativa seleccionada discurre más al sur, con lo que el impacto ambiental es mucho menor. Y ya, como digo y como se recoge en esta proposición, ya se recoge en el estudio de viabilidad en el año 2011, ¿no? Es decir, esta opción que nosotros planteamos a través de esta proposición no de ley pues ya se recogía en el año 2011.

Para nosotros es una obra fundamental, puesto que además se está produciendo un importante e incipiente desarrollo minero y económico en la zona de la Cuenca Minera, una zona además que está especialmente castigada, tanto en infraestructuras como socio..., socialmente, por tasas altísimas de paro, y que si bien vio la esperanza en la reapertura de las minas, no se está acompañando ese impulso y esa esperanza de empleo con el compromiso de la Junta de Andalucía para realizar, como digo, las infraestructuras pendientes. Hace catorce años que se aprobó, que se prometió; hace catorce años que no se hace absolutamente nada. Y en el día de hoy lo que queremos desde el Partido Popular, lógicamente, es que se planteen partidas presupuestarias y sobre todo que se plantee un calendario de inicio y finalización de obra. Sobre todo porque la Cuenca Minera está cansada de tantas promesas, está cansada de que elecciones tras elecciones se le prometa la autovía de la Cuenca Minera; o se le prometió allá por el año 2006 o 2007, si no recuerdo mal, ese gran polígono mancomunado en El Campillo, del que nunca más se supo.

Por tanto, yo creo que hoy debemos hacer una llamada a la responsabilidad, una llamada al compromiso de todos los grupos, para que de una vez por todas el Gobierno andaluz invierta dinero y sobre todo inicie las obras de una autovía que es fundamental, no solo como digo para la Cuenca Minera sino para el desarrollo de toda la provincia onubense.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Bueno, antes de comenzar mi intervención me gustaría expresar... Que la verdad es que con lo apresurado de la jornada de hoy, lo apretado de la jornada de hoy, en esta Comisión de Fomento, me gustaría haberlo hecho al principio. Expresar mis condolencias hacia la persona fallecida el viernes pasado en este Parlamento, que..., bueno, lamentamos mucho..., yo creo que lo compartimos todos los grupos parlamentarios, el fallecimiento de esta persona en el Parlamento de Andalucía, un malagueño. Y también el reconocimiento al personal de seguridad que le atendió desde un primer momento, al personal médico que acudió rapidísimamente y que fue ya demasiado tarde. Por tanto, nuestras condolencias a la familia y a los familiares de la persona fallecida.

Bueno, respecto a la autovía de la Cuenca Minera, desde Ciudadanos vamos a votar favorablemente, porque como decía en la anterior intervención hay un déficit de infraestructuras en Huelva que hay que saldar;

hay promesas incumplidas, como bien ha dicho el grupo proponente. Desde el año 2006 se viene proponiendo esta autovía y no se ha realizado. Por tanto, no voy a añadir mucho más. Apoyamos la proposición no de ley, pero lo que esperamos sobre todo es que se haga realidad, o que por lo menos no se prometa algo que no se sabe si se va a cumplir. Por tanto, nuestro voto favorable.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Desde esta comisión, y esta presidenta, también se suma a las condolencias a la familia del ciudadano de Málaga que desgraciadamente perdió la vida en el Parlamento, porque creo que se atragantó, ¿no? Pues nada, le damos nuestro más sentido pésame.

Y seguimos con el Grupo Parlamentario Podemos. Para ello tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Insistir también, corroborar, efectivamente, darle el pésame a la familia de esta persona que perdió la vida el otro día en estas instalaciones, en el Parlamento. Y nuestras condolencias vayan con ellos.

Respecto a la autovía de la Cuenca Minera, siguen insistiendo en el Partido Popular en que las escalofriantes cifras de paro de la Comarca Minera justifican *per se* la construcción de la autovía, asumiendo como suelen hacer que su simple construcción genera economía. Pues nosotras seguimos insistiendo: eso no es cierto. Y también dudamos de que hayan evaluado mínimamente lo que ya les dijimos en el último Pleno sobre el hecho de que muchas de las obras de autovías que plantean, como en este caso con la Autovía de la Cuenca Minera, ni siquiera se acercan a la densidad de tráfico mínima necesaria para plantear un desdoblamiento, que sería de unos 10.000 vehículos por día. Es imprescindible romper el falso vínculo entre crecimiento del transporte y crecimiento económico.

No puedo por menos de volver, como cada vez que traen a esta comisión desdobles de carreteras y seguir aumentando la red de vías de gran capacidad, a insistir que no es el aumento de la red de carreteras y autovías lo que precisan ni la movilidad ni la competitividad del tejido productivo. Insistir en este modelo socava gravemente las posibilidades de las generaciones futuras, porque la enorme y descompensada inversión en carreteras durante años ha tenido claras repercusiones en su preponderancia como medio de transporte principal en mercancías y viajeros. Y eso, necesariamente, debe cambiar.

Y ahora les hablaré de otras posibilidades con más proyección de futuro, dados los escenarios actuales de encarecimiento de los combustibles fósiles, que no dejarán de aumentar, y de la necesidad de asumir disminuciones en la emisión difusa de gases de efecto invernadero. Pues bien, sepan ustedes que la provincia de Huelva fue una de las zonas de España en las que el ferrocarril alcanzó un mayor desarrollo, debido precisamente al auge minero. Sin embargo, solo se conserva en servicio el 27% del trazado ferroviario que la

provincia llegó a tener hace setenta años, y es que la carretera ganó desde mediados del pasado siglo. El ferrocarril entró en declive como consecuencia de la expansión de autobuses y vehículos privados, en una clara apuesta por la carretera y el uso de vehículos privados, es decir, fruto de la presión de *lobbies* automovilísticos y petroleros.

Este sistema de movilidad ya sabemos que provoca una pérdida constante de la calidad de vida de los ciudadanos, que observan cómo tardan más tiempo en recorrer distancias similares en las horas puntas de tráfico. Y también sabemos que el uso masivo del automóvil ha propiciado aumento de la contaminación, de enfermedades relacionadas con la polución y el ruido, segregación social o el deterioro de edificios singulares. Sin embargo, y eso es lo chocante, donde la carretera evidencia su supremacía es en el transporte de mercancías. Y hablan ustedes de que tras varios años de espera la apertura de las minas es una realidad, y se entiende que en ello basa su petición de esta autovía. Sin embargo, no consideran, como les recuerdo insistentemente, que para transportar los minerales que salgan de la cuenca lo más eficiente es el ferrocarril.

Y también es una evidencia la inadecuada articulación territorial entre el sistema portuario y la red ferroviaria. Todos los puertos andaluces concentran su transporte mercante por carretera, y eso no se sostiene con ninguna lógica. Debería ser estratégico para Andalucía lograr cambiar los porcentajes del transporte de mercancías, trasvasándolo al ferrocarril, que, como siempre les decimos, es más eficiente y limpio. Estamos lejos de la Unión Europea respecto al ferrocarril. España está a la cola del transporte, solo está peor Grecia. Y baste remitirnos a la historia para corroborar esa afirmación. Los inicios del ferrocarril en la provincia de Huelva vienen de la mano precisamente de la explotación minera, con la explotación de las minas de Riotinto. La riqueza minera generó una importante red de líneas de vía estrecha, que comunicaba los principales centros mineros con el puerto de Huelva e incluso con el puerto de Sevilla; las minas de Cala, San Juan de Aznalfarache o con el río Guadiana. En la actualidad, todas ellas se hallan cerradas e incluso desmanteladas en la mayoría de los casos. En la década de los cincuenta del pasado siglo, comenzó el desmantelamiento de los ferrocarriles mineros, a medida que iban cerrando las explotaciones. Desde 1987, cuando se cerró el ferrocarril Gibraleón-Ayamonte, solo se mantienen la línea Huelva-Zafra, Huelva-Sevilla y el trazado ferroviario interno del puerto de Huelva, que totalizan 200 kilómetros.

También cabe decir que la salida natural de las mercancías extremeñas es a través del puerto de Huelva, y que con ferrocarril sería, como decimos, mucho más eficiente. La estación de tren más cercana a las minas de Riotinto en la actualidad es la estación de media y larga distancia de La Palma del Condado, situada a 34 kilómetros de Minas de Riotinto. Sin embargo, esto no era así cuando se comenzó la explotación minera, porque uno de los hechos más importantes para el desarrollo de la zona y la localidad fue precisamente la construcción de la línea de ferrocarril entre Riotinto y Huelva, que puso de manifiesto el gran poder económico de Riotinto, al ser construido en el tiempo récord de dos años, y que permitió el transporte de minerales hasta el muelle mineral de la compañía Riotinto en el puerto de Huelva.

Por ello, insistimos como alternativa, esta autovía que ustedes proponen, nosotros proponemos que se retome la recuperación de líneas de ferrocarril como alternativa más viable, económica, social y ambientalmente, con el debate que tenemos en este Parlamento, además, de una Ley Andaluza de Cambio Climático, que hace especial hincapié en la reducción de emisiones difusas, de las que son responsables en gran medida el transporte por carretera, no tiene mucha lógica...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... insistir en desdoble de carretera o construcción de nuevas autovías. Por tanto, me parece que queda clara nuestra posición, y no hace falta que las explicitemos más.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Soy yo, que me estoy poniendo mi cronómetro para...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No hay ningún problema, señoría. No hay ningún problema.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Sé que tienen impaciencia por escucharme, pero ya estoy aquí.

Bien, aparte de las bromas, me ha parecido muy interesante la intervención de la portavoz de Podemos, la señora Molina, porque ha centrado muy bien el tema desde el punto de vista medioambiental, una cosa son las necesidades, otra cosa son las posibilidades y, por supuesto, otras cosas son los efectos, y el señor Longoria debe saber que evidentemente hay un informe de medioambiente desfavorable al trazado de la carretera.

Miren, nosotros no vamos a discutir la necesidad de unas buenas comunicaciones, entre otras cosas, porque una necesidad de buenas comunicaciones es un mayor crecimiento.

En este Pleno..., en esta comisión vamos a hablar de otras comunicaciones que también son fundamentales y, desde luego, mucho más estratégicas y mucho más demandada, pero mejora en la seguridad, dan una posibilidad económica a una zona en concreto, y nosotros no vamos a discutir la necesidad de esas infraestructuras.

Pero sí, evidentemente, vamos a poner las cosas en su contexto, y es que me parece increíble que uno se haga abstracción de la realidad y es que ha habido una crisis económica en España. El primero que ha recortado los Presupuestos Generales del Estado ha sido el propio Gobierno central. Las transferencias que

ha mandado a las comunidades autónomas han sido menores. Por tanto, la capacidad de ejecutar obra, evidentemente, mucho más reducida, y todo eso tiene una explicación y unas decisiones políticas, pero también hay que discutir también los momentos.

