

# DIARIO DE SESIONES D S P A



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

Núm. 563

X LEGISLATURA

11 de julio de 2018

**Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes**

Sesión celebrada el miércoles, 11 de julio de 2018

### ORDEN DEL DÍA

### COMPARECENCIAS

10-18/APC-000695. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Consejo de Gobierno sobre el impacto de las licencias de VTC que están operando en Andalucía y planificación de las pendientes, así como de la reciente incorporación de los servicios de la empresa Uber en la Comunidad Autónoma de Andalucía, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-18/APC-000756. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la ejecución del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2016-2020, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 10-18/APC-000776. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance de ejecución del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez,

Dña. Modesta Romero Mojarro, D. Julio Millán Muñoz y Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

- 10-18/APC-000789. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre el balance del Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020.

## PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001031. Pregunta oral relativa al incumplimiento de la empresa concesionaria de trabajos de conservación de carreteras en la provincia de Cádiz, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/POC-000578. Pregunta oral relativa a impagos a los trabajadores de la concesionaria de la línea de autobuses Algeciras - Jerez - Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. D. Sergio Romero Jiménez y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-001185. Pregunta oral relativa al abono de las ayudas de alquiler de la convocatoria de ayudas del año 2017 en Jerez de la Frontera (Cádiz), formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001187. Pregunta oral relativa a la variante este de Utrera (Sevilla), formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001190. Pregunta oral relativa a carretera A-483 Almonte-Matalascañas (Huelva), formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001204. Pregunta oral relativa a la adjudicación de la concesión de la explotación del Puerto de Garrucha, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Bosquet Aznar y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-001205. Pregunta oral relativa a seguridad de las paradas en Álora de las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-001227. Pregunta oral relativa a obras de mejora de la seguridad vial en la A-92, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001230. Pregunta oral relativa a inversión en la A-381 (Cádiz), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001231. Pregunta oral relativa a actuaciones a acometer por la Consejería de Fomento y Vivienda en las carreteras de la comarca de Ronda (Málaga) de ámbito autonómico (A-373), (A-397), (A-367) y (A-374), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001248. Pregunta oral relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001249. Pregunta oral relativa al tranvía de Vélez-Málaga, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001250. Pregunta oral relativa a políticas frente a la subida del precio medio del alquiler de vivienda en Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000159. Proposición no de ley relativa al Plan de Inversión en Infraestructuras del Transporte en la comarca de la Serranía de Ronda, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a la segunda fase de actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica, presentada por el G.P. Socialista.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cinco minutos del día once de julio de dos mil dieciocho.

### COMPARECENCIAS

10-18/APC-000695. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Consejo de Gobierno sobre el impacto de las licencias de VTC que están operando en Andalucía y planificación de las pendientes, así como de la reciente incorporación de los servicios de la empresa Uber en la Comunidad Autónoma de Andalucía (pág. 7).

Intervienen:

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

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

10-18/APC-000756, 10-18/APC-000776 y 10-18/APC-000789. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance de ejecución del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020 (pág. 16).

Intervienen:

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

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

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

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

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

### PREGUNTAS ORALES

10-18/POC-001185. Pregunta oral relativa al abono de las ayudas de alquiler de la convocatoria de ayudas del año 2017 en Jerez de la Frontera (Cádiz) (pág. 32).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001187. Pregunta oral relativa a la variante este de Utrera (Sevilla) (pág. 36).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001190. Pregunta oral relativa a la carretera A-483 Almonte-Matalascañas (Huelva) (pág. 39).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001205. Pregunta oral relativa a la seguridad de las paradas en Álora de las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Málaga (pág. 42).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001227. Pregunta oral relativa a las obras de mejora de la seguridad vial en la A-92 (pág. 45).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001230. Pregunta oral relativa a inversión en la A-381 (Cádiz) (pág. 47).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001231. Pregunta oral relativa a las actuaciones a acometer por la Consejería de Fomento y Vivienda en las carreteras de la comarca de Ronda (Málaga) de ámbito autonómico (A-373), (A-397), (A-367)y (A-374) (pág. 50).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001248. Pregunta oral relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular (pág. 52).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001249. Pregunta oral relativa al tranvía de Vélez-Málaga (pág. 55).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001250. Pregunta oral relativa a políticas frente a la subida del precio medio del alquiler de vivienda en Andalucía (pág. 58).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001204. Pregunta oral relativa a adjudicación de concesión de la explotación del Puerto de Garrucha (pág. 61).

Intervienen:

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

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

## PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a segunda fase de actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica (pág. 64).

Intervienen:

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

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

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

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

*Votación: aprobada por unanimidad.*

10-18/PNLC-000159. Proposición no de ley relativa al Plan de Inversión en Infraestructuras del Transporte en la comarca de la Serranía de Ronda (pág. 69).

Intervienen:

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

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

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

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

*Votación del punto 2 bis: aprobado por unanimidad.*

*Votación del resto de puntos: rechazados por 6 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.*

Se levanta la sesión a las trece horas, veintidós minutos del día once de julio de dos mil dieciocho.

**10-18/APC-000695. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Consejo de Gobierno sobre el impacto de las licencias de VTC que están operando en Andalucía y planificación de las pendientes, así como de la reciente incorporación de los servicios de la empresa Uber en la Comunidad Autónoma de Andalucía**

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Economía y Conocimiento. Y le damos la bienvenida también al consejero, así que...

*[Intervención no registrada.]*

Ah, perdón, de Fomento y Vivienda, he tenido ahí un lapsus.

Empezamos con la primera comparecencia. Vamos a ver..., propuesta por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, a fin de informar sobre la valoración del Consejo de Gobierno sobre el impacto de las licencias VTC que están operando en Andalucía y planificación de las pendientes, así como de la reciente incorporación de los servicios de la empresa Uber en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Para ello, tiene la palabra el consejero por quince minutos. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta. Buenos días.

Comenzaré mi intervención haciendo referencia a algo que ustedes conocen, pero me parece que no es ocioso: el reparto competencial en materia de transportes mediante vehículos de alquiler con conductor, las denominadas VTC.

En ese reparto de competencias entre los diferentes niveles de la Administración del Estado, las VTC son autorizaciones nacionales para la realización de actividades de arrendamiento de vehículos con conductor. Y, como autorizaciones nacionales que habilitan para moverse en todo el territorio español, la competencia para su regulación normativa, para la gestión, para la inspección y para las sanciones corresponde al Estado. Ahora bien, el Estado, por «Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable», delegó en la Junta de Andalucía la gestión de las autorizaciones, la inspección y las sanciones, reservándose para sí la potestad normativa. Me parece que esto es relevante a la hora de plantear el entendimiento del problema y las posibles soluciones.

Teniendo en cuenta este marco competencial, las delegaciones territoriales de la Consejería de Fomento y Vivienda gestionan desde el año 1987 las autorizaciones de VTC, así como las autorizaciones de vehículos taxis interurbanos, que en virtud de la Ley 2/2013, de 12 de mayo, de ordenación de los transportes y metropolitanos de viajeros en Andalucía, también son competencia de la Junta de Andalucía. Dicha gestión incluye, entre otras tareas, la concesión de las autorizaciones, su visado, los cambios de vehículo, la transmisión de autorizaciones y las renunciaciones.

En cuanto a la autorización, el criterio aplicado por la Junta de Andalucía ha sido el establecido en el artículo 14.1 de la Orden 36/2008, de 9 de enero, que marca como ratio una VTC por cada 30 vehículos taxi. Este ha sido siempre, y sigue siendo, el criterio aplicado por las delegaciones territoriales, que al haber sido durante los últimos años en todo momento la ratio superior, han resuelto de forma negativa todas las solicitudes de autorización de arrendamiento de vehículos con conductor presentadas. Un criterio que se ha mantenido incluso después de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, la denominada ley ómnibus, que adaptaba al libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio un conjunto de asuntos. Igualmente, ese criterio, seguido en todo momento desde la Consejería de Fomento y Vivienda, al resolver siempre en sentido desestimatorio los recursos de alzada presentadas contra las resoluciones denegatorias dictadas en esta materia por nuestras delegaciones territoriales.

Lo que ha ocurrido es que algunos de los interesados afectados por la negativa al otorgamiento de las autorizaciones de vehículos de transporte con conductor han acudido a la vía contencioso-administrativa, y en sede judicial han obtenido sentencias favorables que, naturalmente, obligan a la Junta de Andalucía a la concesión de las autorizaciones solicitadas. Lógicamente, la Consejería de Fomento y Vivienda se ha visto obligada a acatar esos fallos judiciales y a emitir las autorizaciones de VTC a las que nos conminaba la sentencia.

Son estas, por tanto, las únicas autorizaciones que se están concediendo, y este es el criterio que vamos a seguir aplicando, con el objetivo de mitigar los desequilibrios en la ordenación del sector.

Recientemente —y hablo del mes de abril—, se ha aprobado un real decreto por el que se modifica la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Esta norma refuerza el principio de eficacia, en todo el territorio nacional, de las autorizaciones VTC y dota de mayor seguridad jurídica a las reglas actuales en cuanto a la proporción de una licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi, y en cuanto a que los servicios prestados por los vehículos adscritos a dichas autorizaciones deben dedicarse, al menos en un 80% —cómputo trimestral—, a realizar servicios de transportes en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentren domiciliados.

También, y ya es relevante, recientemente, en el mes de junio, la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha avalado la imposición de limitaciones a la actividad de las VTC, siempre que sea necesaria y proporcionada, como forma de garantizar el equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano, para asegurar el mantenimiento del servicio del taxi como un servicio de interés general. Así, el Tribunal considera ajustado a derecho y no discriminatorio el límite de una licencia de VTC por cada 30 taxis, así como la exigencia a las empresas de arrendamiento de vehículos que desarrollen ese 80% de actividad dentro de la comunidad autónoma que le otorgó la autorización.

En este sentido, entendemos que tanto la sentencia como el decreto ley al que he hecho referencia, de abril, refuerzan aún más el criterio que desde la Consejería de Fomento y Vivienda se viene aplicando para avanzar en el logro de un adecuado equilibrio entre las autorizaciones y las licencias de VTC y los taxis.

Por otro lado, en cuanto al ejercicio de nuestras competencias en materia de inspección y sanciones, la consejería viene elaborando un plan cuatrimestral, planes coordinados de inspección de transportes de Andalucía. El objetivo de estos planes periódicos, tal como establece el artículo 35 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, es dar un carácter sistemático a la función inspectora, aumentando así su eficacia, así como

determinar las líneas generales y directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir situaciones especiales. En la elaboración de cada plan coordinado de inspección se cuenta, como es evidente, con la colaboración y presencia de los mandos de la agrupación de Tráfico y la Guardia Civil en Andalucía. Del mismo modo, se tiene presente en esta planificación el Plan Nacional de Inspección del Transporte, elaborado por el Ministerio de Fomento, en coordinación con las comunidades autónomas.

Estos planes han introducido medidas para la mejora de la eficacia de la función inspectora, el aumento del número de inspecciones —de tal manera que, a partir del momento en que más aumentaron las licencias de VTC, alrededor del 25% de las autorizaciones se inspeccionan anualmente—, y la colaboración de los ayuntamientos y las policías locales para intensificar la labor inspectora en los núcleos urbanos y el desarrollo de las acciones formativas.

Por tanto, señorías, en el ámbito de nuestras competencias, la Consejería de Fomento y Vivienda está trabajando tanto en materia de autorizaciones como en actuaciones de inspección y control para mejorar los procedimientos y reducir los desequilibrios.

Por otro lado, desde el mes de junio, la empresa Uber ha empezado a operar en Andalucía, en concreto en la Costa del Sol. Uber está considerada como una plataforma digital que proporciona una red de transporte privado, a través de un *software* de aplicación móvil que conecta a los pasajeros con los conductores de vehículos registrados en su servicio. Por lo tanto, Uber no es estrictamente un operador de transporte; su figura es considerada como de intermediación en el transporte de pasajeros con vehículos de turismo a través de plataforma digital. No tiene en posesión ningún tipo de licencias ni vehículos en propiedad y, por tanto, no está sujeta a concesión de autorización por parte de la consejería.

Resulta imprescindible adaptar cambios en la legislación para que se adapte a la realidad del sector, tal y como hemos venido demandando al Ministerio de Fomento. Y los esfuerzos deben centrarse en adoptar una batería de medidas normativas que permitan la convivencia del sector del taxi con la VTC y que operen a través de las nuevas tecnologías, manteniendo el equilibrio que la propia ley, previa a 2009 y con posterioridad, en 2013, desarrollo reglamentario en 2015, planteaban de 1-30.

La Consejería de Fomento y Vivienda ha trasladado una serie de propuestas en reiteradas ocasiones al Ministerio de Fomento, al estar hablando en todo momento de normativa de carácter estatal. Nuestra propuesta consiste en incorporación de una limitación temporal a la transmisión de las VTC, idéntica a la que tiene el artículo 26.1 de la Orden de 2007 para mercancías. Es decir, este artículo exige que el cedente sea titular de la autorización que pretende transmitir, con una antigüedad no inferior a diez años, y que el número de copias en vigor de aquella que posee no sea inferior al que tenía dos años antes de la fecha en que se solicita la transmisión. Es decir, un mecanismo que permita evitar la especulación con concesiones administrativas que, al final, es de lo que se trata en muchas ocasiones.

Por otro lado, hemos planteado también la exigencia de una incorporación al desarrollo efectivo de la actividad de alquiler con conductor, debiendo iniciarse la misma en un plazo máximo de 3 meses desde la fecha de notificación de la adjudicación de la tarjeta y no pudiendo dejar de prestarla durante periodos iguales o superiores a 60 días consecutivos en el plazo de un año, en la misma dirección de introducir elementos que limiten las expectativas especulativas de quien obtiene licencia y pretende con ello, al final, hacer negocio. La recuperación del requisito del número mínimo de conductores que garantice la existencia de una

verdadera actividad de transporte también es una de las sugerencias que hemos planteado al ministerio. Unas medidas que también propusimos al ministerio en forma de alegaciones al decreto ley recientemente aprobado. Algunas de estas alegaciones han sido atendidas, como ha sido la creación de un registro único de carácter estatal que permita volcar los servicios de cada VTC sustituyendo el modelo actual, bastante menos eficaz, de una hoja de ruta física, que es la única forma de controlar que el ejercicio del máximo de 20% de actividad fuera de la comunidad autónoma se pueda constatar y, por tanto, corregir eventualmente en forma de sanción.