Aquí hace muy poco, de las pocas comunidades, casi la única que tiene un presupuesto aprobado en diciembre del año pasado, por cierto, con un acuerdo con Ciudadanos, pero claro como Ciudadanos se apunta a todo, hasta a una ronda de aspirinas, es decir, negocio el presupuesto pero ahora también..., bueno y que haga la carretera A, la B, la C, la D, la H, la J y la K. Bueno, pues si tenían tanta prioridad, haberla negociado en el presupuesto, y quizás a lo mejor tendríamos otras prioridades completamente distinta a las que tenemos ¿no?

Pero, bueno, las cosas son como son, un gobierno es el que tiene que priorizar y tiene que tomar la responsabilidad. Y saben perfectamente que esta carretera no forma parte, sin negar su necesidad, no forma parte de los presupuestos para este año. Una carretera que vale 400 millones de euros, estamos hablando de un gasto bastante, bastante importante. Pero a mí lo que me molesta especialmente del Partido Popular es está prédica olvidando el ejemplo. O sea, yo aquí pido lo más grande, pero después no me piden ustedes nada, porque ando un poco, y perdónenme la expresión, un poco tieso. No, hombre, hay que ser mucho más sensato, mucho más razonable, y hacer el mismo discurso en un sitio que en otro.

Yo estoy hablando aquí que los presupuestos son los que son y no se pueden estirar como un chicle. Oye, que viene financiación adicional del Estado, que viene financiación adicional de los Federer, pues, podemos evidentemente plantear otras necesidades u otros abanicos de inversiones.

Porque si hiciéramos política ficción, supongamos que hoy decidiéramos, vamos a aceptar carreteras y vamos a gastarnos 400 millones de euros, lo vamos a sacar de otras carreteras que están proyectados para el presupuesto 2018. Estoy convencido que la semana siguiente tendríamos otra vez, o bien en pleno o bien en comisión, diciéndonos que retomemos esas carreteras, y hay que ver que malos somos que donde íbamos a decir una cosa ahora hacemos otra cosa completamente distinta.

Pero me voy a detener en el tema de decir una cosa y hacer otra. En el periodo 2012-2017, se presupuestaron en Andalucía por parte de Fomento, Gobierno central, 6.957 millones de euros. Los mismos que hablan, y le preguntan a la presidenta de la Junta de Andalucía sobre ejecución presupuestaria, son los mismos que ejecutaron solamente el 15,8% de ese presupuesto. Es decir, decían que se iban a gastar cerca de siete mil millones, y se gastaron mil. Bueno, pues pónganse las pilas, ejecuten los presupuestos como tienen que hacerlo, y háganlo, pero claro... Y después viene el agravio comparativo, que les molestan que lo digamos, pero que es una realidad, ¿qué hacemos, nos callamos?, ¿no decimos las cosas como son?

En 2018, el Gobierno central va a invertir 7.398 millones de euros, pues bien, a Andalucía solamente le corresponde el 11,7%, cuando somos el 18% de la población.

Pero si nos vamos a datos por población, y termino presidenta, el reparto por habitante a Andalucía le va a tocar 103 euros por habitante. La media nacional es de 159 euros por habitante. Estamos muy lejos de los 392 euros de Cantabria, felicidades por Cantabria, pero nuestra responsabilidad es Andalucía. Y tenemos que decir las cosas como son y, evidentemente, no nos vamos a callar.

Ahora, ¿que ustedes quieren seguir haciendo esta política de no vivir la realidad y de apuntarse a una ronda de aspirina?, pues apúntense. Nosotros vamos a optar por la seriedad y decir las cosas tal como son.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Finaliza el señor García de Longoria por el Grupo Parlamentario Popular.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Bueno, en principio, agradecer a Ciudadanos el apoyo a esta iniciativa y lamentar el no apoyo de Podemos y el que barrunto que será no apoyo del Partido Socialista... Voy a empezar por el Partido Socialista, ¿no?, a contextualizarlo, sobre todo cuando dice que no se vive la realidad.

Yo le aseguro señor, señor portavoz del Partido Socialista, que en esa realidad o la realidad de la que estamos hablando vivo más que usted, seguro, y más que muchos de su grupo también, puesto que es mi provincia, y camino y voy por esas carreteras.

Y mire usted, y usted habla de la crisis, la excusa de la crisis, claro, pero...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor, silencio.

Está interviniendo un compañero.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Es que esta carretera..., esta carretera la prometió, le repito, la prometió la Junta de Andalucía hace 14 años, hace 14 años, no había crisis. Es decir, la excusa de la crisis valdrá ahora, la excusa de la..., perdón, la excusa de la crisis valdrá ahora, pero la promesa se produce hace 14 años.

Y lo que sí está claro y me queda claro del Partido Socialista, y recojo palabras textuales, es que hay otras actuaciones mucho más estratégicas y que no es una actuación prioritaria para la Junta de Andalucía. Y usted lo ha dicho, y eso es con lo que yo desgraciadamente me quedo. Y esa es la razón, esa es la razón por la que no invierte la Junta de Andalucía, no por la crisis, no, mire usted porque la Junta Andalucía no le parece que sea importante la autovía de la Cuenca Minera, desgraciadamente para mi provincia y desgraciadamente para los vecinos y vecinas de la cuenca minera.

Y usted ha dicho, señor portavoz del Partido Socialista, que no se puede decir una cosa y hacer otra. Pues yo le digo a la Junta Andalucía que lo que no se puede hacer es prometer una cosa y no hacerla, que es lo que hace en la provincia de Huelva habitualmente la Junta Andalucía y lo que hace precisamente con la autovía de la cuenca minera.

Y termino y hablando también sobre el posicionamiento de Podemos, yo le respeto en todos sus posicionamientos, como no puede ser de otra manera, pero, de verdad, no nos condenen en nuestra provincia, que es quizás la que más falta de infraestructuras tenga, a vivir de un tren, de un sueño del tren, porque el tren en

Huelva, desgraciadamente, está como está, y lógicamente o al sueño de la bicicleta. Es decir, no podemos andar por la cuenca minera ni en tren ni con bicicleta, es decir, considerar una autovía mala en sí misma, yo creo que no es un planteamiento apropiado y acertado y, sobre todo, no es un planteamiento que pueda servir al desarrollo de estos pueblos y de estos municipios y de esta comarca.

Y, sí, me ha dicho que nosotros hemos asociado la autovía de la cuenca minera al desarrollo de las minas. No, es decir, no es que se hagan una autovía porque haya minas, no, sino que se hace una autovía porque supone, y eso sí lo vamos a defender, al contrario que usted, que supone un desarrollo económico para toda una comarca, que, como le digo, sufre unas altas tasas de desempleo, vive socialmente marcada por el desempleo, y que puede ver en el desarrollo de las comunicaciones, no solo de la autovía, un futuro mejor y sobre todo un futuro mucho más esperanzador que, desgraciadamente, en el día de hoy, tanto Podemos como el Partido Socialista, le van a cortar.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-17/PNLC-000317. Proposición no de ley relativa a estudio y eliminación de riesgos existentes en la circunvalación de La Palma del Condado, carretera A-472

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la tercera proposición no de ley, que sería en este caso la primera propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa al estudio y eliminación de riesgos existentes en la circunvalación de La Palma del Condado, carretera A-472.

Continuamos con Huelva, así que nada. Y para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Díaz.

Cuando usted quiera.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, traemos hoy, el Grupo Parlamentario Ciudadanos, una iniciativa necesaria que, afortunadamente, y hay que decirlo, y esto hay que decirselo al Gobierno de la Junta de Andalucía, también con los presupuestos que apoya Ciudadanos. Y hace muy poco estuvo la delegada allí de Fomento y Vivienda expresando públicamente, con el alcalde de la ciudad, Partido Socialista y Partido Popular, que se iba a hacer una de las rotondas, concretamente lo que pone esta proposición no de ley, que, obviamente es anterior, es de octubre de 2017, una rotonda en el cruce de la carretera de La Palma con la carretera de Valverde-Rosal de la Frontera, La Palma a Rosal de la Frontera —para entendernos— la 472 con la 493.

Existen riesgos evidentes en esta circunvalación de La Palma que, bueno, que han venido deviniendo con el aumento del tráfico, con la actividad empresarial en la zona, allí hay un polígono industrial, y también porque se acaba de inaugurar, hace escasos meses, un tanatorio municipal. Un tanatorio nuevo y al cual están accediendo los ciudadanos con asiduidad. Bueno, pues no hay ningún paso para que los ciudadanos crucen. Los ciudadanos pasan corriendo al tanatorio. Igual que pasan cuando quieren acceder al carril bici que se ha ejecutado en la carretera de Berrocal, igual, los ciudadanos pasan corriendo, esquivando a los vehículos. Y esto también pasa todavía en el cruce de la carretera, que nosotros le llamamos carretera de Valverde, igual. Hay casas, la gente vive allí, niños, carritos, pasan corriendo. Es una situación anómala, de otra época, y que es evidente que hay que corregir.

Saludo, como no puede ser de otra manera, la construcción de esa rotonda que espero, espero que contenga como mínimo lo que se dispone el punto 2: la rotonda debe llevar en el proyecto todo, todo lo que debe conllevar la reducción de velocidad, la señalética vertical, semáforos si hiciera falta, todo para que los ciudadanos y los vehículos pudieran transitar con normalidad, evitando riesgos, que ahora los hay y muchos.

De hecho, ahí han muerto bastantes personas, eh. Ha muerto gente por colisiones y por atropellamiento en el pasado. Ya se eliminaron riesgos muy cerca, porque pasaba lo mismo con la vía del tren, y se soterró esa carretera que, luego, acaba en una inexistente rotonda que ahora sí se va a hacer.

Por lo tanto, eliminación de riesgos en todo ese tramo, que es un tramo muy corto, pero de intensidad de tráfico y de mucho cruce y tránsito de personas. Lo digo por la actividad empresarial, por el acceso al tanatorio y porque hay viviendas al otro lado, además de empresas, naves industriales y demás. Es un riesgo que los que vivimos allí, yo soy de La Palma, hemos convivido durante años, y que creemos que es anacrónico que siga existiendo.

Por lo tanto, esta proposición que Ciudadanos presenta, no desde la confrontación —como he escuchado antes—, con la autovía de la Cuenca Minera, y sabemos que en Huelva hay una confrontación muy evidente y muy estéril con las infraestructuras. La planteamos desde un punto de vista constructivo. Por eso, les anuncio ya que vamos a aceptar una enmienda *in voce* que nos hace como adición, lo digo ya en esta intervención, que nos hace el Partido Popular para vincular que los estudios que se hagan para proponer soluciones a esta problemática siempre sean dialogados con el ayuntamiento. A nosotros no nos parece mal, nos parece, además, que es bueno el diálogo entre administraciones, por supuesto, la lealtad institucional. Y, si es entre partidos diferentes, que piensan distinto y son capaces de ponerse de acuerdo, mejor. Evidentemente, quien tiene la competencia es la Junta Andalucía, y no el ayuntamiento, pero estoy convencido de que puede haber diálogo. Y ahí no le quepa duda que mi grupo municipal, los concejales de ciudadanos en el Ayuntamiento de La Palma también van a apoyar todo aquello que sea bueno para la consecución de este objetivo.

Este es el planteamiento que hace Ciudadanos en esta proposición no de ley. Y, como verán, todos los elementos que se disponen en cada uno de los puntos, van a estos tres puntos que son peligrosos y que lo que trata de poner encima de la mesa son propuestas para que los estudios técnicos las recojan y se aborden los problemas, aportando soluciones concretas desde el punto de vista de las competencias que tiene la Consejería de Fomento.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la ejecución de esa reforma en la circunvalación, efectivamente, permitirá la mejora del paso de vehículos no motorizados, los viandantes, en zonas donde el tráfico en esos cruces soportan el volumen importante de vehículos que nos comenta el proponente. Y se requiere, además, ese tipo de medidas de regulación, como no puede ser de otra manera, al ser frecuentado por peatones, por ciclistas en el carril bici, la vía peatonal... Dado que son zonas de tránsito hacia el polígono, al tanatorio, que acaba de comentar, o al centro urbano. La futura construcción de la glorieta en la intersección de la carretera A-493 con la A-472, en la travesía de La Palma del Condado, prometida por la Junta, sería el inicio de una remodelación que entendemos que enlazaría con esta demanda que nos trae el Grupo Ciudadanos.

Por su parte, la construcción de la glorieta en la travesía La Palma también tendría por objeto evitar esa elevada siniestralidad existente en esa intersección de estas dos nacionales. La propuesta que hacen y que tiene que ver con la seguridad de estos cruces, donde hay trasiego de viandantes, evidentemente, la vemos oportuna, y todo aquello que sirva para reducir la velocidad de los vehículos en las cercanías de los cruces, porque hay que regular los mismos y facilitar el paso seguro de viandantes y ciclistas.

Por tanto, solo decir que apoyamos la petición y votaremos a favor de la misma.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Damos paso al Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra la señora Céspedes.

Cuando usted quiera.

La señora CÉSPEDES SENOVILLA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, bueno, esta PNL que desde este momento anuncio que el Grupo Popular va a apoyar, creemos que..., de todas formas queremos hacer unas ciertas matizaciones.

Esta PNL fue registrada el 17 de octubre del año pasado, hace ya siete meses, y ahí se quedó, señor Díaz, en el inventario. Es ahora, cuando es público y notorio que se está llegando a la solución, cuando lo introduce el Grupo Ciudadanos en el orden del día de la comisión.

Usted, creo que sabe que hoy precisamente a las 9:30 de la mañana se ha reunido el alcalde de La Palma del Condado con la delegada de Fomento en Huelva, María José Bejarano, para cerrar los últimos puntos del proyecto de la rotonda de La Viña, que es así como se llama, y usted lo sabe mejor que yo, ya que usted es de La Palma del Condado, esa rotonda que ustedes incluyen como petición en el punto 2. Esta rotonda cuenta con su presupuesto y, usted lo sabe, siempre ha sido una reivindicación histórica del Ayuntamiento de La Palma del Condado.

Es verdad que ahora es la guinda, porque se une y se pone como colofón al arreglo de la carretera de La Palma del Condado, del tramo de La Palma del Condado-Valverde, que usted bien sabe que en ese enfrentamiento que usted ha dicho que llevamos por las infraestructuras, pues, siempre ha sido un caballo de batalla del Partido Popular de Huelva y que, por fin, se ha conseguido que se arregle este tramo.

Esta es la medida que se pide en el punto 2 y a la que el Grupo Socialista ya nos hizo llegar una enmienda que nosotros creemos adecuada y que por supuesto también..., y si así se ve oportuno y queda incorporada, vamos a apoyar.

Respecto a las propuestas 1 y 3, pues, no cabe la menor duda, señor Díaz, claro que sí. Este tramo de la carretera de circunvalación de La Palma del Condado merece un pronto estudio y un estudio pormenorizado: está el carril bici, el cruce con la carretera del Corumbel, la residencia de ancianos, el polígono industrial, el tanatorio nuevo. Es evidente, son evidentes los riesgos que implican este trayecto, esta circunvalación de

La Palma del Condado. Y es un riesgo potencial cierto, tanto para los viandantes como para los ciclistas, por el tema del carril bici, los conductores, y creo que de todos en general.

Apoyamos, por tanto, el estudio y, para la ordenación del tráfico en este tramo, pero, al mismo tiempo, sí creemos que tenemos que hacer una matización, precisamente por su peligrosidad y por su alto riesgo, la solución tiene que venir de manos de los técnicos, de los técnicos tanto de la Junta de Andalucía como de los técnicos del Ayuntamiento de La Palma del Condado también. Es decir, tal y como se está haciendo hasta ahora, no hay confrontación sino todo lo contrario, una colaboración específica en toda esta solución que se le dé a esta carretera de circunvalación.

Se ha establecido precisamente, como le he dicho, esta línea de colaboración Junta de Andalucía-Ayuntamiento, es el buen camino y es en ese sentido nuestra enmienda *in voce* que sería incorporada como punto 4. Y, como usted ya ha anunciado que la va a admitir, pues no tengo más que agradecersele.

Nada más.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos el turno de palabra al Grupo Parlamentario Socialista. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias de nuevo, presidenta.

Y buenas tardes de nuevo a todos también.

Con respecto a la glorieta en la intersección de la A-472 por la carretera de Diputación, creo que... Vamos a ir por partes, ¿vale? Decir que..., después de los datos que he podido recabar, datos técnicos, decir que no está considerado el punto más representativo como concentración de tramo de accidentes, y que además tampoco dispone de las longitudes de carriles adecuadas, según me informan, a lo dictaminado por la norma 3.1-IC para disponer de una glorieta.

Con respecto a la glorieta en la intersección entre la A-472 con la A-493 por su..., está así por su elevada accidentalidad. Existe un proyecto de glorieta, como bien habéis mencionado otros compañeros, ya adjudicado por la agencia, y de ahí la enmienda de modificación que os presento porque, además, supongo que debe tener conocimiento de ello, han sido ya varias veces en sede parlamentaria las que se ha hablado de esta futura glorieta. Además, el día 3 de este mismo mes el alcalde de La Palma en rueda de prensa afirmó que valoraba muy positivamente que esta localidad vaya a contar con una nueva rotonda en la circunvalación de La Palma, a la altura del cruce con la carretera de Valverde del Camino, afirmando también el alcalde que el próximo paso será un encuentro suyo con la delegada de Fomento de la Junta de Andalucía, María José Bejarano, como bien ha indicado la compañera del PP, para determinar la superficie exacta de la ocupación de la rotonda; reunión que, precisamente, está teniendo o ha tenido lugar esta misma mañana. Y que..., ade-

más, decir que ya está presupuestado lo que va a costar esta rotonda, serían unos quinientos mil euros, por lo que espero que acepte la enmienda, que ya me ha dicho que sí, que no tiene ningún impedimento, y rememos y todas y todos en la misma dirección.

Y con respecto a la glorieta de la A-472 para dar acceso al tanatorio, me informan de que es una actuación privada, para la construcción del tanatorio, como bien digo, y ya se les indicó por parte de la Delegación de Fomento que en este tramo los giros estaban limitados por la accidentalidad y que, por tanto, en caso de ser necesario ejecutar nuevos accesos, debían ser a cargo del nuevo constructor del tanatorio.

En cuanto a la posibilidad de ejecutar una glorieta, me indican también que si lo pide el propietario a su costa se debería estudiar incluso su procedencia por la proximidad a las dos intersecciones que hay, ya que puede —pero esto no lo afirmo con rotundidad—, puede no existir la distancia necesaria. Además, el promotor debería comprar los terrenos necesarios para su ejecución y que se ubican en el otro margen. Además, la Junta de Andalucía no debe realizar mejoras de acceso a particulares.

Así que creo que queda clara nuestra postura. Apoyamos el segundo punto de esta PNL, que a su vez enmendamos, y rechazamos los otros dos por no ser viables.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor Díaz, tiene usted la palabra.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Bueno, agradecer el apoyo de los grupos a la integridad..., a los que van a apoyar íntegramente la proposición no de ley. Y, bueno, el Grupo Socialista argumenta parcialmente. Es evidente que se pueden dar soluciones distintas, pero soluciones en definitiva. Lo que Ciudadanos pretendió cuando registró esta proposición no de ley simplemente era desde la sede parlamentaria, que es donde estamos, darle un empujón al tema, es evidente que en una de las rotondas ya la Junta de Andalucía estaba trabajando.

Y esta reivindicación viene de lejos en La Palma, esto es verdad, y arranca de la época de los noventa, o sea, que han sido diferentes corporaciones de diferente signo político los que llevan reivindicando esta cuestión. ¿Por qué? Porque se han producido muchos accidentes históricamente.

Me satisface que hoy, precisamente hoy, que se está debatiendo esto en el Parlamento de Andalucía, el alcalde y la delegada se reúnan. Estas cosas a Ciudadanos nos gusta, o sea, que nos da igual desde el punto de vista de la iniciativa parlamentaria quién saque el titular de prensa o quién se haga la foto, lo importante es que esa reunión se produzca, que la rotonda se ejecute y que los problemas se solucionen, ¿no?, que se aporten soluciones a las dificultades y la peligrosidad que hay ahí.

La hay también en los otros dos puntos. Si hablamos del cruce con la carretera de Berrocal es verdad que tenemos las dimensiones, y es verdad que Diputación no ha pintado ni siquiera la raya de en medio, discon-

tinua o continua, desde que se inicia el vaso del pantano del Corumbel hasta Berrocal, porque es verdad que la carretera no tiene las dimensiones. Pero también es verdad que sí está pintada desde el cruce en adelante, o sea, sí tendrá dimensiones. De todas maneras, hay terreno que se puede ampliar y se podría hacer una rotonda. Ahí también ha fallecido gente, ¿eh?, porque eso es a lo que en La Palma se le llama «la ruta del colesterol», y allí va todo el mundo, todo el mundo sabemos por qué, para andar o montar en bicicleta y, bueno, es un tramo que además se ha hecho con fondos europeos, y se continúa con otro tramo, y tiene vocación de ampliarse. Y se accede si seguimos andando a una zona de recreo y de ocio de forma periurbana, un parque..., no un parque periurbano pero sí un parque exterior que tiene el municipio. Por lo tanto, ese es un peligro evidente.