Una información en relación con los operadores, también relevante, ha sido la pronunciada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que establece mediante una sentencia que incumbe a los Estados miembros, regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación. Señala que el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea no han adoptado normas comunes u otras medidas sobre este tema. Por tanto, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación. Dentro de la normativa española lo único que hay está recogido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 119, y está referido al transporte de mercancías y no de personas.

Este artículo señala que quienes pretendan intermediar en la contratación de transporte de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transportes, almacenista, distribuidor, operador logístico, o cualquier otro, deben obtener una autorización de operador de transporte. No hay, por tanto, legislación alguna en relación a la intermediación en el transporte de pasajeros, y es el Estado el que tiene la facultad para hacerlo.

Sin perjuicio de que haya en el debate posibilidad de ampliar esta información, yo creo que este es el marco en el que la Consejería de Fomento y Vivienda, el Gobierno de Andalucía tiene competencias. El problema está ahí, no deja..., no desaparece con la descripción de cuál es el estado de la cuestión, pero la posición de la consejería ha sido reiteradamente, sigue siéndolo, que la manera de que coexistan los dos [...] del transporte y, desde luego, el taxi tiene una función de servicio público evidente, es que se vaya al respecto de la proporción de 1/30, que es lo que mantenía la ley previa al 2009, lo que posteriormente volvió a reproducir la de 2013 y el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre en el 2015.

Por lo tanto, esta es la posición de la consejería en el ámbito de nuestra capacidad y de nuestras competencias, estamos denegando todas las peticiones, y en el ámbito de la inspección estamos haciendo las tareas que nos corresponden, en colaboración con las policías locales, con la Guardia Civil y con los diferentes instrumentos de control para la inspección del transporte.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenos días.

Gracias, consejero, por la explicación que, efectivamente, coincidimos con usted en que el punto de partida y también el margen de maniobra de la comunidad autónoma lo marca la distribución de competencias en este sentido y la aplicación de normativa estatal básica en cuanto a la ordenación de un sector que, efectivamente, ha cambiado su fórmula de prestación del servicio de una forma muy rápida y, desde luego, mucho más rápida que la normativa que debiera regularlo. Y, efectivamente, como usted indicaba, no se trata de un problema exclusivamente de nuestro país, sino que sentencias como la de diciembre del Tribunal de Justicia de la Unión ponen en evidencia que hay una carencia de adecuación de la normativa en el ámbito de los países de la Unión para afrontar esos cambios.

Ya hemos tenido ocasión de intercambiar impresiones con usted en otras comparecencias sobre este tema, porque es un tema que nos preocupa fuera del ángulo de lo normativo, usted lo decía. Describir la situación no quita de la mesa algunos elementos que son problemáticos y que están siendo vividos con mucha preocupación, fundamentalmente por las personas que tienen su sustento y su forma de vida vinculada al sector del taxi, que, lejos de estar interpretando la incorporación creciente de los operadores de esa mal llamada «economía colaborativa» al ámbito en el que tradicionalmente operaban, lejos de verlo como una amenaza pura y dura económica, lo que sí que está poniendo sobre la mesa es que se confrontan dos modelos en el que el empleo generado por uno de ellos es un empleo precario y de mucha menor calidad, que justifica o que explica una parte de los precios competitivos que a priori, al menos, parece que estas empresas ponen sobre la mesa para facilitar los desplazamientos de los usuarios y de las usuarias. Lo cual tiene un efecto de arrastre de las condiciones laborales, estas sí, algo más estable en el sector del taxi o llamémosle en este ámbito en el sector de la prestación de ese servicio tradicional. Esa es la preocupación que tienen las personas del taxi, es la que compartimos desde Izquierda Unida, porque estas empresas, efectivamente, se han mostrado como empresas muy agresivas en esos términos.

La sentencia que usted también hacía referencia fue muy clara en cuanto a que no se hablaba de una empresa que vinculara sus servicios a la sociedad de la información y a la intermediación digital, sino que, efectivamente, conformaba una oferta de transporte, por tanto, su regulación y la normativa a la que debiera sujetarse debía ser la misma que la de las otras empresas que operan en el transporte y en ese ámbito interurbano.

Y al no ser así, pues se genera una situación que les coloca en una posición, efectivamente, de competencia desleal ante quienes sí lo tienen regulado. Es algo muy parecido a lo que venimos hablando también en los últimos meses que ocurre con los alquileres turísticos y esas plataformas supuestamente de intermediación digital, pero que, en realidad operan como prestadoras de ese servicio en aquel caso de alojamiento.

A pesar de que la Junta lleva la parte más ingrata, porque tiene que hacer la inspección y aplicar el régimen sancionador de una situación que no puede regular normativamente, pero, bueno, no deja de ser cierto que en esa distribución de competencias el papel que le ha tocado a la Junta de Andalucía es fundamental, por cuanto ser muy escrupulosos y muy taxativos en la inspección y en la aplicación del régimen sancionador puede desincentivar algunas conductas que rebasan los límites, ya bastante difusos, de lo que pueden y no pueden hacer estas compañías operando en el sector.

Con los datos del Ministerio de Fomento, consejero, que usted conoce perfectamente, en Andalucía, frente a 8.924 licencias de taxi, hay 1.478 licencias de VTC, una proporción que requiere de ese sobreesfuerzo de

inspección, planificación y sanción. Y usted hacía mención a algo que nos alegra que lo haya hecho y sobre lo que queríamos llamar su atención en la medida en la que, al parecer, habría que redoblar ciertos esfuerzos, y es la colaboración fundamentalmente con los ayuntamientos, pero también con Guardia Civil. Pero fundamentalmente con los ayuntamientos, porque es en el ámbito de las ciudades donde es más fácil detectar el fraude, porque a la utilización normal, aunque encajada y tolerada con desgana, pero, bueno, a la utilización normal de estas licencias, hay que sumar el fraude, como hemos conocido por ejemplo de ayer, que, por una inspección rutinaria, se inmovilizaba en aquel caso era una limusina que trasladaba a una familia a no sé qué tipo de fiesta, pero, bueno, era una inspección rutinaria y se vio que operaba sin ningún tipo de licencia.

Por eso le decía que nos alegra que usted haya puesto el acento en ello, porque comprendemos que la labor de inspección es muy importante la que hay que afrontar, pero la coordinación con los ayuntamientos, tenemos la percepción, consejero, de que tiene margen de mejora. Y que, en la medida en la que eso fuese posible, pues también haría aflorar una parte del fraude que también intoxica las relaciones entre estas empresas y el sector del taxi, que, por otra parte, no está defendiendo privilegios monopolísticos, como dice por ejemplo Uber, sino que está tratando de mantener una cantidad y calidad de su empleo que, desde luego, nuestra comunidad autónoma no está en disposición de perder.

Ahora, si usted puede, pues le agradecería mucho que nos hablase un poco de esa planificación a futuro, que también le comentábamos en la comparecencia, y esas líneas de incremento de inspección o de fórmulas para conciliar lo que la Junta no puede impedir que ocurra, que es que operen estas licencias, pero al menos sí hacerlo en un marco que no resulte tan agresivo para el sector del taxi.

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.

Sobre la realidad de un problema, que yo creo que no es discutible —al menos, desde nuestra perspectiva—... Yo he tenido una interlocución con el sector del taxi intensa en los últimos años, particularmente. Desde la Dirección General se tiene una mucho más sistemática. Compartimos, efectivamente, que hay un elemento de fondo que es donde se establece la discrepancia clara, ¿no? Y yo creo que la posición de los tribunales europeos lo ha venido a dejar de manifiesto. No se trata solo de que un soporte tecnológico acabe como plataforma, calificándose dentro de un servicio de la sociedad de la información, sino que estamos hablando de algo que no está contenido en el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con la restricción a la libre prestación de servicios dentro de la Unión Europea. Este no es el caso, esto no está dentro del artículo 56 —que no sería objeto de restricción—, sino en el ámbito del artículo 58. Es decir, los Estados tienen que regular para que un servicio público, como es el taxi, no acabe sucumbien-

do ante una forma pretendidamente de un servicio, de la sociedad de la información, que, a la postre, es un servicio de transporte, claramente. Cuando una sociedad, compañía o plataforma tecnológica, o como se le quiera denominar —como Uber, por citar, o Cabify, o algunas de las que están operando en este sector—, pretende que solo es una tarea de intermediación, lo realmente está haciendo es una oferta de servicio de transporte urbano; de hecho, es el que cobra. Por lo tanto, en ese escenario, lo que hay que hacer es regular esa situación para que no sea al final una competencia desleal, en detrimento de un sector al que se le exigen, como servicio público, una serie de contraprestaciones.

Por lo tanto, lo que hay es que los hechos y la tecnología van delante del derecho y de las normas, y tienen que acompañarse. ¿Quién lo tiene que acompañar? Quien tiene competencias para hacerlo, y son los Estados miembros dentro de la Unión Europea, dentro del paraguas de lo que significa no vulnerar el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Pero es que, en la interpretación, no es que esté contenido ese servicio de la sociedad de la información, pretendidamente, en el artículo 56, que no está sujeto a ningún tipo de restricción a la libre competencia... No está ahí. Debería estar ubicado en otro sitio, donde sí tiene que haber elementos que garanticen que, efectivamente, la prestación de servicio público es posible, y por eso tiene que tener alguna regulación.

Bueno, de ahí, a la postre, es de donde viene el problema de fondo: Ley del 2009, en el caso de España; interpretación, por parte de los tribunales, de que no hay ninguna limitación y de que el sector está absolutamente liberalizado, y una cascada de sentencias diciendo que, aunque en vía administrativa haya negativa por parte de las comunidades autónomas y los recursos de reposición también sean negativos, entendemos que hay en la práctica una liberalización del sector transporte. Y ahí está la distorsión: entre la proporción de 1-30, estamos, efectivamente, en 1-6, aproximadamente.

¿Qué hay que hacer, desde mi punto de vista? Lo reiteramos con el anterior Gobierno y, lógicamente, como la situación no ha cambiado, vamos a reiterarlo con este Gobierno, porque además el problema no solo es de España, ¿no? Pues, afinar las tareas, ciertamente, de inspección, para que nadie acabe saltándose las exigencias con las que tiene que funcionar este servicio de transporte. Y para eso, conocida la insuficiencia de los recursos que tiene una comunidad autónoma para eso, es imprescindible —por razones de eficacia, además— que el resto de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, fundamentalmente Policías Locales y también Guardia Civil —pero Policías Locales, fundamentalmente—, lo hagan.

Estamos ofreciendo tareas de capacitación y formación a las propias Policías Locales, a través de la Escuela de Policías de Andalucía, para que esto... Y está concentrado en los sitios donde hay más oportunidad de negocio. Y hablo de la Costa del Sol, de Málaga o Sevilla. Hablo de los sitios donde, lógicamente, hay más expectativas.

Bueno, pues esa tarea hay que reforzarla, y estamos en ello. Y, al tiempo, hay que tratar por todos los medios que el abanico que se cerró, y que debía estar en 1-30 y que se ha quedado en 1-6, vaya ensanchándose de nuevo. Y, para eso, ¿qué hay que hacer? Pues, sencillamente, plantear medidas restrictivas. Si usted está en expectativa de especular con una autorización administrativa, y en tres meses que le hemos propuesto por el nuevo Gobierno no pone en marcha el asunto, porque sigue en la expectativa de la especulación, lo vamos a echar del sistema; igual que ha entrado, se va. Y eso es normativa. ¿Normativa de quién? De quien

tiene la potestad para hacerla, que no es la comunidad autónoma. O un número determinado de conductores mínimos... Es decir, una serie de exigencias que permitan que el que no las cumpla, pues, esté fuera del sistema y vayamos avanzando, a la postre, a lo que dice la ley, que es 1-30.

Yo sé que hay unas tensiones internas desde Defensa de la Competencia y de otros ámbitos de sectores económicos que pretenden que no haya ningún tipo de regulación, pero no se le puede pedir a un sector, que tiene una obligación como servicio público, que es el del taxi, que acabe compitiendo en igual de condiciones con otros que no tienen ningún tipo de restricción. Por lo tanto, si se quiere un servicio público, hay normas que lo regulen. Y eso no puede estar en una situación de desequilibrio y de desventaja respecto a otros.

Yo creo que este es el debate de fondo. Y reitero y termino: en lo que respecta a las competencias de las comunidades autónomas, estamos haciéndolo, lo hemos hecho por escrito, reiteradamente, con el ministerio, la interlocución que hemos tenido, previo a la aprobación del decreto, en reuniones sectoriales con el ministerio... Y, lógicamente, en los espacios de alegaciones para la formulación del decreto. Y yo creo que, por ahí, se le puede plantear alguna mejora a lo que representa, efectivamente, un abanico que se ha reducido demasiado, cuando tenía que estar en el escenario, si no del 1-30, porque ya es muy difícil que en un corto plazo esté en eso, ha ido cerrándose con mucha rapidez y hay que intentar volver a abrirlo, porque si el legislador planteó que esa era la proporción más o menos idónea para la convivencia armónica entre dos subsectores del transporte, no conviven armónicamente cuando la proporción no es 1-30, sino 1-6. Y este es el objetivo.

Le hemos plantado también que la transmisión de VTC, como existe, por cierto, en el sector del transporte de mercancías, no se haga si no es con diez años de antigüedad y en la misma dirección de no facilitar los procesos especulativos con autorizaciones administrativas.