El nuevo tanatorio ha incorporado otro riesgo más. Si hay que hacer el acceso y es a cuenta privada, bueno, habría que estudiarlo. Si el problema es el hilo y las dimensiones pues habrá que estudiarlo, pero estúdiense porque sí es verdad que nosotros no queremos que se le haga a nadie privado nada que no se deba hacer, pero es evidente que existe un riesgo más, y qué menos que estudiar a ver cómo se puede paliar. Si no hablamos de rotonda, pues podríamos hablar de cualquier otra solución. Si eso fuera..., si la expresión «rotonda» le llevara usted a no apoyar la iniciativa, yo la suprimo, le hago una transaccional a su intervención, desaparece la expresión «rotonda» de ese punto y yo creo que usted la podría apoyar, porque realmente lo que Ciudadanos quiere es una solución para ese punto. Y si es de manos privadas, porque legalmente es así, pues que sea así. Y si se pudiera hacer de otra forma, que se estudie por parte de los técnicos.

Y le digo, y aprovecho para decirlo a los dos grupos políticos, porque el Partido Popular también ha dicho que tiene consignación presupuestaria, lo ha dicho. Claro que la tiene, la tiene porque hay dos formaciones políticas aquí que desbloquearon presupuestos, ¿no?, tres seguidos. Y esto al final es lo que hace que las infraestructuras se hagan y que los problemas de la gente se terminen, en este caso.

Y eso se ha hecho aquí y mi grupo político también ha participado, por lo tanto. Creo que sumamos todos, por eso sería una buena noticia que esta proposición no de ley saliera por unanimidad, que es el objetivo que planteo hoy aquí.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Antes de terminar, quería preguntar si hay unanimidad para la enmienda *in voce*. Señorías, ¿alguna objeción? ¿No?

[Intervención no registrada.]

Estupendo.

10-18/PNLC-000170. Proposición no de ley relativa a tren de cercanías de Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues pasamos a la cuarta proposición no de ley, relativa al tren de cercanías de Almería, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos.

Para ello, tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la proposición que hoy traemos nosotros al debate tiene que ver con la apuesta que saben ustedes que insistentemente hacemos nosotros en relación a la revertebración del territorio con el ferrocarril, con el ferrocarril y además intentando hacer propuestas que sean poco costosas y porque las infraestructuras en buena medida están implementadas ya.

En Andalucía, la tendencia, además, tradicional hasta hace pocos años es ofertar servicios de tren de cercanías por las líneas actuales de la red básica o regional, que es lo que pretendemos. En Almería, al igual que ocurre en otras áreas metropolitanas, como la de Sevilla, la de Cádiz o la de Málaga, se puede y debe utilizar esa red existente para potenciar un transporte rápido, económico, eficiente, que permite el desplazamiento de la población en todo el área que rodea..., el área metropolitana de la ciudad de Almería con las poblaciones cercanas a la misma, utilizando, como digo, una red que ya existe.

En el caso de Almería, esa alternativa sería atractiva, ya que permitiría mejoras en los tiempos de viaje, así como una reducción de la contaminación ambiental. Hay que tener en cuenta que el proyecto de ley de medidas frente al cambio climático, que se tramita en la actualidad y que nosotros insistentemente lo comentamos, a pesar de que podemos parecer pesados, pero es que es así..., hay que reducir las emisiones difusas que se deben al transporte. Por eso, el mejor modo de hacerlo es mejorando la conectividad de nuestro territorio, y la manera más eficiente y sostenible, insistimos siempre, es a través del ferrocarril.

Por otro lado, la planificación de los diferentes modos de transporte se ha realizado de manera tradicional de forma independiente, sin tener en cuenta la coordinación y complementariedad entre los distintos modos, es decir, la intermodalidad necesaria que acabe con la duplicidad de ofertas que perjudica a los distintos modos.

Los costes generados para la puesta en marcha de una propuesta de este tipo serían mínimos, como digo, ya que se dispone en la actualidad de la infraestructura, es decir, la línea férrea, la catenaria y las estaciones. Además, existe un parque de material motor de Renfe, que puede circular por esa línea.

La línea ferroviaria que se propone discurriría entre las estaciones de Almería y Santa Fe y Alhama, pasando por las estaciones de Huércal, Viator, Benahadux, Pechina y Gádor, con posibilidad de ampliación después.

Inicialmente, se contaría con cinco estaciones, con una longitud de trazado de 20,7 km, el total de la línea; un desnivel aproximado de 300 metros, y un tiempo medio de desplazamiento entre las estaciones de cinco

minutos, por lo que el recorrido total se realizaría en menos de media hora, oscilando las velocidades máximas entre 80 y 100 kilómetros por hora.

Existen en ese recorrido cinco estaciones y la posibilidad de construcción de, al menos, un apeadero en el término municipal de Huércal de Almería, que se ubicaría en función del estudio previo de la distribución de población. Sería recomendable la construcción de aparcamientos disuasorios en las estaciones.

También sería necesario adecuar e invertir en el sistema de alimentación de la catenaria, para su puesta a punto, ya que la tracción eléctrica sería la deseable a implementar, aunque implicaría una revisión de los treinta kilómetros de la catenaria.

En definitiva, el servicio que se ofertaría a la población almeriense, con un cercanías de estas características, se configuraría mediante circulaciones con tiempos inferiores, como he dicho, a menos de treinta minutos, en el recorrido completo, y se podría proporcionar una cadencia de salidas de trenes, de cada extremo, cada hora. Si se utilizaran dos unidades, además, se reduciría a la mitad el tiempo de espera.

La propuesta de la línea se fundamenta en varios pilares. Uno de ellos es el aumento significativo de habitantes en las zonas indicadas, por las que pasaría la línea, y el posible efecto de inducción que supone la mejora de la oferta del transporte.

Un acercamiento entre las poblaciones y la posibilidad de aumento poblacional, en esas localidades, que pueden acceder al servicio ferroviario.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística, la línea de cercanías podría ser utilizada por hasta 44.000 personas, en una estimación que se hizo ya, en el 2011. Con lo cual, asumimos que seguramente en la actualidad sería mucho mayor porque la población que actualmente vive en esa zona ha aumentado considerablemente en los últimos años.

La población potencial que puede acceder a un servicio de cercanías en Almería, la escasa inversión proporcional necesaria, y la situación actual de oferta de servicio de transporte en la zona justificarían esta apuesta, sin duda, la implantación del cercanías en Almería.

Por tanto, nuestra proposición consta exclusivamente de dos puntos: aprovechar las infraestructuras que ya existen para diseñar y hacer esa oferta a la población de Almería, y ofrecer horarios razonables, adecuados para esa línea, contando al menos con dos vehículos, que creemos que sería lo óptimo y, de momento, lo suficiente para que las potenciales personas usuarias puedan decantarse por este servicio, que sin duda mejoraría, por ser más eficiente, limpio y sostenible que otras opciones.

Comentar que aceptaría las enmiendas que me han hecho tanto el Partido Socialista como el Partido Popular, no tengo ningún problema en aceptarlo. Lo único, que soy consciente de que, aceptando las dos, uno de los dos no me votará seguramente. Espero que no sea así y que, como en la anterior propuesta que hice, que no tenía coste ninguno, que haya unanimidad entre todos los grupos.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Esta proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Podemos, sobre el tren cercanías de Almería, pues nos parece coherente. Nos parece coherente porque existe una necesidad de movilidad en las principales ciudades de Andalucía, y que en muchos casos no está cubierta, como en el caso de Almería.

Recientemente se debatió el caso de Córdoba y tuvo el voto favorable de nuestro grupo parlamentario. Es cierto, como menciona la proposición no de ley, que existen ya redes de cercanías en Sevilla, Málaga y, en Cádiz, en Jerez. Y que existen otras necesidades en otras ciudades muy importantes de nuestra Comunidad Autónoma, en este caso Almería.

Sin duda, hay que apostar por el transporte público y hay que apostar por dar una solución de movilidad a los ciudadanos que viven en áreas metropolitanas, no solo en ciudades, sino en los alrededores de una ciudad, como este caso es Almería. Por tanto, nosotros vamos a votar favorablemente a esta proposición de ley. Existen dos enmiendas, que realmente ha dicho el grupo proponente que afecta a las dos, pero son las dos respecto al mismo punto. Con independencia de eso, cualquiera de las dos nos parecen bien porque son sensatas: aprovechar la infraestructura existente, lógicamente contando con el Ministerio de Fomento, Adif y Renfe, nos parece... nos parece adecuado, pero sería yo creo que conveniente saber cómo quedaría el texto del punto 1. En cualquier caso, nos parece bien y coincidimos en que, bueno, al aceptar las dos, pues no queda muy claro cómo quedaría el texto y cómo quedaría el resto de votos. Pero, por nuestra parte, apoyamos esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora García. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍN MOYA

—Gracias, señora presidenta.

Muy buenas tardes, señorías.

La verdad es que ya no sabe una si el debate se tiene que producir en torno a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Podemos o sobre las enmiendas que se han presentado. Y yo, hombre, la capacidad de pitonisa o de adivinar que una puede votar en contra de la otra, dependiendo de cuál sea la aceptación de las enmiendas, pues la verdad es que, bueno, pues es de agrandar por parte de Podemos. Pero es que a mí lo que me pide el cuerpo, directamente, es pedir que no se tramiten las enmiendas, como presentadas en voz, porque es que no se ha tenido ni la deferencia de presentarlas a esta, a la portavoz de esta iniciativa. Y como sabe más el diablo por viejo que por diablo, y sé en qué sentido pueden ir las

enmiendas presentadas por el Partido Socialista, lo mínimo que se tenía que haber hecho es, si se quiere llegar a un acuerdo y no a la confrontación con una enmienda, con una PNL que a mí me parece muy bonita y que podía haber salido adelante, lo mínimo que tenía que haber hecho el Partido Socialista y también la portavoz de Podemos era intentar poner una transaccional. Por tanto, posiblemente, me voy a reservar ese derecho al voto de que no se tramite la enmienda en voz.

Dicho eso, también me parece un poco..., bueno, por parte de Ciudadanos, que se diga que se va a votar lo que se plantee sin ni siquiera saber lo que se presenta por parte del Partido Socialista. Me parece un poco irresponsable, sinceramente, con el respeto que le profesó al señor White. O la conoce, o si no la conoce, querer pronunciarse acerca de una enmienda que no sabemos, efectivamente, qué es lo que va a proponer, pues evidentemente a mí me parece un poco irresponsable.

Dicho eso, decirle que las hemerotecas están llenas de periódicos sobre esta cuestión. Yo, simplemente, he querido traer aquí, a colación, algunas de las noticias que me han parecido más llamativas, sobre la proposición no de ley que presenta el Grupo de Podemos. Como digo, que además es una iniciativa bonita, una iniciativa que para todos los almerienses, tanto lo que es el tren de cercanías del Bajo Andarax como del Poniente, pues para nosotros sería como una cuestión, vamos..., soñar con eso, ¿no?, también tiene sus dificultades. No creo que no entrañe las dificultades que pone la ponente de esta iniciativa, y por eso es por lo que nosotros traemos a colación esta enmienda.

Pero, como digo, están las hemerotecas llenas, y ya en el año, concretamente en el año 2009, mucho antes, si ustedes se van a lo que se ha dicho en este Parlamento, hace muchos años que se viene hablando sobre el tren de cercanías en la provincia de Almería. Yo me he querido, nada más, que remontar al año 2009, aunque digo que me podría remontar mucho más atrás. Y, ya en el año 2009, decía la Junta de Andalucía que estaba estudiando la viabilidad de crear, repito, crear la línea de tren de cercanías en Almería. Eso lo decía la Junta de Andalucía y era un compromiso de la Junta de Andalucía.

Siguen las hemerotecas llenándose con este compromiso, los consejeros y los delegados por Almería, dando vueltas, prometiendo este tren de cercanías, y ya me voy tan solo al año 2013, cuando sale otra nueva noticia, que dice: «La Consejería de Fomento se comprometió al estudio del plan del Andarax, pero no hay respuesta».

¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir con esto que lo que no vale, señorías de Podemos, y por eso no me gustaría que usted aceptase la enmienda que yo desconozco y a lo mejor la que está siendo imprudente ahora mismo soy yo, porque a lo mejor beneficia muchísimo esta iniciativa, pero como no la conozco no puedo pronunciarme, lo que no me gustaría es que un compromiso de la Junta de Andalucía y que se ha llevado Almería por compromiso, por promesas nuevas de la Junta de Andalucía, ahora, porque sea un Gobierno del Partido Popular es que esté al frente al Gobierno de España se diga que no, que sea el Gobierno de España que es quien tiene que hacer esto y no la Junta de Andalucía.

Mire, obras son amores y no buenas razones, o algo así parecido. Lo que quiero decir con esto que si ha habido un compromiso lo que se tiene que hacer es estudiar y validar la proposición no de ley que hoy trae el Grupo de Podemos.

Yo le decía que era más complicado de lo que parecía, tenemos una vía, usted parece que algo conoce Almería. Ha hecho una exposición sucinta de los pueblos de Almería, de nuestro Bajo Andarax, que lo tene-

mos al lado de la capital. Y, evidentemente, usted conoce Almería y sabe que hay una vía y sabe que por esa vía discurre el Talgo, nuestro Talgo, es nuestro tren hacia Sevilla. Es lo que antiguamente —yo que vengo de familia de ferroviarios— llamábamos «el camello», ¿no? Bueno, pues, lo que tengo que decir es que habría que estudiar con Adif y habría que estudiar con Renfe y, por supuesto, con el Ministerio de Fomento las posibilidades de poner en la línea que usted plantea en esta iniciativa, poner en marcha ese tren de cercanías.

Por lo tanto, el Partido Popular de forma responsable con Almería se queda abierto a esa posibilidad de estudio, aprovechando las infraestructuras existentes, como usted dice, previo estudio en colaboración con el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif y Renfe.

Creo que es lo más coherente. Ahora, lo que ya le proponga el Partido Socialista, que desconozco y, además, me parece muy mal que no me pueda pronunciar ni sobre ello, porque es que lo desconozco. Pues, evidentemente, como ya le digo, me reservo la posibilidad de que ni tan siquiera se tramite esa enmienda, y que tengamos que votar a la que, por supuesto, si acepta usted la enmienda, como ha dicho que va a aceptar, contaría con el voto favorable del Partido Popular.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra la señora Ruiz..., López, perdón, señora López.

Tiene usted la palabra.

La señora LÓPEZ MARTÍNEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, en primer lugar, me gustaría saludar a la Mesa del Ferrocarril por este valor reivindicativo que está llevando en la provincia de Almería, así también como en toda Andalucía lo que está peleando y trabajando por un tren digno y también esa concienciación ciudadana, sobre todo, de aquellos jóvenes de la provincia que no han conocido ni tan siquiera este medio de transporte, así como también a la plataforma que nos están siguiendo por la web del Parlamento.

Me corresponde posicionar al Grupo Parlamentario Socialista, en esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Podemos, para la puesta en marcha del tren de cercanías del Bajo Andarax. Y es verdad, lo ha dicho la señora Martín Moya, como saben, es una obra que lleva..., y una infraestructura que lleva planteándose desde hace muchos años. No es reciente, lo que al parecer, señora Molina, cuando sus socios, ahora a sus socios políticos de Izquierda Unida, no sé por qué no le prestaron cuando estaban en el Gobierno de la Junta Andalucía el más mínimo interés. Y ha sido precisamente este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Socialista el que en respuesta y en atención a esas reivindicaciones de la Mesa del Ferrocarril, que, como saben, aglutina a más de ciento ochenta colectivos de la provincia Almería, por tanto, estamos hablando de un alta representación de la sociedad almeriense, que precisamente tras ese encuentro que man-

tuvo con la presidenta, con Susana Díaz, y también con el consejero de esta comisión, con Felipe López, este grupo parlamentario, como les digo, presentaba una enmienda a los presupuestos de este 2018 para incluir ya en esa partida presupuestaria un estudio de viabilidad, con el fin de poner en marcha un tren de cercanías que comunique a esos siete municipios del Bajo Andarax entre sí con la capital.

Una noticia, desde luego, que en palabras precisamente de los representantes de la mesa del ferrocarril consideraron muy positiva y un espaldarazo a ese proyecto de cercanías.

Sabemos que una alternativa muy atractiva que permitiría, además, mejoras en los tiempos de viaje y algo también muy importante como es la reducción de la contaminación ambiental.

Desde luego, es un tema que hay tratar con rigor, con seriedad y algo que se podrá gestionar a partir de obtener ese estudio de viabilidad de esas infraestructuras.

En este momento clama al cielo el déficit en infraestructuras ferroviarias que tiene la provincia de Almería y Andalucía, y como ejemplo lo tenemos en los Presupuestos Generales del Estado. Andalucía necesita 2.000 millones para su desarrollo ferroviario y en los presupuestos de este año aparecen 140 millones, unas inversiones que son fundamentales para que las empresas andaluzas puedan competir en un mercado global, para que la ciudadanía también pueda disfrutar esa movilidad sostenible. Y Almería, de las más olvidadas, junto con Granada y con Jaén se ha incluido en este llamado triángulo maldito de Andalucía Oriental, al que el Ejecutivo está dando la espalda. Es inconcebible que desde Almería a Granada, Madrid y Sevilla se tarde o esté más lejos que hace 14 años.

El propio Gobierno ya reconoció el pasado año que de los 200 millones presupuestados en 2016 la inversión se quedó tan solo en 15 millones de euros.

Para el tramo de ferrocarril Granada-Almería, Almería-Granada se consignan 625.000 euros cuando hacen faltan más de 300 millones de euros.

El Ave Almería-Murcia recibe 7,3 millones de euros de los 700 necesarios. A día de hoy, en Almería son 2.097 días sin obra del Ave.

Pero al hilo de esta proposición no de ley, y por aportarle datos, también lo ha dicho la señora Molina, estamos hablando de una masa de población del Bajo Andarax de unas doscientas diecisiete mil personas, que se han registrado hasta 375.000 viajeros durante 2016 entre las ocho poblaciones, una cifra además de movilidad, como he dicho, muy importante. Pero las cercanías también son competencias del Estado, puesto que esta iniciativa plantea una movilidad de ciudadanos más que de mercancías. Y sabemos que para nada, para nada, como ya le he aportado en los anteriores, para nada está cumpliendo el Partido Popular con estas obligaciones en materia de ferrocarril.

En breve, va a comenzar también el soterramiento de la obra de El Puche. Una obra con una previsión aproximadamente de un año, que tendrán paralizadas también las líneas ferroviarias, pero que no podemos adelantarnos tampoco a la puesta en marcha de estas obras, cuando sí se tiene una previsión de un año aproximadamente, pero no lo sabemos, no sabemos si verdaderamente va a finalizar en el plazo de un año o pasará como la línea de Granada-Antequera que iba para seis meses y van ya tres años.

En definitiva, decirles que es verdad que no podemos hacer un brindis al sol, y que hay que armar, desde luego, de razones esta demanda que pueda, de verdad, tener fundamento para poder ser atendida, pero no solo por el coste económico, sino también en atención a la demanda que lo sostendría y a ese equilibrio financiero.

Por eso, hemos presentado una enmienda *in voce*, ahora se la pasaré, señora Martín, en la que queremos modificar el punto 1: «aprovechar esas infraestructuras existentes para diseñar y ofrecer una línea de trenes de cercanías que conecte las poblaciones cercanas con la capital de la provincia de Almería, previo estudio en colaboración con el Ministerio Fomento, Adif y Renfe. Y en caso de que ese estudio concluye favorablemente, pues la Administración con competencia en cercanías deberá ponerla en marcha».

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora López.

Pasamos a la señora Molina, que cierra la PNL.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, quería intentar solucionar el pequeño desencuentro o confusión que ha habido con las dos enmiendas recibidas. No sabía que la portavoz del PSOE no había trasladado la enmienda a todos los grupos. Pensaba que había sido así, y ahí supongo que ha estado el error.

De todas maneras, yo le decía que estaba dispuesta a aceptar las dos, que mi interés es que la propuesta salga adelante. Efectivamente, como ha dicho la señora Martín, hace muchos años que esta propuesta está encima de la mesa. Me parece que esa es una razón más para que, llegado este punto, se decida impulsar ese tren cercanías necesario, que lleva tanto tiempo esperándose en la comarca. Porque, además, es verdad que ha aumentado mucho la población residente en esas poblaciones alrededor de la ciudad de Almería, que es muy interesante y que, bueno, efectivamente, puede haber complejidades técnicas que no nos corresponden aquí en este debate poner encima de la mesa.

Por eso, decíamos que aceptábamos perfectamente lo de aprovechar las infraestructuras que existe tras hacer el adecuado informe o estudio preliminar sobre las posibles dificultades que pudiera tener.

En cuanto a..., efectivamente, le aceptaba al PP la enmienda que inicialmente me había hecho en tiempo y forma. Y decir que, bueno, tampoco tenía mucho problema en aceptarle al PSOE la que ella ha incluido, que entiendo que el único interés que debería haber —y vuelvo a repetir como en mi anterior proposición—, de ampliar el cercanías en Málaga, el C2 en Málaga, tiene que ver con que las administraciones tengan vías de comunicación y sean capaces de ponerse de acuerdo y debatir en colaboración administrativa. Era lo único que pedía. Le corresponda a quien le corresponda, que se pongan de acuerdo y que la petición salga adelante, porque me parece que para los almerienses sería una consecución muy importante.