Por lo tanto, vamos a seguir en los dos planos en los que el Gobierno de Andalucía puede hacerlo: uno, ejerciendo con el máximo rigor nuestra capacidad inspectora, con colaboración y búsqueda de complicidad con quienes también están viviendo y sufriendo la situación, que son los ayuntamientos, y pidiéndole al Gobierno de la Nación que, en sintonía con lo que plantea la Unión Europea, pues vaya con la norma y el derecho detrás de unos hechos que, en base a posiciones de plataformas tecnológicas, están yendo muy a su aire. Por lo tanto, hay que buscar un espacio de equilibrio y de regulación. Y yo espero que, en los próximos meses, se vaya avanzando en esa dirección. De hecho, el decreto de abril de este año ha significado esto, y la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal de lo Contencioso-Administrativo del Supremo, va también en la misma dirección.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Brevemente, para agradecerle la explicación nuevamente, señor consejero, y quedarnos con esos dos mensajes que usted lanza, que, en cuanto al Gobierno andaluz, se va a insistir al ministerio en la necesidad

de una regulación legal que armonice —decía usted— a dos subsectores del transporte, aunque aquí ya operan bajo licencia en nuestro país, pero que, bueno, efectivamente, obligue a estas nuevas empresas a acatar o a moverse dentro del mismo marco en el que se mueve el sector del taxi, porque, entonces, sí se podría hablar de libre competencia, cuando todo el mundo tuviera las mismas reglas del juego, y en ese incremento de la inspección y de las sanciones en colaboración, tanto con la Administración local como con la Guardia Civil. Porque también, en esta disparidad de situaciones en las que viven, se ha amparado un régimen aún más provechoso para estas empresas, en detrimento de los trabajadores y trabajadoras.

Y, bueno, pues agradecerle que mantenga el interés y la preocupación por el asunto, porque estamos hablando de muchos miles de puestos de trabajo en Andalucía y de un conflicto social que nunca es deseable, pero que se mantendrá latente y con periodos punta mientras que haya una parte del sector —en este caso, el sector del taxi— pues que considere que está agraviado y que se le trata con arbitrariedad con respecto a otro que, efectivamente, ha ido mucho más deprisa que la normativa ha sido capaz de prever.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra la comparecencia el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Simplemente, para trasladar que, efectivamente, nuestra posición tenía los mismos fundamentos hace ya tiempo, cuando empiezan a surgir los problemas, es la que mantenemos ahora. Estamos convencidos de que la mejor manera de prestar servicio eficaz al conjunto de los ciudadanos —no solo a un sector del transporte, sino al conjunto de los ciudadanos; se trata de eso—, es el respeto, en definitiva, a las normas y a las leyes que nos hemos dado. Las circunstancias han derivado en que la ley que establece esa proporción se haya desvirtuado; intentemos hacer todos los esfuerzos posibles para converger, precisamente, con los términos y los parámetros que la ley define.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

## 10-18/APC-000756, 10-18/APC-000776 y 10-18/APC-000789. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre balance de ejecución del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos al segundo punto, que es un debate agrupado, a fin de informar sobre la ejecución del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2016-2020.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Han transcurrido ya cerca de dos años, el día 2 de agosto de 2016 se aprobó por el Consejo de Gobierno el decreto que regula el Plan de Vivienda de Andalucía 2016-2020, y habiendo pasado casi la mitad del plazo de vigencia, voy a intentar hacer un balance de las medidas puestas en marcha y de las actuaciones emprendidas en su desarrollo. Haré referencia a lo que supone la división en la estructura del plan en tres apartados, con las disposiciones generales, las disposiciones en materia de vivienda y en materia de rehabilitación.

Una de las primeras actuaciones llevadas a cabo para el desarrollo del plan autonómico fue la constitución de la comisión de seguimiento del plan. Me parece que es importante que tengamos un mecanismo de retroalimentación y de evaluación permanente. Y esta comisión de seguimiento está integrada por agentes económicos y sociales, representantes de los ciudadanos, de la Administración local y de la propia Administración autonómica. Dicha comisión viene celebrando, desde su creación, reuniones periódicas, en las que se analiza la evolución de los diferentes instrumentos que el plan contempla.

En segundo lugar, las disposiciones generales del Plan de Vivienda contemplaban diversas medidas, con el fin de fomentar y coordinar la aprobación de los planes municipales de vivienda y suelo. La ley de 2010 establecía una obligación a los municipios de Andalucía para que se elaboraran esos planes municipales de suelo. La realidad posterior fue que había solo..., no llegaban a cuarenta los municipios que tenían elaborado un plan municipal de vivienda. Y la única forma de ser eficaz en el abordaje de un proyecto de trabajo ambicioso, como es hacer real que el principio constitucional del acceso a una vivienda digna se pueda hacer, es que haya una convergencia de esfuerzos de las administraciones. Por lo tanto, la Administración del Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y la existencia de un plan municipal por parte de los ayuntamientos, es fundamental.

Pusimos en marcha una orden de ayuda para la elaboración de planes municipales de vivienda; una orden dotada con 1.900.000 euros, que se publicó el 27 de abril, en régimen de concurrencia. Hubo 512 solicitudes por otros tantos municipios de Andalucía, se instaron 372 resoluciones favorables. Y en el próximo

ejercicio, 2019, ya les anticipo que sacaremos otra convocatoria con 600.000 euros de dotación, para conseguir que los municipios que aún no lo tienen, y que tiene problemática de vivienda —quizá un pequeñísimo municipio no necesite elaborar su plan de vivienda— lo puedan hacer.

En este punto, señalar también que ha sido importante la colaboración y la implicación de las diputaciones provinciales que en materia de asesoramiento, en materia de cooperación técnica y económica con los ayuntamientos, firmaron también convenios con la consejería para hacer concurrencia de esfuerzos también en esta materia cuando los planes de vivienda eran precisamente de los municipios medianos y pequeños, los menores de 20.000 habitantes. Suscribimos acuerdos con la Diputación de Cádiz, de Córdoba, de Granada, de Huelva, de Jaén, de Málaga y de Sevilla; es decir, todas menos Almería.

En tercer lugar, el sistema andaluz de información y asesoramiento en materia integral de desahucio, otro de los aspectos relevantes como consecuencia del impacto que la crisis ha tenido como causa sobrevenida en la vida de muchas personas, exigía tomar medidas extraordinarias. Ese servicio de información ha permitido la información y asesoramiento de intermediación y de protección —son los tres apartados de ese sistema—, han permitido a lo largo de los últimos..., les doy los datos del año 2017, que es el último: se han atendido 841 casos, de los cuales, 155 han sido servicios de prevención, de asesoramiento, de información; 555 de intermediación y 131 de protección. A esas cifras se han de sumar los más de once mil casos atendidos desde que se puso en marcha el sistema; es decir, que estaríamos en un número de 12.994 ciudadanos atendidos.

Igualmente, con el objetivo de evitar la pérdida de vivienda a familias que se encuentran en situación de vulnerabilidad, y que podrían acabar sin su vivienda, se aprobó la Ley de 2018, de 27 de abril, por la que se establece el derecho de tanteo y retracto en desahucios en materia de vivienda, que ustedes conocen, porque la tramitación parlamentaria ha sido reciente. Se publicó en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* el día 8 de mayo pasado. Una herramienta más que supone un planteamiento complementario, que ha exigido una tramitación laboriosa y lenta, para evitar que hubiese ningún recurso de inconstitucionalidad por supuesta invasión de competencias de otra Administración, como ocurrió con una parte de la ley del derecho a la función social de la vivienda, que fue recurrida ante el Constitucional y suspendido algún artículo. Bueno, pues eso ha obligado a extremar las cautelas, pero al final nos hemos dotado de una herramienta más para intentar que una familia que se vea afectada por esto no acabe estando en la calle.

El ámbito de aplicación de esta ley de tanteo y retracto está hecho para vivienda libre; para vivienda protegida, ya teníamos instrumentos. Ya teníamos instrumentos que, creo que se lo he comentado en alguna última comparecencia, han tenido la eficacia, como por ejemplo —les contaré un caso—: Santiponce, 58 viviendas, una sociedad pública, con un ayuntamiento, —por cierto, no está la señora Nieto— de Izquierda Unida, que en cualquier caso, esa sociedad entra en concurso de acreedores y hay un fondo de inversión interesado en comprar. No era la decisión voluntaria, libremente dotada por la Comunidad de Madrid o por el ayuntamiento, de enajenar viviendas del parque público, sino verse forzados a la enajenación de parte de viviendas del parque público como consecuencia de la entrada en concurso de la sociedad pública, en este caso. ¿Qué hemos hecho desde la Junta de Andalucía? Bueno, pues utilizar nuestro derecho de tanteo, y al adjudicatario —un fondo de inversión— decirle que ahí se para el proceso, que esas viviendas van a venir a engrosar el parque público de vivienda de la Junta de Andalucía y que, por tanto, las familias no van a tener

que dejar sus viviendas —punto primero—, y no van a tenerse que ver sometidas a un incremento de los precios del alquiler, en función de los criterios del fondo de inversión, como ha ocurrido en otros sitios, en muchas ocasiones, lamentablemente, la antesala de un proceso de desahucio, porque se han multiplicado los alquileres por dos o por tres en algunos sitios.

Bueno, pues estas son las herramientas útiles con las que, desde el Gobierno de Andalucía, nos hemos ido dotando para hacer frente a esas situaciones, no deseadas, pero reales, como consecuencia de insolencias sobrevenidas de muchas familias, para hacer esa tarea de proteger a las familias más vulnerables, a las que están en peor situación.

Estamos también haciendo, en este momento, una modificación. Antes hacía alusión a lo acontecido en la Comunidad de Madrid y en el ayuntamiento, y estamos haciendo una modificación del Reglamento de Vivienda Protegida, con el objetivo..., desde luego, la voluntad política de este Gobierno está en la dirección de lo que hemos marcado, lejísimos..., nunca se nos ocurriría plantear, para hacer caja y liquidez, vender vivienda de parque público, pero en cualquier caso, para dejarlo recogido claramente en la normativa, en el Reglamento de Vivienda Protegida, planteando esa imposibilidad de que haya ningún inmueble protegido que se destine a fines diferentes a lo que sea domicilio habitual y permanente de las familias, de personas físicas que los habitan.

Disposiciones en materia de vivienda. El segundo bloque al que quiero referirme es a la vivienda protegida, atendiendo a los compromisos asumidos en el vigente Plan de Vivienda respecto a planes anteriores. Sepan ustedes que cuando hablamos del impacto que la crisis tuvo en las cuentas públicas había planes en desarrollo en diferentes ámbitos, en el terreno de las infraestructuras y, por supuesto también, en el terreno de la vivienda, que quedaron sin tener respuesta, o sin tener todas las respuestas que las expectativas de los ciudadanos habían puesto en ellas.

Bueno, con cargo a presupuestos del año 2016 y 2017, se han concedido 8.935 ayudas para la adquisición de una vivienda protegida por un importe de 11.100.000 euros, y estimando que el 80% de esas ayudas han ido a menores de 35 años. Y con cargo al presupuesto 2018, seguimos actuando en esta misma dirección, ayudas para la adquisición de vivienda protegida, y resolveremos con una dotación de 7.500.000 euros también, la demanda de otras 6.000 familias. De la misma manera, en las ayudas autonómicas a préstamos cualificados o convenidos, para la promoción de viviendas en alquiler, durante el 2016 y el 2017 se han abonado a los promotores, tanto públicos como privados, más de 10.000 ayudas por un importe de 30 millones de euros. En 2018 hemos destinado a esta misma finalidad 15 millones de euros más —en total serán 45—, encontrándose estas ayudas en estos momentos en tramitación.

Durante los últimos años, coincidiendo con el punto más álgido de la crisis, la actividad de promoción de vivienda pública, saben ustedes que se ha visto, mermada y afectada. ¿Qué hemos hecho en este tiempo? Hemos entregado 446 viviendas de parque público: Marismas del Odiel, Osorio en Cádiz, San Bernardo en Sevilla, Manolo Caracol en Almería, en el centro de Córdoba. Estamos en un compromiso de promoción ya avanzado, incluso con licencias municipales para 195 viviendas más, en la calle Matadero —la segunda fase de Matadero— en Cádiz, calle Menacho en Sanlúcar de Barrameda, la Huerta de Santa Isabel en Córdoba, con otra inversión en torno a 60 millones de euros. Y de la misma manera, hemos recuperado la política de gestión del suelo, propiedad de la agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Esto está permitiendo la enajenación de suelos que tienen vocación de construcción de viviendas protegidas. No es ampliar el parque público de vivienda en régimen de alquiler, pero sí el de vivienda protegida, que se vende a precio tasado, lógicamente, a los que están en los registros municipales de vivienda. La venta de ese suelo va a permitir, está permitiendo la construcción de 1.014 viviendas de carácter protegido. De la misma manera, hoy casualmente se publica, en el *BOJA*, el programa de vivienda protegida en régimen de autoconstrucción y otras fórmulas de promoción cooperativa —pueden ustedes consultar si tienen interés—. También hemos hecho referencia aquí a lo largo de los últimos meses que estamos preparando esta orden. Y con esto, vamos a propiciar que, por la vía de la autoconstrucción en cooperación con los ayuntamientos, personas que estén..., familias que estén en los registros municipales de [...] puedan acceder con ayuda pública a la construcción de una vivienda. Y además, suelos de la Agencia de Vivienda también, dispersos en muchos municipios de Andalucía, puedan ser puestos al servicio de este objetivo, a través de la fórmula de la cesión del derecho de superficie. Esto puede permitir construir hasta 1.200 viviendas más en Andalucía.

Por lo tanto, verán ustedes que, a pesar de las limitaciones, de las dificultades presupuestarias, estamos avanzando en construcción de vivienda de parque público: entregadas, 446; en proceso de construcción, 195. Con lo cual, son 641. Suelos enajenados para vivienda protegida, para 1.014 viviendas más; y por la fórmula de lo que hoy, colocamos en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, el potencial de llegar hasta 1.260 viviendas. Veremos a ver cuál es la demanda de los ciudadanos, la cooperación de los ayuntamientos, y qué da de sí el instrumento, pero el objetivo es ese. A pesar de las dificultades, es un esfuerzo importante por construcción de vivienda, incrementando el parque público o facilitando a familias en situación de necesidad, que puedan acceder a una vivienda en propiedad, porque creemos que no solo el capítulo del incentivo y de la ayuda al alquiler tienen que ser los ejes con los que se transite en la política de vivienda, también la de ayuda a la adquisición de vivienda.