Y la Plataforma que está también detrás de esta reivindicación y detrás de este impulso, creo que en el día de ayer, que hizo un primer balance, subiéndose en el tren y demostrando el tiempo transcurrido entre las estaciones, que finalmente vea el impulso que se le da a la propuesta.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 527

X LEGISLATURA

16 de mayo de 2018

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Un segundito.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Buscamos una transaccional. ¿Por qué no?

10-18/PNLC-000172. Proposición no de ley relativa a impulso definitivo al tramo Algeciras-Bobadilla del Corredor Transeuropeo Mediterráneo

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a impulso definitivo al tramo Algeciras-Bobadilla del Corredor Transeuropeo Mediterráneo, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra la señora Arrabal.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, presidenta.

Efectivamente, a través de esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Socialista exige el impulso decidido y definitivo de una infraestructura que la Unión Europea, a través de los reglamentos, a través del Reglamento 1.315/2013 —todo sea dicho de paso, reglamentos de obligado cumplimiento—, determinó la red básica transeuropea de transporte, y el tramo Algeciras-Bobadilla lo incluyó, forma parte de los dos corredores que atraviesan España de sur a norte. La red transeuropea de transporte en España comienza en el puerto de Algeciras, que es un nodo logístico estratégico de primer orden.

En el Senado hemos tenido recientemente dos debates, se han producido dos debates, una moción presentada por el Partido Socialista, que fue rechazada por la mayoría absoluta del Partido Popular, y luego había otro debate de una moción presentada por el Partido Popular, que fue apoyada por Ciudadanos y por Podemos. Y esta iniciativa abandona..., abandona totalmente el proyecto de electrificación de la vía férrea. Si miran ustedes este documento, que es del Ministerio de Fomento, del 2015, en total, pendiente de ejecución figuran 1.280,06 millones de euros. Fuentes del Ministerio, del 2015. Pues bien, lo que hace el Partido Popular en esa moción que se aprobó en el Senado es renunciar a este proyecto y simplemente acogerse a una serie de mejoras.

Señorías, es totalmente decepcionante e incomprensible que el Gobierno continúe bloqueando el tramo Algeciras-Bobadilla; sigue dándole la espalda, tanto a Andalucía como negando oportunidades de impulso económico a nuestra tierra. Y sumamos ya siete presupuestos. Todo esto ante la indolencia de un senador, que además fue portavoz en el Senado del Partido Popular, el señor Landaluce, que no es capaz de defender los intereses de la ciudad que preside, y la indolencia del señor Moreno Bonilla, que una vez más no es capaz de defender los intereses de Andalucía, mostrando un doble juego hipócrita y partidista. Y a ellos dos se sumará hoy el señor Jerezano, el señor Saldaña, con la enmienda que nos presenta, porque la enmienda dice más de lo mismo.

Este Grupo no va a consentir una chapuza, vamos a reivindicar y a luchar por que se cumpla con las exigencias europeas y con sus reglamentos. El Partido Popular quiere resolver el tramo Algeciras-Bobadilla con inversiones irrisorias, tan solo con mantenimientos, mejoras o renovaciones. El Partido Popular ha desistido

de acometer la electrificación de una línea que es de vital importancia, de Algeciras-Bobadilla; que lo exige Europa, como requiere el puerto de Algeciras y como reivindican la sociedad y los empresarios.

Miren ustedes, señorías, sin electrificar la vía no hay ferrocarril, es necesario invertir 1.280 millones de euros, este es el coste de la electrificación. Y, como he dicho, este grupo no va a renunciar a este proyecto porque es la única opción, la única posibilidad de que la mercancía pueda salir por tren. Los Presupuestos Generales del Estado 2018, ahora en trámite, en trámite de enmiendas en el Congreso, tan solo recogen una partida vergonzante de 30,5 millones de euros; irrisorio e insuficiente. Ahora mismo se estarán debatiendo las enmiendas, y entre otras, nuestro grupo ha presentado una de 250 millones de euros para la vía Algeciras-Bobadilla. El Partido Popular tiene una nueva oportunidad, tiene la oportunidad de desterrar la chapuza del siglo de conformarse con mejoras en un subtramo, y es aceptar esta enmienda, y es apoyar por unanimidad esta proposición no de ley. Es necesario el ancho europeo y la electrificación del tramo completo, para que esta infraestructura haga más competitivo al puerto de Algeciras. Es necesario apostar por el desarrollo socioeconómico de la comarca y de nuestra comunidad autónoma. Además, diariamente estamos viendo una serie de noticias que requieren esa dedicación especial, que llevamos mucho tiempo abandonados y la comarca necesita que se esté con ella más que nunca.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, Izquierda Unida. Y para ello tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Felicitar a la señora Arrabal por traernos la iniciativa y con ella la oportunidad de debatir de una infraestructura que es muy conocida por esta comisión, también por el Parlamento pleno. Llevamos muchos años reclamando que se acometa con diligencia una inversión pública decidida en favor de la electrificación de esa vía férrea, que, como bien explicaba la señora Arrabal, la falta de electrificación y de la doble vía condiciona de manera extraordinaria el potencial de la cadena logística para toda la comarca; no solo para la comarca, la condiciona para cuatro provincias de las ocho provincias de Andalucía, una obra que debiera ser calificada de Estado, que tiene una tasa de retorno incalculable, que además permitiría acabar con los problemas medioambientales que suponen la salida de cientos de miles de camiones —600.000, el año pasado— del puerto de Algeciras, para distribuir por el interior del territorio estatal la mercancía que llega a puerto. Son 100 millones de toneladas el año pasado, todas las cifras del puerto marean, y es una lástima que no haya el desarrollo adecuado de un tejido empresarial auxiliar que pudiera beneficiarse de esa cadena logística a consecuencia de que no contemos, con esta infraestructura finalizada, una obra que efectivamente es requerida por la Unión Europea, que además está fijada en un reglamento para darle vertebración a todo el continente, con ese mapa de nueve corredores al que no voy

a hacer referencia, que hemos tenido ocasión de hablar también sobre ello mucho en..., tanto en la comisión como en el pleno.

Pero es que este debate que no es nuevo, sí que es verdad que se da en una coyuntura, que no se nos escapa, que es especialmente sensible.

El Campo de Gibraltar está atravesando unas dificultades muy importantes, y se está hablando desde las administraciones de una voluntad, al parecer decidida, de hacer una inversión pública, integral, coordinada, que permita superar algunos de esos problemas. Generando unas alternativas de empleo, de formación, de calidad de vida, y de condiciones de vida y de trabajo que permitan que mucha de la gente que ahora está viviendo de la economía criminal del narcotráfico tenga otras opciones de futuro.

Y tiene poca credibilidad, al menos en lo que tenga que ver con los compromisos que el Estado diga que asume con la comarca, lo que pueda poner en esos papeles de planes integrales a futuro, si esta obra que todo el mundo da por sentado que generaría empleo y riqueza, sigue postergada. Y, además, con un presupuesto insultante y provocador.

Izquierda Unida votó en contra de esa moción del Partido Popular en el Senado, y defiende junto a Podemos en el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos, enmiendas por importe de 240 millones de euros para el ejercicio presupuestario, cuya tramitación se está sustanciando ahora. Porque efectivamente, esta obra solo se puede hacer con dinero y solo se puede hacer con un incremento muy notable de la consignación que está proyectada, si queremos que acabe en los plazos que la Unión Europea considera lo razonable, y que la comarca del Campo de Gibraltar necesita. Que no es solo ella, que también Málaga, que también Córdoba, que también Jaén.

Por tanto, anticipar por supuesto nuestro voto favorable a la iniciativa, y esperar que este sea el primero de los pasos que dé el Gobierno central, para efectivamente poner sobre la mesa ayudas concretas y recursos públicos concretos, para sacar a la comarca de una situación que les puedo garantizar que es más que preocupante.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente Grupo Parlamentario, Ciudadanos, y tiene la palabra su portavoz el señor Hernández. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Debatimos, una vez más, sobre una necesaria infraestructura para Andalucía. Es tan necesaria como altamente prometida, por parte de sucesivos Gobiernos de la nación, la mejora del tramo Algeciras-Bobadilla, que forma parte del Corredor Mediterráneo, el corredor transeuropeo, el corredor mediterráneo.

Sin duda, lo ha mencionado la señora Arrabal en su intervención, y estamos totalmente de acuerdo, es un nudo estratégico de primer orden el puerto de Algeciras, de primer orden a nivel internacional. Y, desde Ciudadanos, hemos defendido que se ponga en valor, y que se propicien infraestructuras que potencien la entrada y salida de mercancías por nuestro principal puerto, con diferencia, como es el puerto de Algeciras.

Porque tenemos que sacar provecho a nuestros enclaves, a nuestra posición geográfica en el mundo. Tenemos que sacar provecho también al cruce de los corredores Mediterráneo y Atlántico, precisamente en dicho punto, en el puerto de Algeciras y su conexión con Bobadilla, no olvidemos también para conectar con el resto de Andalucía.

Pero, lamentablemente, nos encontramos muchas veces con promesas que no se cumplen o con una infraestructura necesaria que no termina de ver la luz.

Hace un rato, hace una hora preguntábamos, desde Ciudadanos, al consejero de Fomento, por el puerto seco de Antequera, por las áreas logísticas de Andalucía. También nos encontramos aquí con promesas incumplidas y con infraestructuras necesarias, que además son absolutamente necesarias que se complementen con el puerto de Algeciras.

Hemos preguntado por el puerto seco de Antequera, como decía, y también tenemos promesas incumplidas. Tenemos, que se diseñó en el año 2016 una red logística Andalucía horizonte 2013. Horizonte 2013, y estamos en 2018, que todavía no está desarrollada. Áreas logísticas en Linares, Linares-Baeza, en Motril, en Córdoba, y la mencionada de Antequera, que está directamente vinculada al puerto Algeciras.

En Andalucía necesitamos un cambio. Necesitamos poner en valor nuestra posición geográfica, potenciar nuestros puertos, nuestras infraestructuras. Pero con promesas no vale, hacen falta con realidades.

A día de hoy, el Gobierno de la nación ha vuelto a prometer que para 2020-2021 estará reformada la línea Algeciras- Bobadilla. Y el consejero de Fomento nos ha prometido hoy mismo al Grupo Parlamentario de Ciudadanos que se va a acabar el Plan Especial del puerto seco, y que va a estar en marcha su construcción, y va a estar también para esos mismos años 2020 y 2021.

Tenemos que creémoslo. Los grupos que estamos en la oposición aquí y en Madrid tenemos que creémoslo, es que no nos queda otra. Precedentes buenos no hay, ni en un lado ni en otro, pero tenemos que creémoslo.

Nosotros vamos a apoyar favorablemente, porque, insisto, para nosotros es absolutamente necesario el impulso al corredor mediterráneo. Le hemos defendido muchísimas veces.