En relación con herramientas, también en el proceso de ayuda a las familias que se han visto inmersas en un proceso de emergencia social, como consecuencia de un desahucio, hemos dedicado y tenemos de aquí al 2020, es la previsión de dedicar otros 3 millones de euros, un montante total de 3,7 lo dedicado hasta ahora, 3 millones más previstos hasta el 2020. Hasta ahora, se han atendido a 364 familias que han sido víctimas de una situación de desahucio sobrevenido, y que se les ha pagado el alquiler durante, se les está pagando el alquiler durante 3 años. Obviamente, familias que no tengan otra vivienda..., en fin, en las condiciones exigibles, a quien acude en demanda de ayuda pública para poder tener ese derecho al elemento básico constitucional que dice que el derecho a la vivienda tiene que ser respetado o tienen que estar las administraciones públicas trabajando para hacerlo posible.

Al amparo de esta misma línea de trabajo de ayudas a familias con renta limitada para el alquiler, en el año 2016 se han otorgado 12.532 ayudas con un montante de 16.300.000 euros. En la convocatoria del año 2017, que se está terminando de tramitar en este momento, se presentaron más de 20.000 solicitudes, y va a haber otros 16.300.000 euros que se destinen a esas ayudas al alquiler. De las más de 20.000 solicitudes presentadas —saben ustedes que aquí lo he dicho en varias ocasiones— lo vamos a resolver —lo digo en términos explicativos no de elusión de responsabilidades—. La tramitación de las ayudas al alquiler en concurrencia competitiva tiene una complejidad extraordinaria, que hace que los procesos se dilaten mucho más de lo que sería deseable. La orden del 2018, ya les anticipo, que no sale en concurrencia competitiva, y por tanto, la

tramitación va a ser mucho más rápida, va a ser mucho más ágil. Se va a plantear además por tres años —no por uno—, y por tanto, las familias tendrán una respuesta mucho más inmediata de la que han tenido hasta ahora.

Se lo dijimos al anterior Gobierno: le sugerimos que cambiara las exigencias, que no fuese concurrencia competitiva, porque estamos hablando de ayudas de carácter social a la postre, con familias con rentas limitadas, y cumpliendo condiciones creíamos que suficientes, para dar la ayuda y no tener que esperar a que cada una de las familias acabe en concurrencia con otras 20.000 del conjunto de Andalucía, haciendo todo el proceso de tramitación. Lo cual, inexorablemente, con la aplicación de la norma, de la legislación en la mano, nos lleva a procesos muy dilatados.

Por tanto, 2017 tendrá en torno a 12.500 familias con ayudas al alquiler, orden que estamos ya preparando, y que solo está sujeta a la firma del convenio del plan estatal con el Ministerio. Será en concurrencia no competitiva, al menos para las familias que tengan ingresos por debajo de 2,5 veces el IPREM. A partir de ahí, las que tengan más del 2,5 si estarán en concurrencia competitiva, pero es un porcentaje del volumen global de ayudas —de lo que hemos experimentado en 2015, 2016 y 2017— pequeño. Con lo cual, el grueso de los recursos de esos 16.300.000 euros —perdón—, serán 48 millones de euros, 45 millones —perdón, porque es para tres años— irá dirigido a familias con menos de 2,5 el IPREM y fuera del régimen de concurrencia competitiva, mucha más agilidad para que puedan acabar percibiendo las ayudas.

Este apartado de las ayudas al alquiler...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

... rápidamente sobre rehabilitación.

Saben ustedes que en cuanto a los ejes fundamentales —lo he dicho en muchas ocasiones— hay un parque de vivienda en España y en Andalucía la mitad construido con antelación al año 1981, con bastantes carencias de accesibilidad y de aislamiento térmico y deficiencia energética. Una parte de parque público, 54.000 viviendas, y el resto luego, parque privado, pero necesitado de ayudas porque está en manos de los grupos sociales menos favorecidos y necesitan también, para rehabilitar y adecuar sus viviendas, una línea de ayudas.

¿Qué hemos hecho? En síntesis, casi de forma telegráfica, rehabilitación edificatoria —también compromiso del plan anterior—, terminar con lo que representaba la instalación de ascensores —perdón, rehabilitación singular, pues la denominación es...—, 113 expedientes que quedaron pendientes con una inversión de 12,1 millón de euros, que están todos en trámite de resolución con las diferentes comunidades de vecinos. Rehabilitación edificatoria —zonas comunes también—, instalación de ascensores —la demanda mayoritaria de instalación de ascensores, 2016-2017, 6.500 familias atendidas—, movilidad en vertical, también ins-

talaciones y sistemas de impermeabilización de cubiertas, adecuación de fachadas, ventanas, instalaciones comunes, eléctricas, energías renovables, adecuación funcional básica... Que fue objeto de un..., yo creo que es un pequeño lapsus por parte del señor Bueno Bonilla el otro día en la acción de control del Pleno, desconociendo lo que representa esta..., en fin. Aparece una foto en el periódico, que yo creo que fue, desde luego, no bien interpretada por el portavoz del Partido Popular.

El que no tiene, por fortuna para él, la necesidad de resolver problemas en su vivienda cambiando la anchura de una puerta, para que pueda pasar una silla de ruedas, poniendo un suelo antideslizante...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, por favor, vaya acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, termino, señora presidenta.

... no puede apreciar lo que representa este programa, que ha atendido a más de 70.000 familias en Andalucía, ha sido objeto de una distinción hace escasamente un mes por el Consejo Nacional de la Arquitectura Técnica de España, como la mejor iniciativa de accesibilidad en España.

Seguiré haciendo referencia, a algunos temas de rehabilitación que no he podido concluir, en el siguiente turno.

Gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y pasamos al posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios, y para ello tiene la palabra el señor Hernández, en nombre del Grupo Ciudadanos.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, consejero, por su comparecencia en el día de hoy para explicar la situación del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2016-2020. Muy, muy brevemente, voy a intervenir muy brevemente para hacerle algunas preguntas, o comentarios, porque algunas ya las ha respondido durante su comparecencia.

En primer lugar, bueno, ha avanzado que va a cambiar la forma en la que se van a tramitar las ayudas para, precisamente, reducir esos plazos, para reducir esa burocracia, de lo cual nos alegramos, porque era un asunto precisamente que le iba a pedir. No se pueden demorar las ayudas a la vivienda durante meses, e incluso años, para personas que lo necesitan, que es que es una necesidad, que es que lo necesitan, no

es algo accesorio, es una necesidad primordial. Con lo cual, nos alegramos de la respuesta que ya nos ha dado, que ya ha avanzado.

En segundo lugar, también le queríamos preguntar por, digamos, la adaptación al Plan Nacional de Vivienda aprobado recientemente, hace escasos meses, porque es algo que es muy necesario para, precisamente, coordinarse con planes municipales de vivienda. Hay municipios que están esperando, que tienen necesidades en materia de rehabilitación urbana, y quería preguntarle por esa necesaria adaptación y también por la ejecución presupuestaria. Nos ha avanzado datos numéricos, pero nos gustaría saber qué previsión hay de ejecución presupuestaria de este año 2018. Sabemos que el plan abarca hasta 2020, pero este año 2018, ¿qué previsión hay para que se ejecute al cien por cien% lo que ya hay disponible en los presupuestos de la Junta de Andalucía de 2018? Algo que consideramos también muy importante, por lo mismo que he dicho al principio, porque son ayudas y son recursos que necesitan los andaluces y que no se quede en un presupuesto sin ejecutar.

Nada más. Solo desearle un éxito con este Plan Andaluz de Vivienda, que es una herramienta que debe ser utilizada y aprovechada al máximo por los andaluces, porque es algo necesario para tener acceso a la vivienda.

Nada más, muchas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

## La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta. Y gracias, también, señor consejero por todas las explicaciones que ha dado en esta primera parte de su comparecencia.

Los desarrollos urbanos, que además caracterizaron los años anteriores a la grave crisis económica o, mejor dicho, a la estafa, que afectaron de manera notable a nuestra comunidad autónoma, estuvieron basados en un modelo que apostó de una manera incondicional por el continuo crecimiento de las ciudades y la construcción insaciable de áreas residenciales. Eso tuvo una serie de consecuencias, y me remito además al informe que elaboraron desde la propia consejería para la preparación de este plan, para la elaboración de este plan. Esas consecuencias eran para la ciudad, también para la ciudadanía y para el empleo.

En ese sentido, para la ciudad se había producido un deterioro ambiental de los entornos urbanos, un vaciado de los centros históricos y aumento de la ocupación del territorio. El parque de vivienda era excesivo y estaba infrautilizado, había una debilidad para impulsar la eficiencia energética de edificios en la ciudad construida; por tanto, lo de la rehabilitación era importante.

Para la ciudadanía también tuvo consecuencias, como el fomento desmesurado de la cultura, de la propiedad de la vivienda. Una visión mercantilista de la misma, de la vivienda, y un sobreendeudamiento de las familias y procesos de desahucio que todavía venimos padeciendo.

En el tema del empleo, había una concentración de la actividad del sector en la nueva edificación, incapacidad para generar empleo estable y sostenible, y pérdida dramática del empleo en el sector cuando se produjo.

El objetivo declarado para la ejecución de este plan sobre el que comparece, está compareciendo usted, era promover un cambio de modelo productivo, de la especulación en la construcción, a la cultura de la rehabilitación, decían, hacia un modelo europeo de ciudad sostenible. En línea con las directrices europeas, el plan apostaba por un territorio más sostenible, por una ciudad compacta, para repoblar los centros históricos y revitalizar socialmente las barriadas, y por la rehabilitación de lo construido y del espacio público en cuanto patio colectivo.

Pretendía promover la eficiencia energética del parque público y también incentivar políticas virtuosas para el parque privado, entendemos, así como apostar por la rehabilitación urbana que regenerarse el interior de la ciudad.

En ese sentido, hacia una vivienda digna, además para los más vulnerables, de la que usted nos ha estado hablando de las medidas que han ido adoptando, de los convenios que han podido hacer con otras administraciones, como las locales, incluso con las diputaciones, como acaba de decir, que lo ha hecho con todas las diputaciones, excepto con la de Almería, hacia esa vivienda digna en la Ley 1 de 2010, y aconsejaba que el parque residencial existente, al ser el activo principal con el que cuenta, había que garantizar el derecho a una vivienda digna y adecuada en Andalucía con lo que había. Por tanto, había y sigue habiendo necesidad de intervenir para proteger a los desfavorecidos y comunidades marginales, marginadas, y, por tanto, intervenir en el parque público de vivienda y también en la infravivienda.

El Plan de Vivienda y Rehabilitación era la alternativa planteada para garantizar esa función social de la vivienda, teniendo en cuenta que se partía de datos en los que existía en Andalucía un stock de 150.000 viviendas nuevas vacías y 550.000 de segunda mano, también vacías. Por tanto, el parque residencial existente debía ser el soporte principal y más sostenible para cumplir la función social de la vivienda.

Por tanto, también lo esperable era el fomento del alquiler y también, como ha dicho usted en la última parte, la rehabilitación energética, térmica y de accesibilidad que mejorase la habitabilidad del parque que ya teníamos.

En ese sentido, en toda Andalucía, las ayudas suponen la ejecución de obras por importe, nos dijeron en una nota de prensa reciente, de 20,4 millones de euros, que permiten a las familias perceptoras acometer la mejora y rehabilitación de sus edificios y hacer más dignas sus condiciones de vida.

Con actuaciones subvencionables para la mejora de la calidad y sostenibilidad en los edificios, se incluyen la obra para la mejora de la envolvente térmica del edificio, la instalación de sistemas de calefacción, refrigeración, ventilación o el incremento de la eficiencia energética de los que ya existen. En fin, teniendo en cuenta que un problema grave al que se enfrenta la ciudadanía andaluza es la vivienda y que el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020 generó expectativas sobre la política de vivienda en Andalucía, ya que en el plan los beneficiarios de las ayudas a la rehabilitación de infraviviendas deben ser propietarios, algo

que deja fuera de las ayudas a gran parte de las viviendas de los barrios más excluidos de Andalucía, donde esa tipología de vivienda en propiedad no es aplicable en sentido estricto. La legislación internacional, europea, española y andaluza consagran ese derecho de la vivienda como un derecho básico para las personas, y hay que insistir en ello, porque sabemos que no se está cumpliendo.

Le corresponde a la Comunidad Autónoma Andaluza la planificación, la ordenación, la inspección y el control de las viviendas, el establecimiento de prioridades y objetivos de fomento de la Administración pública de Andalucía en materia de vivienda, la adopción de medidas necesarias para alcanzar todo eso que se necesita. Son muchas las responsabilidades que deben asumir desde la consejería, eso es cierto. Entre los fines de ese Plan de Vivienda y Rehabilitación se contaba el de facilitar el acceso a la vivienda a la ciudadanía en condiciones asequibles y evitar la exclusión social, impidiendo la pérdida de la vivienda por motivos económicos, y fomentando el mercado de alquiler de viviendas, fundamentalmente, las desocupadas. Porque la vivienda es y debe ser un servicio de interés general, un servicio público y, para ello, debe tener un precio de alquiler asequible a los niveles de renta actuales, que sabemos que son los que son. No se está aplicando un enfoque social en todos los casos; se destinan ayudas para abordar la situación de infravivienda o para la rehabilitación de Áreas de Rehabilitación Integral, por una suma muy escueta, que supone una cuarta parte de lo destinado a promotores para la construcción de vivienda en alquiler. Por tanto, hay que poder generar un parque de vivienda de alquiler social y asequible.

Se pueden crear figuras jurídicas que incentiven la cesión en usufructo de los propietarios de la Administración pública, de viviendas para el sector públicos destinadas a las personas de rentas bajas, siempre con garantía de cobro o conservación; esa garantía la avalaría —entendemos— el Estado o ustedes; o bien negociar algún tipo de acuerdo que garantice la movilización de todo el parque de viviendas que hay vacío...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy, voy concluyendo, señora presidenta.

... que no está al alcance de la ciudadanía empobrecida y precarizada. La recomendación del Banco de España, además, era no destinar más del 35% de la renta disponible en una hipoteca o alquiler, por tanto, es una manera de cumplir con el artículo 47 de nuestra Constitución, que se tengan todas estas premisas en cuenta.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello tiene la palabra la señora Martínez. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, la verdad es que tenemos un problema en Andalucía con usted, porque está satisfecho del balance que hace del Plan de Vivienda. A mí me preocupa porque, por un momento no sabíamos en qué momento estábamos, si estaba haciendo realmente un balance del plan 2016-2020, o si estaba haciendo un balance del plan 2008-2012; por cierto, con un intervalo de tiempo sin plan en Andalucía desde el 2012 hasta el 2016. A mí me preocupa porque, bueno, nosotros habíamos solicitado esta comparecencia precisamente porque, durante estos dos años de aprobación del plan en Andalucía, pues la mayoría de los planes, o de los programas, que están financiados por la Comunidad Autónoma prácticamente no se han puesto en marcha, y la mayoría de ellos han sido de financiación estatal. Los programas de fomento del alquiler, los programas de rehabilitación autonómica, los programas de rehabilitación edificatoria, perdón, y los programas de renovación urbana.

Usted ha empezado su comparecencia diciendo..., ha ido por partes, ¿no? Yo, después, me gustaría llegar..., porque a diferencia de Ciudadanos, que necesita muy poco tiempo para hablar de este programa, yo necesitaría el doble de tiempo, pero voy a seguir el guion que usted ha establecido, en vez de seguir el que yo tenía previsto. Usted ha empezado hablando de una comisión de seguimiento. Y yo le pregunto: ¿qué es lo que está haciendo esa comisión de seguimiento? Porque, realmente, en primer lugar, no se conoce en Andalucía que existe ese plan de vivienda; los ciudadanos no lo conocen, señor consejero. Usted abre la página web, y no existe; usted va a un banco, y no existe ese plan; usted pásese por la calle y pregúntales: los ciudadanos, los andaluces no conocen que hay un plan de vivienda para el cual se pueden pedir ayudas. Por lo tanto, mi pregunta es: ¿qué sigue esa comisión de seguimiento, si no hay proyectos en marcha, señor consejero? Las disposiciones generales, usted ha citado la obligación de los ayuntamientos de hacer los planes municipales de vivienda. Desde el año 2010, señor consejero; esa obligación está pendiente desde el año 2010; solamente 40 municipios habían hecho ese plan, de 770. Y, evidentemente que hay que hacerlo porque, para conseguir las ayudas de este plan andaluz, hay que tener el plan municipal. Y a mí me preocupa, porque se están haciendo documentos que realmente sirven para poco; ya lo estamos viendo los municipios en los que los estamos conociendo.

En tercer lugar, ha hablado usted del sistema integral de asesoramiento de desahucios. Y, bueno, a mí me preocupa en este asunto un tema importante: aquí, en Andalucía, aprobamos una ley de protección de los deudores hipotecarios, precisamente para la prevención de los desahucios. Ustedes se comprometieron en esa ley, aprobándola, a establecer un contrato de confianza para las hipotecas y a establecer un tribunal andaluz para mediar en materia de desahucios. Y, de esas dos cosas no se ha hecho nada, señor consejero, y, además, lo que nos preocupa también sobremanera es el aumento de los desahucios del alquiler, que todos los días vemos en los medios comunicación cómo están aumentando los desahucios del alquiler.

En tercer lugar, habla usted de la ley de tanteo y retracto para vivienda libre y ha reconocido en esa intervención la inconstitucionalidad de la ley de la función social de la vivienda anterior, para lo cual han teni-

do que hacer esta ley, y ha hecho maniobras para decir que había que evitar la posible inconstitucionalidad para no interferir en competencias de otras administraciones. Y usted ha referido el único caso al cual nosotros le pedimos que echara..., que aplicara esa ley, que son las 58 viviendas en Santiponce. Se lo pedimos, señor consejero, y también lo hizo Izquierda Unida desde el ayuntamiento, y todas las fuerzas políticas, y se ha estrenado este con esta ley. Pero, lamentar que no hay presupuesto para aplicarla. Ha citado usted también la modificación del Reglamento de Vivienda Protegida, y ha dicho que nunca se nos ocurriría vender vivienda del parque público, señor consejero. ¡Pero si están ustedes vendiendo viviendas del parque público, con hipotecas a precio baratísimo! Las han vendido en Málaga, en Sevilla; en todas partes están vendiendo viviendas de parque público.

Yo creo que, bueno, en el tercer bloque, usted se ha referido a los compromisos asumidos de planes anteriores, y ha desvelado lo que nosotros le decíamos cuando se aprobó este plan, y es que la mayoría de los compromisos se refieren a, bueno, a deudas pendientes del plan anterior, y además que lo ha dicho usted. O sea, yo les he tomado nota: de los presupuestos del 2016 y 2017 se han destinado 8.900 ayudas a adquirentes de viviendas de VPO, señor consejero, pero ¿cuántas personas se quedaron esperando esa ayuda a la compra de viviendas del plan anterior, que le recuerdo finalizó en el año 2012? Ustedes han pagado ahora 8.935, pero es que las cifras que había por ahí pendientes eran 100.000 afectados en Andalucía, señor consejero.

Ha citado las ayudas a préstamos para promotores de vivienda en alquiler, y ha dicho que han pagado diez mil ayudas. Igualmente, de planes anteriores, señor consejero; igualmente de planes anteriores. Por lo tanto el balance —insisto— en esos dos años ¿qué es lo que han hecho del nuevo plan? Nada. Pero es que, en los objetivos del nuevo plan, ustedes, para ayudas a promotores de viviendas en alquiler establecían 17.000 ayudas, y ha dicho que han hecho 10.000 y, además, del plan anterior. Por lo tanto, señor consejero, a mí me parece realmente muy preocupante este balance.

Ha dicho usted que han entregado 446 viviendas del parque público, pues muy bien, pero que tienen 195 viviendas en promoción. Creo que su objetivo en el plan andaluz, en el anexo de objetivos, eran 400; han entregado..., tienen en promoción 195. Señor consejero, ¿a usted le parece esto una cifra realmente para hacer una política de vivienda en Andalucía? Ciento noventa y cinco viviendas es un bloque, un bloque de viviendas. ¿A usted le parece razonable que desde la Administración se pretenda hacer una política social de vivienda, para atender a los andaluces a acceder a una vivienda, y que ustedes vayan a promover 195 viviendas? Si es que esto, cualquier promotor, mediano no, mínimo, puede hacer esas promociones.

Ha citado la política de gestión de suelo, en la cual ustedes están enajenando, y han optado por esa política; a mí no me parece mal si ustedes controlan después la ejecución de las viviendas. Pero ha citado un programa que ha dado problemas históricos en esta consejería, y usted lo debería de saber, que es la autoconstrucción. Las viviendas de autoconstrucción han tardado en construirse 15, 20 años en Andalucía. ¿Y usted va a rescatar un programa que no ha funcionado?, ¿usted va a rescatar ese programa que no ha funcionado?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Termino inmediatamente con otra cuestión, con las ayudas a la adquisición de la vivienda. Usted ha hecho énfasis en ese tema, yo, lo que no le he oído citar es que va a reclamar al Gobierno de la nación que se establezcan esas ayudas para municipios mayores de 5.000 habitantes, tal como usted reclamaba anteriormente; tampoco le he oído cuándo se va a firmar el convenio. En relación a las ayudas al alquiler ustedes establecían en el plan andaluz para objetivos... —termino, termino con estas dos cosas— alquiler y rehabilitación. En los objetivos, ustedes citaban 35.000, 35.000 ayudas de alquiler y en 2016-2017, bueno, pues serán 24.000 cuando se concedan, porque claro, las de 2017 aún no se han resuelto.

Es lamentable, o sea, yo recibo correos de personas que están desesperadas. Y, de hecho, eso se une a las noticias del incremento de los desahucios por alquiler.

Y la rehabilitación edificatoria, exactamente igual, señor consejero. Ha dicho usted 113 expedientes, 6.500 familias que provienen de proyectos de 2008 y 2009.

Bueno, ya está, ahí se dice todo. Con lo cual, yo espero que, en su segunda intervención, nos diga realmente algo de lo que han hecho, del plan nuevo, en los dos años que lleva aprobado.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Y gracias, presidente, por su intervención, por la extensión de los datos y la información que nos ha trasladado de este plan.

Entendemos la posición del Partido Popular. Ellos tienen que hacer o traer aquí una visión catastrofista, que entendemos que no cuadra con la realidad de la política de vivienda en nuestra comunidad autónoma, pero, bueno, la entendemos en su labor de oposición, insistimos, pero sin compartirla.

Este plan es un instrumento fundamental en la política de viviendas de la Junta Andalucía. Y desde el Grupo Parlamentario Socialista valoramos muy positivamente el grado de ejecución de este plan, teniendo en cuenta que aún no han pasado dos años desde su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Y consejero, tengo que decirle, antes de nada, que, con su presencia como consejero pues nos sentimos afortunados por tenerlo de consejero, y no le quepa duda de no es un problema, todo lo contrario, es una suerte para Andalucía. Y queremos destacar, desde nuestro grupo, su formidable labor al frente de la consejería.

Y en relación al plan, vuelvo a trasladarle que usted nos ha mencionado cifras de subvenciones, de ayudas, de beneficiarios... En definitiva, detrás de cada cifra hay una familia, hay un número mucho más amplio de beneficiarios. Y entendemos que son actuaciones muy, muy, positivas en Andalucía que hay que seguir impulsando.

También, siguiendo el hilo conductor que usted nos ha llevado a cabo, nos ha transmitido, le quisiera hacer mención también a algunas cuestiones específicas en relación a las medidas que recoge el plan.

En relación a las medidas de fomento de los Planes Municipales de Viviendas y Suelo, consideramos fundamental que se traslade este trabajo de planificación autonómica que está desarrollando la consejería, de una forma exhaustiva, a cada municipio. Que aunque la ley lo recoge, estas ayudas van a permitir o van a propiciar, e incentivar, que los ayuntamientos desarrollen estos planes municipales. Y es fundamental porque, a través de ellos, vamos a conocer esa realidad exhaustiva de la demanda en barriadas, en ciudades, en los pueblos, en sus distintos ámbitos, tanto en la necesidad de vivienda nueva, como en rehabilitación, como las necesidades de suelo y, por tanto, marcar las prioridades que tiene también que desarrollar la consejería a corto, medio y largo plazo, para el futuro, insisto, y también ligado a la planificación urbanística, porque es necesario realizar una política de suelo que se desarrolle en uno, dos, tres o cuatro años, sino que requiere también una planificación y una ejecución a largo plazo, y una previsión para llevar a cabo la actuación de suelo antes de la edificación.

Nos ha trasladado el número de resoluciones favorables, son 372 —son las que yo he apuntado—. Y, bueno, con la inversión prevista, entendemos que podemos llegar casi a 500 municipios, y por tanto, bueno, asumir prácticamente la totalidad de Andalucía.

Y esto —insisto—, pues, no va a permitir hacer una política de viviendas más acertada..., más cerca del territorio, y, bueno, certera en las políticas que se desarrollen en el futuro.

En relación con el Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento ante Desahucios, también valorarlo muy positivamente, entendemos que es un recurso necesario, que es un recurso básico, y con las cifras que nos ha dado de cerca de trece mil ciudadanos y ciudadanas los que se han visto beneficiados con esta medida, bueno, mostrar también la satisfacción de nuestro grupo, junto a la de la Ley de Tanteo y Retracto de Desahucio de Viviendas en Andalucía.

Usted nos ha puesto un ejemplo de lo que supone esta ley, de la importancia que tiene para atender las situaciones de emergencia social que hay en Andalucía. El caso de Prosuvisa es un ejemplo de ello y demuestra que no somos iguales: mientras otros vendían a fondos buitres; la Junta de Andalucía, con un Gobierno socialista, rescata 58 viviendas del concurso público, y que puedan ser enajenadas a una empresa privada.

En este caso, también le felicito por esa modificación del Reglamento de Viviendas Protegidas, que va a impedir que, sobre todo, las viviendas protegidas para alquiler, que pertenecen a empresas privadas, puedan venderse a personas jurídicas, a esos fondos buitres, otras sociedades fantasmas, que ya se está produciendo en Andalucía, y que está provocando problemas en algunos casos, y de algunos soy conocedor en mi provincia.

En materia de viviendas, ha contado con diferentes medidas de adquisición de compra de vivienda protegida, donde ya nos ha trasladado unas cifras que son muy importantes, de más de dieciocho millones de euros de inversión, y que podrían atender a 15.000 familias, insisto, fundamentales también porque sigue siendo una pata fundamental, porque la compra de vivienda sigue siendo una demanda de Andalucía; fundamental también que se siga fomentando la ayuda a préstamos cualificados para promotores, en la misma lí-

nea que decía antes, porque evita que se dispare el precio de la vivienda, y el desarrollo del suelo protegido tiene que ser también una estrategia que se desarrolle, se siga haciendo por la consejería, y tal como también nos traslada que se está haciendo con agente público, como es AVRA, interviniendo como agente urbanizador, y que permita, con su intervención, esas más de mil viviendas protegidas, que entendemos no se debe dejar de trabajar en esa línea en el futuro.

En relación al Programa de Autoconstrucción, que publica hoy el *BOJA*, pues entendemos que es una salida a distintos casos que podemos tener en las ciudades medias, en las capitales, en alguna posibilidad de intervención, que ahora mismo tiene dificultades, pero sí es cierto —y es verdad— que debemos ser cautos con esta medida y controlar la gestión de este programa para evitar posibles fracasos que, ciertamente, ha habido con anterioridad —en tiempo pasado—, y por tanto, pues bueno, hay que tener cierto cuidado con esta medida.

En relación a las medidas de fomento del alquiler, tanto en situaciones de emergencia como aquellas que se hacen en concurrencia competitiva, usted nos ha trasladado también los datos. Hay que incidir en que es una política que, a su vez, repercute en las familias, pero también tenemos que hacer lo posible sin que repercuta en una subida del precio del alquiler, que, al final, vaya a beneficio de los propietarios. Yo creo que, bueno, ahí tiene que conjugarse esta actuación, por parte de la consejería.