Apoyamos el punto 1, el impulso a la modernización de la vía férrea Algeciras-Bobadilla para que esté concluida en 2020. Por supuesto, claro que sí, pero con sensatez y con sentido común. Y el punto 2 habla de un presupuesto para 2018, pues que no compartimos, 250 millones de euros para 2018 que estamos a mitad. Es como si yo al consejero de Fomento le hubiera dicho que no es suficiente que en el puerto seco se inviertan siete millones, que es lo que está previsto, y ahora mitad de 2018 le digamos que hacen falta 15. No nos parece serio, no nos parece consecuente.

Con lo cual, nosotros defendemos lo mismo aquí y en Madrid: y es que se ponga en valor a Andalucía, a nuestra posición geográfica, a nuestra inmensa potencialidad en el ámbito logístico, con sentido común y, sobre todo, sin promesas falsas. Nada más.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos.

Y para ello, tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, creo que ha quedado patente la tremenda situación socioeconómica que vive Algeciras, la cantidad de problemática y, sobre todo, en términos laborales y de conflictividad social que está viviendo la zona la comarca.

También, la situación estratégica en la que está el puerto de Algeciras y la importancia fundamental que tiene dicho puerto, y la necesidad de conectarse con ese corredor transeuropeo, que tiene que empezar necesariamente allí.

El transporte ferroviario debe ser potenciado, además, por su contribución a la movilidad realmente sostenible. A nivel europeo, el sector ferroviario aspira a convertirse en el modo de transporte por excelencia, dando respuesta a los grandes retos que afronta nuestra sociedad como la creciente demanda de desplazamientos, la cada vez mayor congestión de las redes de comunicación europea, la contaminación e impacto ambiental de otros modos de transporte, el consumo energético y de recursos, y la mayor cohesión social del modelo que promueve.

Defendemos un cambio de paradigma en cuanto al modelo de movilidad, y somos un amplio frente en el que se incluyen numerosos colectivos y plataformas que defienden al ferrocarril. Ese modo sostenible y adecuado para reducir emisiones y el prioritario corredor ferroviario Mediterráneo tiene, en ese sentido, un alto valor estratégico en este modelo. Porque hay una inadecuada articulación territorial entre este sistema portuario y la red ferroviaria, sobre todo, si nos referimos al transporte de mercancías, pero también en el transporte de viajeros. Es importante lanzar el corredor mediterráneo con una ruta imprescindible, tanto por la densidad de población por donde discurrirá, por como la importancia logística del puerto de Algeciras y todas las ciudades que atravesará.

El puerto de Algeciras pese a ser el primero —ya lo hemos dicho en multitud de ocasiones— en tráfico total de España y del Mediterráneo, y el quinto en entradas y salidas, sin embargo, sabemos que esas mercancías que entran por el puerto algecireño después se tienen que desplazar por carretera.

Todos los puertos andaluces concentran al transporte mercante por carretera. Eso debe cambiar, y por eso derivar fondos y financiación hacia ese tramo Algeciras-Bobadilla y electrificarlo es imprescindible.

El portavoz Hernández White, el señor Hernández White acaba de decir que es ilusorio que ya a mediados de año —a las fechas que estamos— que no se puede solicitar, financiaciones tan altas como los doscientos cincuenta millones que se están solicitando para activar ese tramo Algeciras-Bobadilla. Y sin embargo, pero bueno, es cuando precisamente estamos en esta fecha todavía, con el debate de los presupuestos sin sustanciar y sin resolver. Luego es el momento en el que hay que introducirlo y nunca mejor dicho.

Del puerto de Algeciras. También, en la zona de los invernaderos del puerto de Almería, que salen multitud de rosarios de camiones en dirección a Europa, que forma parte también del mismo corredor, y que es fundamental que se acabe vertebrando a través del ferrocarril.

Planificar, construir y equipar además esta infraestructura, que lleva muchos años —ya lo sabemos—, y los diseños y las rutas que se hagan. Y, en este caso, la petición de este tramo es fundamental, si queremos que en el 2050 esa movilidad ya trascurra por esa línea de ferrocarril, porque la Unión Europea precisa de esos corredores de transporte, de carga optimizada, en cuanto al uso de la energía y a las emisiones que minimicen los impactos ambientales, y porque sean fiables y eficaces.

El Corredor Mediterráneo constituye uno de estos ejes ferroviarios más importante a nivel económico y comercial del país, y su importancia, tanto en viajeros como en mercancías, radica en dos características fundamentales: el acceso ferroviario a los puertos mediterráneos españoles, que permite una política de ahorro de coste y beneficio medioambiental al aunar los medios de transporte más eficientes y más eficaces, que son el marítimo y el ferroviario... Y, además, es un eje por el que se encuentran concentrados habitantes y actividad industrial. Ese eje, que se empezaría en Algeciras, al final alcanzando los 3.500 kilómetros, y conectaría 245 millones de ciudadanos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Ahí radica la fundamental base para reclamarlo cuanto antes, porque el tiempo, para su ejecución, si se dilata en el tiempo... No podemos estar esperando permanentemente.

La ejecución de las obras debe comenzar y, por tanto, la financiación es básica que se aborde cuanto antes, para que tengamos cuanto antes ese corredor en marcha.

Por todo lo dicho, apoyamos los dos puntos de la proposición que nos traen, y esperamos que salga adelante. Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Damos paso al Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Saldaña. Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

A mí me gustaría empezar esta intervención con una frase, que dice: «la línea Algeciras-Bobadilla es clave para la vertebración de España y para el transporte europeo». Esta frase no es de ningún dirigente del Partido Socialista... Esta frase es de la persona que, a día de hoy, más está trabajando por el Algeciras-Bobadilla, que no es otro que el alcalde de Algeciras, mi compañero José Ignacio Landaluce Calleja, que es la persona que tiene más interés, precisamente, en el que ese magnífico puerto, el puerto de Algeciras, genere más actividad económica. Por cierto, no solo en Algeciras...

El puerto de Algeciras es un puerto que tiene la capacidad de generar actividad económica y ampliar su *interland* a toda la provincia de Cádiz, e incluso provincias limítrofes. Lo digo eso, porque, señor Arrabal, ha hecho una visión muy provinciana del puerto de Algeciras. El puerto de Algeciras está en Algeciras. Algeciras es la capital logística, evidentemente, de Andalucía, pero Algeciras tiene la posibilidad de ampliar su *interland* a toda Andalucía. Le digo esto, porque, si usted coge un mapa de la provincia de Cádiz, verá que Algeciras está debajo del todo; si usted coge un mapa de la región andaluza, verá también que Algeciras está al final del todo; si lo coge de España, también; si lo coge de Europa, probablemente, verá que Algeciras está al final del todo, pero si lo coge del mundo, usted verá que Algeciras está...

[*Rumores.*]

Deje que termine, por favor. No me interrumpa.

... que Algeciras está en el centro del mundo. Y, precisamente, Algeciras y la provincia de Cádiz.

Por lo tanto, esa importancia no es una importancia de ahora. Ya los fenicios la conocieron; no la ha descubierto el Partido Socialista. Es algo que el puerto Algeciras, la entrada al Mediterráneo, el segundo paso más importante del mundo en tráfico de mercancías terrestres, no viene de ahora, ni la ha descubierto el Partido Socialista en esta última legislatura.

Sí decía —y decía muy bien— mi compañero José Ignacio Landaluce, alcalde de Algeciras, con dos mayorías absolutas —por cierto, nacido en Logroño, pero algecireño de adopción, y es la persona que en los últimos años más está luchando por Algeciras y el Campo de Gibraltar— que la historia ferroviaria de este tramo no es de ahora, esto se inició en el 1892, precisamente un tramo hecho por los ingleses; que se renovó, gracias a un acuerdo del Senado, en el 1919, y que precisamente en estos cien años parece que a todo el mundo se le ha olvidado.

Yo me he dedicado a intentar buscar, en la historia de la democracia del Parlamento andaluz, las mociones que se habían presentado para potenciar la línea Algeciras-Bobadilla, precisamente en los más de veinte años que ha gobernado el Partido Socialista en España. Ni una, ni una. El Partido Socialista de Andalucía jamás se ha preocupado por pedirle al Gobierno de España, y menos cuando gobernaba el Partido Socialista, que se impulse el Algeciras-Bobadilla.

Bueno, ahora le ha entrado un especial interés. ¿Por qué? Pues, evidentemente, hay un gobierno, como es el Gobierno del Partido Popular de Mariano Rajoy, que va a cumplir las directivas europeas y que, precisamente, va a poner la línea Algeciras-Bobadilla en funcionamiento.

Sí decirles también una cosa: ¿qué es lo que ha pasado para que en estos cien años nadie se haya preocupado, y ahora, de buenas a primeras, todo el mundo se preocupe? Ustedes me dirán que, en el 2004, la Unión Europea metió esto dentro de unos corredores fundamentales. Después me hablarán del decreto del 2013... Pero hay una cosa que es lo que realmente ha modificado la percepción, y es la creación del puerto de Tánger

Med, al otro lado del Estrecho. El puerto de Algeciras es un puerto de tránsito. Eso significa que los contenedores llegan, vienen los barcos, lo cogen, y se lo llevan a otro sitio. A medida que se pone un puerto enfrente, automáticamente ya tiene que dejar de ser un puerto de tránsito, y tenemos que intentar ampliar el *interland* del puerto. Por eso, toma más importancia, a partir del 2007 precisamente, esta línea Algeciras-Bobadilla, y esta conexión de los ferrocarriles. Hasta ese momento no hace falta. ¿Por qué? Porque los contenedores tenían que ponerse... Pero cuando se pone un puerto enfrente, como el puerto de Tánger Med, es cuando ya todo el mundo empieza a decir: «oye, vamos a ampliar el *interland*». Curiosamente, el puerto Algeciras, siendo el más importante del Mediterráneo, tiene un *interland* que es menor que, por ejemplo, el puerto de Huelva. ¿Por qué? Porque el puerto de Huelva tiene mucho tráfico cautivo, mientras que el puerto de Algeciras lo que tiene es un sitio donde posan los contenedores, salen y se van. ¿Que hay que aumentarlo? ¿Que, efectivamente, las inversiones de zona franca van a ser que se aumente ese *interland*? Claro que sí. Recientemente, el delegado del Gobierno, Antonio Sanz, anunció un nuevo proyecto de la zona franca para aumentar el *interland* del puerto de Algeciras.

Pero lo importante es que el ministro de Fomento ha dicho que, en el 2020, va a estar la vía renovada, y que, en el 2021, va a estar la vía electrificada. Eso lo ha dicho el ministro de Fomento. Y vamos a separar lo que es la realidad de la actividad parlamentaria. Y digo que vamos a separarlo, porque ustedes han dicho: «las obras siguen postergadas...». Ha dicho la portavoz de Podemos: «tienen que empezar las obras».