Y, bueno, destacar el esfuerzo que usted nos ha trasladado, para 2018, de 45 millones de euros, que se suma a todos los anteriores. Y, por tanto, pues bueno, un incentivo fundamental, y más, si se hace —como lo está contando— fuera de la concurrencia competitiva, que permitirá más agilidad en su desarrollo.

Para ir acabando, destacar también las actuaciones en materia de rehabilitación, de lo que ya hemos hablado en otros tiempos, fundamental que siga en esta línea, en la rehabilitación de edificios; la rehabilitación singular, que permite la mejora de la accesibilidad, sobre todo en las grandes ciudades y a tantas personas que necesitan una intervención en ascensores. Destacar también las actuaciones que se vienen haciendo por parte de la consejería en la adecuación funcional, el reconocimiento que está teniendo fuera de nuestra comunidad autónoma. Y, bueno, pues tenemos que destacar que somos pioneros en esta medida que se puso en marcha ya en el año 2002.

Y, por último, un programa, al que no he hecho mención, y me imagino por la falta de tiempo, que es el de rehabilitación autonómica, que también consideramos fundamental, porque permite el beneficio social ligado a la rehabilitación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—... para tantas familias, con esos arreglos de tejados y de cerramientos, pero también es un elemento generador de empleo en muchos municipios, en muchas comarcas, y que entendemos que también es más que necesario.

Poco más. Gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra la intervención el señor consejero por un tiempo de siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Empezaré por orden de intervenciones.

Señor Hernández, efectivamente, tramitación de las ayudas, cambio..., sugerencia del anterior Gobierno, que se incorpora a un procedimiento más ágil, y convocatoria para el próximo año, efectivamente, con procedimientos bastantes más ágiles.

Por tanto, se podía haber hecho antes, el Gobierno de la nación, en su momento, no quiso.

Ejecución presupuestaria. Sobre las previsiones que tenía el plan, a estas alturas hemos ejecutado —si quiere usted, luego, detalles, yo se los doy— el 108% de las previsiones que tenía el plan; 108% no previsto en los dos primeros años.

Señora Bonilla, bueno, yo, efectivamente, coincido con usted en algunas cosas: hay que incrementar el parque público de viviendas, y lo estamos haciendo, no en la medida que me gustaría, pero estamos avanzando en esa dirección —le he dado datos antes—. Mejora de la habitabilidad del parque público, bueno, estamos invirtiendo 86 millones de euros en la mejora de las condiciones de habitabilidad del Parque Público de Viviendas en Andalucía, a través de a 31 ARRU —Área de Regeneración y Rehabilitación Urbana—; 29, de parque público —dos privados, uno de ellos en Granada, en Santa Adela—.

La previsión de inversión global en el periodo del plan en mejora del parque público es de 168 millones de euros.

Señora Martínez, bueno, mire usted, yo creo que estamos en clara disonancia de [...]. Usted utiliza los argumentos que le parece, pero responde muy poco a la realidad.

El plan estatal financia —creo que esta es la decimoquinta vez que se lo digo— el 24% de los recursos que destina el Gobierno andaluz a política de vivienda, solo el 24%, ya me gustaría que fuese más. A usted le preocupa que los ciudadanos no se enteren. Bueno, quizá no se entere usted, o sea, yo le puedo dar, mire usted, ayudas al alquiler en el Plan de Vivienda: 37.000 ayudas al alquiler; esos 37.000 ciudadanos se han enterado, claro, yo no sé si usted no.

Cuando hablamos de rehabilitación, estamos hablando de más de 11.000 familias que van a resolver su problema, vamos, que han resuelto, estará en fase de obra, unas terminadas, otras en fase de ejecución: 11.000 familias que han resuelto su problema de accesibilidad a la vivienda cuando hablamos de instalación de ascensores, accesibilidad en vertical, se han enterado también de que existe un Plan de Vivienda en Andalucía.

Si hablamos de adecuación funcional básica, le he reiterado antes el intento de chanza de su presidente en el anterior pleno en sesión de control del Gobierno. Desde luego, no se entera de que existe eso. Sí se entera el Consejo Nacional de la Arquitectura Técnica de España, de eso sí se han enterado, de que existe un plan, en este caso de mejora de las condiciones de accesibilidad en horizontal para familias que tienen más de 65 años o algún miembro con discapacidad, que efectivamente han coincidido en que merecía esa inicia-

tiva pública una distinción como mejor proyecto de accesibilidad en el conjunto del Estado español. Se enteran fuera de Andalucía; seguramente usted no se entere.

Desahucios. Hombre, yo le vuelvo a reiterar, es decir, nosotros hemos dotado de herramientas útiles en la tarea de asesoramiento, en la tarea de intermediación y en la tarea de asistencia posterior. Usted viene a decirme, gran descubrimiento, que se ponen de acuerdo con Izquierda Unida para reclamar una solución en el tema de Santiponce. Hombre, no deja de ser casi una broma que ustedes, que se oponen a la Ley de Tanteo y Retracto, que Izquierda Unida también se opone, que la empresa pública quiebra cuando es gobernado el ayuntamiento por Izquierda Unida, y ahora vengan aquí solo con la petición como si aparecieran como los hacedores. No, mire usted, quien ha hecho posible que haya herramientas para intervenir en esos casos con dotación presupuestaria ha sido el Gobierno de Andalucía, y con lo estamos haciendo ya vamos a garantizar que esas 58 familias, efectivamente, pasando esas viviendas no a un fondo de inversión, sino al patrimonio público de todos los andaluces, puedan albergar a esas 58 familias.

Dicen que vendemos viviendas del parque público. Dígame usted dónde. En lo que estaba previsto de acceso diferido a la propiedad a familias que llevan veinte o treinta años en el parque público, que parece más que razonable que tengan derecho al acceso a su vivienda en propiedad, después de veinte o treinta años de ocupación de la vivienda, ¿eso es vender? ¿Usted qué quiere, equiparar eso con la venta a fondos buitres, que es lo que hicieron la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid? ¿Eso es lo que me quiere decir? Si lo intenta, no dejará de ser, hombre, un intento baldío porque no va a convencer a nadie de que la política de vivienda de la derecha es igual que la política de la vivienda de un gobierno socialdemócrata como el de Andalucía.

¿Hemos recogido de planes anteriores compromisos? Sin duda, yo le he hablado: ayudas a la adquisición de vivienda protegida de planes anteriores, 14.935 ayudas, que, por cierto, también se han enterado de que existe un Plan de Vivienda en Andalucía. Ayudas autonómicas a los préstamos cualificados, más de 15.000 ayudas, que también se han enterado de que existe un Plan de Vivienda en Andalucía. Rehabilitación singular, además de lo que le he dicho antes de las 11.000 familias que han resuelto su problema de accesibilidad en ascensores, de planes anteriores, 1.800 familias, que también se han enterado de que hay un Plan de Vivienda en Andalucía.

Bueno, sensu contrario, ustedes en el 2012 decidieron que a 300.000 familias en España se les cortaba la subsidiación de tipos de interés, y no han mirado para atrás, sigue cortado; por lo tanto, mantenga usted un mínimo sentido de la coherencia cuando hace esas afirmaciones.

Y yo no sé si desde su perspectiva soy un problema para Andalucía. Yo tengo el convencimiento de que, teniendo como tuve en su momento la confianza, y tengo, de la presidenta del Gobierno de Andalucía, perteneciendo a un partido que ha merecido reiteradamente durante treinta y siete años la confianza mayoritaria de los andaluces, seguramente su afirmación tenga que someterla a revisión, y si no, en las próximas nos veremos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001185. Pregunta oral relativa a abono de las ayudas de alquiler de la convocatoria de ayudas del año 2017 en Jerez de la Frontera (Cádiz)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral. Y tengo que deciros que la primera pregunta propuesta por el Grupo de Izquierda Unida decae; la segunda, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos decae también. Entonces, la primera pregunta sería la tercera, y la sexta pregunta propuesta por el Grupo Ciudadanos va a pasar a la última del todo, ¿de acuerdo?

Pues entonces comenzamos con la tercera pregunta, que en este caso es la primera, relativa a abono de las ayudas de alquiler de la convocatoria de ayudas del año 2007 en Jerez de la Frontera.

Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ha terminado usted su intervención de antes diciendo o intentando poner en relevancia lo que era una política socialdemócrata que usted vende como algo positivo. Le voy a dar la oportunidad de que, efectivamente, usted materialice esos logros en datos concretos.

Estamos a 11 de julio del 2018, le voy a preguntar y le preguntamos por las ayudas del año 2017 al alquiler, que, como usted comprenderá, si fuese una política socialdemócrata, deberían estar ya pagadas, al menos en una gran parte de esas cuantías. Le pregunto de forma muy concreta: ¿cuántas ayudas se han solicitado y se han concedido a familias de Jerez de la Frontera?, ¿por qué cuantía?, ¿cuánto han abonado ustedes ya y cuánto queda por pagar de las ayudas del 2017, teniendo en cuenta que estamos a 11 de julio del 2018?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, le voy a dar los datos de 2015: 325 ayudas, 341.970 euros; en 2016: 413 ayudas, 355.360 euros; 2017 aún no está determinado exactamente el número de ayudas, pero se han

presentado 21.242 solicitudes en el conjunto de la comunidad autónoma, 4.350 de ellas en la provincia de Cádiz. En las próximas semanas, a lo largo del mes agosto, primeros de septiembre, estaremos desembolsando el conjunto de las ayudas.

¿Por qué hay ese decalaje en el tiempo desde que se somete a información pública la convocatoria de ayudas y se desembolsa? Porque el Gobierno que su partido ha sostenido en España, con reiterada negativa a la insistencia que desde el Gobierno de Andalucía hemos hecho, se ha negado a flexibilizar y a simplificar un procedimiento, de forma que si no hubiese sido concurrencia obligatoria, concurrencia competitiva obligatoria, estaríamos haciendo un desembolso de las ayudas en un periodo mucho mayor. Lo verá en la convocatoria del 2018, cuando ya no está el Gobierno del Partido Popular del señor Rajoy en La Moncloa.

Gracias, señora presidenta.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña.

## El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la modificación que haya en la convocatoria de este año en la orden que hay ya publicada no es del Gobierno del Partido Socialista en España, será de lo que se haya gestionado con la ampliación del plan de vivienda con el anterior Gobierno del Partido Popular, por mucho que usted diga.

Pero yo no sé si usted, me ha dado las del 2015 y 2016, lo digo para que la gente lo entienda bien, quiere decir que del 2017 su política socialdemócrata para pagar las ayudas de las personas que lo necesitan para no ser desahuciadas en el año 2016, no ha pagado usted nada todavía, ¿no? Lo digo para que la gente lo entienda, porque usted habla mucho... Es decir, usted, el socialdemócrata de la vivienda, no ha pagado ninguna ayuda del año 2017 a las personas que lo necesitan.

Yo no sé si usted ha leído el informe del Defensor del Pueblo donde dice textualmente él, y lo dijo aquí en la comisión: «no es un problema de dinero del Gobierno de España» —eso lo dijo el Defensor del Pueblo— «el dinero está, el problema es la falta de gestión y de coordinación en la gestión de viviendas por parte de la Junta de Andalucía». Eso lo dijo el Defensor del Pueblo en la comisión última, en la que estuvo haciendo referencia a ese informe.

Usted dirá lo que usted diga, pero siguen manteniendo en esa orden los seis meses para resolver, y además normalmente la convocan en verano, porque no me dirá usted que una cosa es el procedimiento y otra cosa es la convocatoria, ¿qué motivos tiene usted para no convocarlo en los primeros meses del año, y la convocan a mediados de año? No, no, no diga usted, de eso no tiene la culpa nadie nada más que usted, que la convoca precisamente seis meses después. Es decir, usted está pagando, si paga, un año y medio, casi dos, después a personas que necesitan la ayuda del alquiler para no ser desahuciadas. Si esa es su política

socialdemócrata, usted lo que demuestra es que coge el dinero de otros, habla mucho y no hace nada. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

No le voy a volver a reiterar los datos que le he dado antes a la señora Martínez, que no se enteraba que en Andalucía había un plan con el número de usuarios.

Mire usted, yo, por la vía de los hechos, la preocupación que usted tiene con los desahuciados es exactamente cero. Su partido, que es el que sostiene a un gobierno, que ha demostrado, con ejemplos palmarios —la señora Botella al frente— vender el parque público de vivienda, que ha dado lugar a que multiplique por dos o por tres el alquiler y echen a la gente a la calle. Eso, en Andalucía no ha sucedido nunca, ni va a suceder con un gobierno socialista. Punto primero.

Segundo. Le reitero que, efectivamente, el Plan de Vivienda actual abría la puerta a que no fuese en concurrencia competitiva, después de reiteradas peticiones del Gobierno de Andalucía en la Conferencia Sectorial, porque no había ninguna predisposición del ministerio. Y si la hubiera habido, se podía haber modificado la normativa. Por tanto, las consecuencias de un procedimiento falto de agilidad en la gestión y la resolución tienen que ver con la negativa del Gobierno del Partido Popular, al que usted pertenece.

Tercero. Cuando usted hablaba de convocatoria... Se sacó la convocatoria en el mes de julio. ¿Por qué? Porque el Gobierno de España, después de la prórroga, no firmó el convenio hasta el mes de julio, y, por tanto, también son responsables de eso, son responsables de eso... Claro que sí.

Por lo tanto, su ejercicio —más retórico que otra cosa— de su compromiso social, contraponiéndolo con la política socialdemócrata, es que, efectivamente, lo que hacen es ir 0,03% de los recursos del Plan Estatal de Vivienda, en relación con la inversión en política de vivienda el conjunto de Estado. Eso es lo que han hecho hasta ahora. Y en el último plan de vivienda, manipulando los datos, pretendían aparecer como que crecía al 65%.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir terminando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 563

X LEGISLATURA

11 de julio de 2018

Y, efectivamente, lo que ocurría es que la cifra que han puesto en el plan vivienda de este año era el 65% de la que sirvió de referencia cuando la presentó la señora Pastor en el plan anterior. Ese es su bagaje. Y, por tanto, yo creo que tienen poca credibilidad cuando hablan ni de política de vivienda ni, por supuesto, de crítica fundada a la socialdemocracia.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

### 10-18/POC-001187. Pregunta oral relativa a la variante este de Utrera (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Popular, relativa a variante este de Utrera-Sevilla. Y, para ello, tiene la palabra el señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días.

Muchas gracias, señora presidenta.

Sí, señor consejero, ¿cuándo tiene previsto iniciar las obras de la variante este del municipio de Utrera, en Sevilla?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor Bueno, la variante este de Utrera tiene un proyecto redactado en el 2008. La actuación representa una intervención en cuatro kilómetros; tiene un presupuesto cercano a los nueve millones de euros, y en el Plan de Infraestructuras en el horizonte 2020 está contemplado en el Plan Pista, si se modifican las condiciones presupuestarias, porque no es de las obras que se iniciaron y estaban paradas. Esa ha sido la prioridad para reanudar todas las obras, y eso va a consumir todo el crédito disponible hasta el 2020.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, no hace falta que yo, a estas horas, le recuerde la importancia de la necesidad de acometer las obras de la variante este de Utrera, municipio muy importante en la provincia de Sevilla y en Andalucía, no solamente por su número de habitantes, sino por ser un nudo gordiano importantísimo en el tema de la circulación —también en nuestras provincias, en Andalucía—, sobre todo de vehículos pesados, con lo que ello conlleva para el mayor riesgo de la seguridad vial. Y, además, forma parte de esa mejora de conexiones de áreas urbanas en la red transeuropea. Con lo cual, tiene todos los requisitos para que iniciaran de forma inmediata la obra, amén de los problemas que suscita en muchos barrios de la propia localidad, donde están enormemente perjudicados esos barrios por el hecho de que no exista esta variante.

Y como siempre, señor consejero, detrás de estas infraestructuras, una historia —como en otras muchas de su propia consejería— interminable de promesas incumplidas: prometida desde el año 2006... Usted lo acaba de decir, que está en el Plan Pista 2020, pero que no la va a hacer. Con lo cual, ¿para qué la pone en el Plan Pista 2020, de las que va a hacer?

Prometida desde el año 2006, como le decía; incluso, se adjudicó el proyecto. Eso sí, fueron ágiles en agilizar los proyectos, para después ir a allí a contarlos a los municipios. Doce años de retraso. Doce años han pasado desde aquella promesa de la variante este de Utrera. Pero, además, como decía —usted lo ha dicho—, la introdujeron en el Plan Pista 2020 para realizarla, y ahora dicen que no la pueden hacer por falta de disponibilidad presupuestaria. O sea, que entendemos que es un engaño más introducido en ese Plan Pista 2020.

En el año 2016, además, hace un par de años, el propio alcalde socialista de la localidad dijo que había alegado —no sabemos muy bien a qué se refería— pero que había alegado ese Plan Pista en la propia consejería, y anunció que se le había comunicado, desde la propia consejería, que esta obra entraba dentro de las prioridades para hacerla de forma inmediata. Nos gustaría que, si es posible, usted nos contara qué significa eso de alegarlo, y si es verdad que era prioritaria para hacerla, y por qué no se ha empezado ya, porque son declaraciones del alcalde, hechas en la propia localidad.

Queríamos saber si ustedes han tomado conciencia de la importancia esta variante, porque, por la contestación que usted me dice, es que está en los papeles, pero no está en los hechos.

Nos gustaría, señor consejero, que usted nos diera al menos una buena noticia, que nos dijera cuándo van a empezar a hacer esta variante. Y también nos gustaría no ser presas otra vez, en sus declaraciones o en sus intervenciones, de echarles la culpa a los demás. Creo que aquí no va a tener cabida el presidente Rajoy, y, a lo mejor, solo tiene cabida la presidenta de la Junta de Andalucía como gestora única de sus competencias... Y, a lo mejor, usted nos pueda dar hoy una buena noticia, que es la que están esperando todos los utreranos.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Con mucha rapidez.

Mire usted, el criterio adoptado por la consejería, que creo que es de absoluta racionalidad, era terminar todas las obras inconclusas cuando el impacto de la crisis golpeó las cuentas públicas de todas las administraciones. Punto primero.

Y, por tanto, en Sevilla tenemos desarrollo de obras por 68.430.000 euros. En Sevilla, en su provincia, en la capital andaluza.

Le voy a relatar [...]. Evidentemente, podíamos tener mejores condiciones... Bueno, nosotros hemos pedido que se modifique la financiación de las comunidades autónomas en pie de igualdad con el resto de las comunidades autónomas; lo hemos pedido y lo seguimos pidiendo, ¿eh? Y eso, ¿qué significa? Que si se resuelve el diferencial, en términos negativos, que tiene Andalucía, tendremos más recursos para atender todas las políticas públicas que son responsabilidad del Gobierno de Andalucía; incluidas las inversiones en infraestructuras.

Yendo a su provincia, le diré también que la travesía de la A-394, efectivamente, tiene un flujo de tráfico importante. Es un trazado recto; a excepción de la transversal, la carretera es amplia, y el estado de conservación de la vía es bastante aceptable. Los accesos están canalizados, principalmente, mediante glorietas, y las edificaciones están bastante alejadas de la plataforma de la carretera; lo cual no significa que renunciemos a hacer esa obra.

En este [...] que estamos haciendo, porque era prioritario respecto a esta obra: la duplicación de Alcalá de Guadaira-Dos Hermanas, con una inversión de 28 millones de euros; la Ronda Sur de Mairena del Aljarafe, con una inversión de 6,2 millones de euros; el refuerzo de firme entre Arahal y La Puebla de Cazalla en la A-92, con una inversión de 1.800.050 euros; la intersección de la A-360 con la base militar de Morón, con una inversión de 209.000 euros; la ejecución de las obras de la A-8125 entre Arahal y Morón, con inversión de 4.450.000 euros... En el viaducto de Pago de Enmedio, en el acceso norte a Sevilla: primera fase eliminación de una glorieta y ejecución de ramales, con una inversión de 2.200.000, que está ya adjudicada. Y la segunda fase, en los próximos meses, del viaducto, con 23,4 millones, que resolverá definitivamente el acceso norte a Sevilla.

El puente sobre el río Guadiamar, con inversión de 250.000 euros; la construcción la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30, con inversión de 1,22 millones de euros. En total, 68.430.000 euros de compromiso del Gobierno de Andalucía en relación con la infraestructuras viarias en la provincia de Sevilla.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

## 10-18/POC-001190. Pregunta oral relativa a la carretera A-483 Almonte-Matalascañas (Huelva)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa la carretera a A-483, Almonte-Matalascañas, Huelva.

Tiene la palabra el señor García de Longoria. Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUÑA

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, si usted no lo sabe, se lo digo: la A-483 es la carretera que conecta la A-49 y Matalascañas... Y, sobre todo, estamos hablando de un tramo muy peligroso, que va desde Almonte a Matalascañas. Esta carretera es la carretera más peligrosa de toda la provincia, y no lo dice el Partido Popular, sino lo dice la Dirección General de Tráfico. En solo un mes ha habido cuatro accidentes, desgraciadamente, con dos víctimas mortales menores... Pero es que en quince años ha habido 27 víctimas mortales y 700 heridos. Son cifras escalofrantes para, lógicamente, no quedarse quietos. Los vecinos del Condado, de Almonte y Bollullos, están cansados, cabreados y se les ha acabado la paciencia; incluso, han constituido una plataforma que se llama «Basta ya. No más muertes».

La solución, hasta ahora, ha sido el parcheo... Y, lógicamente, desde el Partido Popular, entendemos que la solución no es este parcheo, sino la solución es un desdoble; un desdoble que, además, se aprobó hace 26 años, y un desdoble que no se ha hecho y que, desgraciadamente, todas las actuaciones que se han llevado a cabo, pues no han sido eficaces. Por lo tanto, todo lo que ha hecho la Junta de Andalucía hasta el momento no sirve para evitar esa peligrosidad. La excusa medioambiental siempre ha sido una de las mayores razones para no hacer esta carretera. Si bien esa excusa medioambiental no sirve en otras partes de Andalucía donde se puede hacer este tipo de actuaciones. En el día de hoy le preguntamos: ¿va a tomar medidas eficaces?, ¿va a hacer el desdoble de la carretera Almonte-Matalascañas?

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.

La carretera Almonte a Matalascañas, la A-483, efectivamente, tiene un proyecto que se redactó, que se aprobó, que se licitó, que está adjudicado, que no se empezó la obra, porque las inclemencias del tiempo lluvioso que ha venido —que usted conoce— lo ha impedido, y que en este momento, en este momento, pensamos que el inicio de la obra en pleno verano generaba más problemas que resolvía y, por tanto, estando adjudicada la obra, la obra se va a empezar inmediatamente que pase el verano, es decir, septiembre-octubre estará la obra empezada, tiene un presupuesto de 999.388,54 euros.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor García de Longoria.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí.

Señor consejero, estamos hablando de un problema de hace 26 años. No creo que lleve 26 años lloviendo, y —como le digo— usted ha tomado medidas y su consejería ha tomado medidas. Ha hecho variantes en el Rocío, pero las muertes siguen, los accidentes siguen y la inseguridad sigue.

Por tanto, la solución, y lo dice toda la comarca, lo dicen todos los vecinos de estas localidades, es el desdoble. Por tanto, haga usted que esta carretera no sea la más peligrosa de la provincia, y eso solo se consigue de una manera: ejecute usted el desdoble y no haga más parcheos y más obras que no sirven para —como digo— parar esa inseguridad y, sobre todo, evitar las muertes que se producen en esta carretera.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Ya le he dicho cuál es la situación, el proyecto en qué condiciones está. Con eso mejoraremos notablemente las condiciones de seguridad en la carretera y, por supuesto, yo, más allá, de sus voluntarismos, que todas las carreteras de Andalucía, según su criterio, merecerían el desdoble. Ya el señor Bueno se encargó de hacer la comparecencia parlamentaria hace algún tiempo, no demasiado, pidiendo no sé cuántas autovías en el conjunto de Andalucía.

Los flujos de tráfico lo justifican o no. Eso no significa que no haya intervenciones eficaces para mejorar las condiciones de circulación y la seguridad, pero lo estamos haciendo en función de los criterios, desde el

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 563

X LEGISLATURA

11 de julio de 2018

punto de vista de lo que los técnicos aconsejan, desde el punto de vista de casar eso con las disponibilidades presupuestarias, y, por supuesto, tratando de sacarle el máximo nivel de eficacia y de eficiencia al menor coste al dinero público que manejamos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

---

## 10-18/POC-001205. Pregunta oral relativa a la seguridad de las paradas en Álora de las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a la seguridad de las paradas, de Álora, de las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Para ello, tiene la palabra el señor Hernández. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, el municipio de Álora está compuesto por numerosos núcleos de población de ámbito rural y la mayor parte de las paradas de las líneas que llegan o que circulan por Álora, bueno, pues carecen de las más mínimas y elementales medidas de seguridad, y se encuentran en carreteras, en carreteras que discurren por el municipio de Álora.

¿Qué medidas tiene pensadas su consejería poner en marcha para mejorar la seguridad en estas paradas de la línea del Consorcio Metropolitano de Transportes de Málaga?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Efectivamente, señor Hernández, el municipio de Álora se encuentra integrado en el consorcio Metropolitano de Transportes de Málaga desde el año 2007, y varios núcleos de población en su término municipal están beneficiándose de forma también..., de los beneficios que representa estar dentro del consorcio. Actualmente hay 8 líneas que prestan servicios regulares en los diferentes núcleos de población del municipio, a los que se suma una línea más que presta servicio solo en verano y que conecta con Torremolinos.

Las líneas que prestan servicio al municipio de Álora han registrado 281.920 viajeros durante 2017, de los 12.400.000 viajes de todo el consorcio, siendo la que registra un mayor número de viajeros la que sirve de conexión entre los puntos de inicio y finalización del Caminito del Rey.

En la actualidad, hay en Álora 56 paradas de autobuses interurbanos, todas ellas señalizadas con postes identificativos de parada y horario de información al usuario; 19 de estas paradas cuentan con marquesina de refugio para hacer más llevadera la espera. Todas las paradas están ubicadas en el centro urbano de

Álora, las que están ubicadas en el centro urbano de Álora cuentan con información favorable de la localización, emitido por el ayuntamiento y la Policía Local. En cualquiera de los casos, se han hecho obras, de forma que se pongan pasos de peatones elevados, bandas sonoras, alertas, señalización vertical y horizontal. Y estamos tratando de forma permanente de mejorar las condiciones de seguridad.

También he de decirle que no nos consta que se produzcan especiales problemas de seguridad en las líneas que prestan servicio en núcleos de población del municipio de Álora. Y dada la preocupación que usted muestra en esta sesión, yo le adelanto que el Consorcio de Transporte va a llevar un estudio de las medidas de seguridad que puedan permitir mejorar en esas paradas interurbanas las condiciones con arreglo, lógicamente, a la normativa de carreteras de los diferentes titulares de las carreteras de que se trate.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias.

Señor consejero, pues, efectivamente, son 56 los postes que hay. En muchas ocasiones lo único que hay es eso, precisamente, es un poste. Se da una circunstancia de una falta de seguridad para los ciudadanos de Álora que están esperando un autobús en una carretera..., carreteras que a veces no tienen ni siquiera arcén. No, no entro a valorar de quién es la titularidad de la carretera, entro a valorar la seguridad de la persona que está esperando un autobús sin el espacio mínimo de seguridad, por supuesto, sin iluminación, sin marquesina en muchísimos casos, porque las marquesinas que usted ha mencionado están en el mismo casco histórico de Álora, pero en donde hay más riesgo es en vías interurbanas que discurren por este municipio y sin la mínima seguridad —como decía—, sin tan siquiera bahías de estacionamiento, ni iluminación, y se juegan la vida en muchos... Afortunadamente no ha pasado nada hasta ahora, pero muchos ciudadanos de Álora se juegan la vida cada vez que esperan un autobús al borde de una carretera, sin apenas espacio, sin iluminación y sin las más mínimas medidas de seguridad.

Por eso, le pido que tome medidas, que hagan el informe, como ha dicho, que analicen la situación porque... Yo he estado varias veces allí, y es una situación de riesgo para las personas que esperan un autobús, como le decía.