Miren, la Algeciras-Almoraima está ya en obras. Se han ampliado ya las estaciones de pasajeros y mercancías. Se han reforzado los viaductos... Hay un nuevo viaducto, incluso, en el río Guadacorte. Se está avanzando en las medidas de seguridad del bloqueo automático. El tramo Almoraima-San Pablo se va a licitar en un mes. Va a salir también, en breve, el Algeciras-Ronda... Y ustedes dicen: «es que resulta...».

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando.

«Es que resulta que hay un presupuesto de 1.280...». Mire, aquí, lo que nos importa es que la vía se duplique, que se puede alcanzar velocidad de 160, que se disminuya el tiempo de tránsito y que se duplique la capacidad. Ese es el objetivo funcional y prestacional. ¿Que ustedes, el PSOE, eran 1.200? Háganselo mirar. A lo mejor, ahora, con 400 se pueden conseguir los mismos objetivos.

Dicho esto —y termino—: nosotros vamos a aprobar... Si ustedes no nos aceptan la enmienda... Si nos aceptan la enmienda, que lo que viene es a decir: «oiga, que se ponga de acuerdo la Junta y el Gobierno para saber exactamente cuál es el presupuesto». Si no la acepta, nosotros aceptaremos la primera proposición, que dice que hay que darle un impulso definitivo. Lo de los 1.200... Bueno, lo tomamos a mero título descriptivo. No compromete a nada, simplemente que dejen actuar a las personas que saben y a los ingenieros. La segunda, evidentemente no. La segunda, evidentemente no, porque lo que están es dando por hecho un im-

porte que no es real, y que lo que nos importa es que la línea Algeciras-Bobadilla esté en funcionamiento, tenga las prestaciones, aumente la capacidad, permita la velocidad de los trenes y duplique la capacidad que ahora mismo tiene. Ese es el objetivo, ese es el objetivo común, y el Gobierno del Partido Popular es el que lo va a poner en funcionamiento, porque ya está en marcha y lo van a inaugurar.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para finalizar, tiene la palabra la señora Arrabal.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Para iniciar esta segunda intervención, me gustaría agradecer la intervención de Izquierda Unida y de Podemos, tanto su intervención como su apoyo a esta iniciativa.

Con respecto a la intervención del señor Hernández, el portavoz de Ciudadanos, lo primero que denoto en sus palabras es que Ciudadanos es preso de los presupuestos del Partido Popular porque los han apoyado. Si usted dice que apoya el impulso decidido, y lo que apoya son 31 millones de euros... Mire usted, usted no está apoyando nada; usted está de perfil como siempre. Usted es preso del apoyo a los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular. Esa es la realidad de Ciudadanos. Allí lo defienden, pero aquí no tiene defensa ninguna. Da igual lo que usted diga. Treinta y un millones de euros es de risa, es de risa. Mire usted, usted ha puesto aquí la comparativa con otra serie de inversiones que la Junta de Andalucía tiene pendientes de ejecutar, porque no sabía qué otra cosa decir. Pues bien, usted es consciente también de que hemos atravesado una crisis económica y de que esta comunidad autónoma se ha financiado de lo que el Gobierno central le ha dado, que la ha maltratado, que usted lo sabe, porque lleva ya aquí una serie de años; es nuevo pero no está recién llegado, con lo cual sabe cómo nos ha financiado el Gobierno central a esta comunidad autónoma, ¿vale? Dicho eso, mire usted, de los Presupuestos Generales del Estado, dicho por el Ministerio, en otras comunidades autónomas, en otras, en el Corredor Mediterráneo el Gobierno ha destinado 13.500 millones de euros. Un agravio, no es que no haya habido dinero, el problema que ha tenido el Gobierno central es que no ha querido invertir en Andalucía, no ha querido invertir en el Algeciras-Bobadilla, no tiene nada que ver con que lo que haya lo tengamos que repartir. Aquí se ha repartido y se ha agravado a Andalucía.

Por parte... Con respecto al punto 2: ¿presupuestado? ¿Usted qué está diciendo, que con 30 millones se conforma; que no acepta el punto 2? Porque 250 millones de euros, a la altura que llevamos de año, dígame a Rajoy que hubiese aprobado el presupuesto en tiempo y forma. No diga aquí que si nosotros no metemos una enmienda nunca se va a poder gastar ese dinero. Son 250 millones de euros; si ahora se meten en el presupuesto 2018, siempre vamos a tener la opción de que se inviertan, de que se comprometan; si no se meten, no se van a poder gastar nunca. Pero es que ustedes se conforman con los 30 millones que hay pre-

supuestados; es lo que usted ha dejado aquí claro. ¿Impulso decidido? Mentira. Ciudadanos no apuesta por el Corredor; si no, no hubiese apoyado la moción del Partido Popular y apoyaría aquí íntegramente esta moción. Eso es lo que a mí me queda claro.

Y con respecto..., con respecto al señor Saldaña, quiero empezar también agradeciéndole..., la clase magistral de geografía e historia que nos ha dado aquí. Esto es una institución, aquí venimos a hablar de política. ¿Apuestan o no apuestan por el Corredor Mediterráneo? Mire usted, le voy a leer la parte propositiva de la moción que en el Senado presentó su gran alcalde, el señor Landaluce. El Senado acuerda apoyar..., que también es mío, pero yo se lo he dicho a él en más de una ocasión, jamás lo votaré; ha sido el más nefasto. Algeciras está peor que nunca. «El Senado acuerda apoyar la decisión del Gobierno de España de que la mejora y renovación integral de las plataformas y sus estructuras existentes en la línea férrea de Algeciras-Bobadilla...» ¿Qué está diciendo aquí el señor Landaluce? El señor Landaluce dice que solamente se conforma con mejorar y renovar lo que ya existe. Pues le voy a decir una cosa: esto es como si a una nacional le hacemos mejoras; nunca será autovía, ¿a que no? Pues es lo que el Partido Popular quiere hacer, mejorar un subtramo de todo lo proyectado y así lavarse las manos. Miren ustedes, seguís por esa línea, si el Partido Popular sigue por ahí, jamás tendremos electrificada la vía, jamás podremos sacar la mercancía por ferrocarril. Como usted dice, somos un puerto de tránsito. Claro que sí, ¿si no tenemos tren cómo sacamos la mercancía por..., cómo vamos a ser de export-import, si no tenemos el ferrocarril?

Otra cosa que ha dicho el señor Saldaña: que antes no había iniciativas. Mire usted, por más que lo repitan, no se va a convertir en una verdad. El Partido Socialista invirtió en el tramo Algeciras-Bobadilla. Y cuando se ha dejado de invertir es cuando han empezado a lloverles al Partido Popular las iniciativas. Porque no invierten, porque no invierten. El señor Landaluce será el chapucero del siglo, junto —hoy— al señor Saldaña y al señor Moreno Bonilla, serán los sepultureros de una reivindicación histórica y cómplices del agravio mayúsculo que Algeciras, el Campo de Gibraltar y Andalucía están sufriendo a manos del Partido Popular, del señor Rajoy y de todos y cada uno del Partido Popular que apoyen que la infraestructura más necesaria ahora mismo para el Campo de Gibraltar y para Andalucía esté sin...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... no sea una realidad en el 2020. Ciudadanos también es cómplice ya, Ciudadanos también es cómplice ya. Ya va llevando unas pocas de cosas en la mochila. Nuevos e impolutos pero ya van cargando la mochila de una serie de carencias. Claro que sí, ese es el problema. Miren ustedes, apoyen esta iniciativa porque la comarca y Andalucía necesitan que esta infraestructura sea una realidad, necesitan que salga la mercancía por tren para que el puerto sea competitivo.

Y otra cosa, y termino. Nosotros no tenemos el peligro enfrente, señor Saldaña, que yo le he escuchado atentamente; nosotros no tenemos el peligro enfrente, lo tenemos en [...]. ¿Y saben ustedes lo que hacen, y

saben ustedes lo que hacen con los fondos europeos? Ustedes apoyan a [...], al Corredor Atlántico con 236 millones de euros...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que acabar. Señoría...

La señora ARRABAL HIGUERA

—... para que [...], sí, el día de mañana, sea nuestro competidor de verdad.
Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, ¿acepta la enmienda? Rocío, ¿aceptas la enmienda? ¿No?

Pues vamos a dar paso a las votaciones. Vamos a votar según el orden en el que hemos..., vamos, el orden que hemos cambiado. Vamos a empezar con la número 1, que era la 3. Cuenca Minera, vamos a ver. Empezamos... Actuaciones...

No, ha sido la Nacional 433.

Sí. Sí, esa ha sido la primera.

Vamos a votar la primera, relativa a actuaciones para la adecuación y mejora de las condiciones de calidad y seguridad del trazado de la carretera Nacional 433.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Para pedir votación separada de los puntos 1 y 2, y por otra parte el 3.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Bueno, pues, votos a favor del 1 y 2. Del 1 y 2. Votos a favor.

Señorías, se inicia la votación.

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

Votos a favor del punto 3.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada al haber obtenido 12 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

Pasamos a la segunda, relativa a inicio autovía Cuenca Minera.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada al haber obtenido 7 votos a favor, 10 votos en contra y ninguna abstención.

Pasamos a la tercera, que era la primera.

La señora

—Perdón, desde el Grupo Socialista queremos solicitar votación separada de los puntos 1 y 3, por un lado. Ah...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—[...], aclarado.

Entonces, vamos..., pasamos a la votación, que esta sería la tercera...

No, es decir, que sería... Nos iríamos ahora... Hemos hecho Cuenca Minera, y ahora nos vamos a la primera, que sería la tercera: Estudio y eliminación de riesgos existentes en la circunvalación de La Palma del Condado, carretera A-4732.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la cuarta, tren de cercanías de Almería.

Se inicia la votación.

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

Seguidamente votamos la última, relativa a impulso definitivo al tramo...

[Intervención no registrada.]

La señora.....

—Perdón, perdón. No ha citado... Entiendo que hemos votado la enmienda transaccionada de la PNL. Es que no ha dicho nada.

[Intervención no registrada.]

Exacto. Vale, perfecto.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la quinta PNL, relativa a impulso definitivo al tramo Algeciras-Bobadilla, del Corredor Transeuropeo Mediterráneo.

La señora.....

—Para pedir votación separada, por favor.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Venga.

El señor.....

—Votación separada de los puntos 1 y 2.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Entonces, votamos el punto 1 y, después, el 2. De acuerdo.

Pues votamos el punto 1.

Se inicia la votación.

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

Votamos el punto 2.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada al haber obtenido 10 votos a favor, 5 votos en contra y 2 abstenciones.

Estupendo. Bueno, pues con esto damos por finalizada la Comisión de Fomento y Vivienda. Hasta luego.

[Se levanta la sesión.]