Por eso, le pido y le reitero que se tomen medidas para mejorar la seguridad de los ciudadanos de Álora, que esperemos no lamentar algún día algún accidente, porque son personas que esperan al borde de la carretera sin apenas espacio para esperar, únicamente, junto a un poste.

Nada más, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, le señalaba que 19 de estas paradas cuentan con marquesina refugio. En el 2017 el Consorcio Metropolitano de Transportes hizo obras para la legalización de estas paradas en la ruta Álora-Bermejo-El Chorro, que recoge los núcleos de Álora, Bermejo, Caracuel, El Chorro, Los Llanos, Las Mellizas y Paredones. En cualquiera de las circunstancias, ciertamente, en términos de seguridad todo es poco, todo es mejorable, y ya le digo que recogemos su petición. Y otra vez en el Consorcio intentaré mover hasta dónde podemos ser capaces de mejorar las condiciones de seguridad.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001227. Pregunta oral relativa a las obras de mejora de la seguridad vial en la A-92

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a las obras de mejora de la seguridad vial de la A-92.

Para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, consejero. Buenos días a todos y a todas.

Nuestra comunidad autónoma ha experimentado una notable mejora de los sistemas de transporte y comunicaciones a lo largo de las últimas décadas, superando así algunos de los factores limitativos que presentaban en cuanto a desarrollo y reduciendo el déficit de accesibilidad del conjunto de nuestra región, tanto de forma interna como de carácter exterior. No cabe duda de que el desarrollo de las infraestructuras viarias ha contribuido a cambiar la geografía de nuestra región.

Andalucía es hoy una tierra más cohesionada territorial y socialmente, más equitativa y mejor vertebrada. Una tierra mejor situada en la red global, y que ha alcanzado un desarrollo del sistema de infraestructuras equiparable al entorno europeo.

Hoy en día la red viaria andaluza posee unos elevados niveles de densidad y de calidad. De hecho, la región cuenta con una red de carreteras de casi 24.000 kilómetros, en concreto de 23.797, de los cuales casi 10.600 son gestionados por la Administración autonómica. Y de estos, casi 1.978 corresponden a lo que se consideran como vías de alta capacidad.

Evidentemente, al igual que en otros países y regiones europeas, los problemas y retos actuales ya no derivan tanto de una deficiente dotación de infraestructuras del transporte como de un intenso crecimiento de la demanda tanto del transporte como de la movilidad, que obliga a dar respuestas continuas por parte de la Administración, impulsando políticas de carácter público, orientadas a un mejor modelo de movilidad que sea ambiental, territorial, social y económicamente sostenible.

Centrándonos en nuestra tierra, decir que la red de carretera de Andalucía presenta, como hemos dicho, unos niveles mucho más elevados en los últimos años. De hecho, cuenta con una de las redes de carreteras más extensas de España, solo superada por Castilla y León, que dispone de 0,27 kilómetros de carretera por cada kilómetro cuadrado de extensión de la región, ligeramente por debajo de la media nacional, que es del 0,33%. Pero lo que parece claro es que esta red viaria requiere de mantenimiento, requiere de inversión para seguir siendo operativa y para seguir siendo competitiva. De ahí el fuerza que realiza la Junta Andalucía; por supuesto, con su Consejería, la de Fomento y Vivienda, para que así sea.

En este sentido, recientemente han dado comienzo las obras para mejorar la seguridad en la A-92, concretamente en el tramo que transcurre por la localidad granadina de Guadix.

¿Qué otro dato, señor consejero, puede proporcionarnos sobre dichas obras de mejora y qué valoración hace usted de las mismas?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría. Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Efectivamente, como bien señala, el pasado mes de junio, el día 19 concretamente, comenzaron las obras de mejora de la seguridad vial en la A-92, a la altura del municipio de Guadix, obras que, ya le digo, terminaron ayer. Eran unas obras que tenían previsto teóricamente un plazo de ejecución de ocho meses, que se ha reducido notabilísimamente, se ha reducido prácticamente a menos de un mes, como usted puede comprobar.

El ritmo de ejecución de la obra ha permitido ir a una media de tres kilómetros diarios, es la tarea que representaba el objetivo del proyecto, un agotamiento del firme que ha sido necesario fresar, que ha sido necesario reponer, que ha sido necesario, lógicamente, hacer la señalización y el balizamiento, pero que hemos concluido en tiempo récord en términos de ejecución.

Se trata de una intervención entre los kilómetros 295 y 308, con una inversión de un 1.930 millones de euros, una vía que comunica Granada con Almería, en el eje que articula básicamente Andalucía, que es la A-92, con un índice medio diario de 9.800 vehículos que, lógicamente, suben en la época de verano y que estamos convencidos de que esa tarea que usted bien señalaba de adecuación, de mantenimiento, de mejora de las condiciones de seguridad vial en el conjunto de la red de Andalucía representa una tarea que ha ido requiriendo mayores esfuerzos, mayores esfuerzos.

Le diré que, el año 2014, los recursos destinados a la conservación, al mantenimiento de la seguridad vial estaban en torno a 74 millones de euros, que este año estamos en 113 millones de euros y que, naturalmente, vamos a seguir insistiendo en que las condiciones de circulación en las carreteras de Andalucía sean las óptimas. Estamos hablando de una red de transporte terrestre que soporta el 85% del tráfico de mercancías y el 90% del tránsito de pasajeros, y, por lo tanto, hay que dedicarle un esfuerzo inversor importante.

Son 26 kilómetros, como le señalaba, los que han sido objeto de intervención. A esta tarea... está también en ejecución en este momento, en la A-92, también con un plazo de ejecución muy rápido, otra intervención a la altura del municipio de Loja, con ese mismo objetivo de mantener las condiciones de circulación y de seguridad en el conjunto de la red viaria y en un eje tan importante de alta capacidad, que es el que articula de este a oeste la comunicación en Andalucía, como es la A-92.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001230. Pregunta oral relativa a inversión en la A-381 (Cádiz)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Socialista, relativa a la inversión en la A-381 (Cádiz). Y para ello tiene la palabra la portavoz, señora Arrabal.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista trae a debate hoy la A-381, una carretera autonómica que une las dos áreas metropolitanas de la provincia de Cádiz, en un extremo la bahía de Algeciras y, por el otro, Jerez. Es una carretera que atraviesa de pleno el parque natural de los Alcornocales, y esta característica hace que sea una vía con un mantenimiento distinto al resto de las vías andaluzas.

Tiene más de 15 falsos túneles para el paso de animales, viaductos, túneles con paso superior y el sistema eléctrico va en su mayoría por tierra para evitar accidentes mortales con aves. Lo que ha conseguido evitar por completo esta carretera es el impacto medioambiental.

La autovía Jerez-Los Barrios se ha convertido en gran medida en la columna vertebral de la provincia de Cádiz, motor para la industria y el turismo. Esta autovía está ligada al puerto de Algeciras y soporta, por tanto, un gran tráfico pesado, como consecuencia de que no existe la posibilidad de sacar esa mercancía por tren, debido a la desidia y al abandono del Partido Popular al Algeciras-Bobadilla.

Acentúa este tráfico rodado la necesidad de mantenimiento. Son casi 700.000 camiones al año, o cada 46 segundos sale o entra un camión de mercancías del Campo de Gibraltar.

Por todo ello, señor consejero, ¿qué inversión ha hecho la Junta de Andalucía en la A-381 y qué mejoras ha supuesto?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como usted bien señala, he de decir que estamos llevando a cabo, ha concluido la obra ya, se ha terminado esta obra de mejora de las condiciones de seguridad vial en la autovía Jerez-Los barrios,

la A-381, que ciertamente representa uno de los ejes de comunicación también más importantes de Andalucía, competencia del Gobierno autónomo, la A-92, la A-381, la Autovía del Olivar, formar parte de los ejes de comunicación básicos que articulan la comunicación a la alta velocidad en carretera, competencia del Gobierno de Andalucía.

La obra ha supuesto una inversión de unos 1.062.000 euros y comenzó a ejecutarse el pasado 7 de mayo. Los trabajos han contemplado actuaciones en varios tramos para mejorar las condiciones de la capa de rodadura en la calzada, entre los puntos kilométricos 26 y 86 de esta autovía. Se ha retirado la capa de rodadura existente, mediante fresado, y se repone con aglomerado, dado en esos puntos del alto nivel de degradación que existía y, por tanto, restituyendo las condiciones del firme a los parámetros exigibles de seguridad.

Los puntos de mayor deformación de la carretera se han recuperado también, el perfil longitudinal, con un extendido aglomerado que ha regularizado todo y una capa de rodadura final. Y, entre las unidades más representativas, pues le puedo citar que han sido 12.852 toneladas de hormigos asfáltico, 55.150 metros cuadrados de fresado y reposición de firme, 580 toneladas de betún y emulsiones en riego, y 36.250 metros de reposición de marcas viales.

Le quiero señalar que, además de esta intervención, ya concluida, estamos trabajando para una próxima licitación de una segunda actuación de seguridad vial, que va consistir en la iluminación, el balizamiento y la señalización de los túneles a los que usted antes hacía referencia, con una inversión de 4.998.000 euros. El proyecto plantea la instalación de sistemas de seguridad obligatorios, planteados por la directiva de túneles en la directiva europea de carreteras a la que pertenece la A-381.

En estas condiciones, estaremos con la petición de alta en fondos europeos para la intervención en los próximos meses y poder licitar y comenzar los trabajos en el segundo semestre de 2018. El plazo previsto para la ejecución, una vez adjudicado este proyecto, es de catorce meses.

Gracias, señora presidenta.

**La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor consejero.

Señora Arrabal.

**La señora ARRABAL HIGUERA**

—Sí.

Solamente para agradecerle, señor consejero, de parte de los campogibaltareños, estas actuaciones, porque saben, como bien se ha dicho, que vertebran nuestra provincia, nuestra comunidad autónoma, y es esencial.

Pero, por otra parte, quería también poner de manifiesto que, por una parte, tenemos esta salida y, por otra parte, tenemos por la zona sur, tenemos desde Algeciras, desde el Campo Gibraltar, del Campo de Gibraltar, tenemos la salida Algeciras-Tarifa. Es una carretera nacional, la nacional 340, y en alguna intervención que se ha hecho aquí hoy, por una parte, lamentar que el Partido Popular ponga el énfasis en las autonómicas, no

lo ha hecho en las nacionales, cuando estaba gobernando, teniendo competencias en carreteras, con un índice alto de siniestralidad en carretera y hasta 22 kilómetros de retenciones en época estival.

Es una pena porque, a pesar de las quejas que tiene el Partido Popular, la Junta actúa sobre sus carreteras y las mejora. Y en esta carretera, en la nacional 340, Algeciras-Tarifa, durante siete años se han invertido cero euros. Igualmente tiene un alto índice de siniestralidad y en verano se forman colas insoportables. Así que el Partido Popular debería de ser un poco más coherente a la hora de reclamar las necesidades de las carreteras de nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta. Muy brevemente.

Efectivamente, yo coincido que, cuando hablamos de transportes y comunicaciones, hablamos de combinación de modo de transporte. Ya no compite una infraestructura aisladamente; estamos hablando de la necesidad de que la vía marítima, la ferroviaria, la carretera, la aéreo-portuaria, se integren con los nodulos logísticos para dar una respuesta eficaz a la necesidad de un transporte creciente.

El compromiso del Partido Popular, en relación con Andalucía, el último dato se lo diré, que resume cuál es el nivel: 2017, licitación el 8,5% de lo que se le licitó en el conjunto del Estado, sobre una población de 18% de españoles andaluces. Yo creo que ese es el corolario final del escasísimo compromiso del gobierno del Partido Popular, históricamente, con Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

**10-18/POC-001231. Pregunta oral relativa a las actuaciones a acometer por la Consejería de Fomento y Vivienda en las carreteras de la comarca de Ronda (Málaga) de ámbito autonómico (A-373), (A-397), (A-367) y (A-374)**

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Socialista, relativa a las actuaciones a acometer por la Consejería de Fomento y Vivienda en las carreteras de la comarca de Ronda, Málaga, de ámbito autonómico (A-373), (A-397), (A-367) y (A-374).

Para ello tiene la palabra la señora Ruiz. Cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta. Buenos días a todos y a todas.

Señor consejero, como ya ha hecho referencia en varias ocasiones en esta comisión, la comarca de Ronda es la más alejada de la capital malagueña; una comarca compuesta por 23 pequeños pueblos, pueblos rurales, que necesitan de las buenas comunicaciones para poder desarrollarse y evitar la despoblación que estamos sufriendo en estos últimos años. Una comarca que tiene muchísimo encanto: grandes parajes naturales, como el Parque Natural de Los Alcornocales, la Sierra de Grazalema, la sierra de Las Nieves, Sierra Bermeja, la Cueva de La Pileta, la Cueva del Gato, el Cañón de La Buitrera, entre otras. Y una comarca que se desarrollaría turísticamente si las comunicaciones fueran mejores y los visitantes y las visitantes que van a ella volvieran y no se lo pensarán dos veces, como lo hacen ahora mismo.

Una comarca, también, que la mayoría de sus carreteras corresponden a la diputación provincial, una diputación provincial gobernada por el Partido Popular que, misteriosamente, la inmensa mayoría de las carreteras que arregla son las que llegan a los municipios que están gobernados por su propio partido. Pero aun así, ellos sí le reclaman a la Junta de Andalucía las que son de competencia autonómica.

En los últimos años, se han ido haciendo mejoras en las carreteras de competencia autonómica. Me gustaría destacar la gran inversión que se hizo en la carretera de Manilva a Gaucín, en la que también se lo agradezco y le doy la enhorabuena otra vez de parte de todos los serranos y las serranas, porque están muy contentos con esa inversión y ese arreglo que se hizo en esa carretera.

Pero también necesitamos mejor comunicación con Málaga por Ardales, mejores comunicaciones con la Costa del Sol por San Pedro y mejores comunicaciones con Sevilla. Al igual que también necesitamos que la carretera que une la provincia de Cádiz con nuestra comarca, y que es la única salida de estos pueblos de la Sierra de Cádiz a la Costa del Sol, se arregle cuanto antes; hablo de la A-373, que es la que une la carretera de Ubrique con Algatocín, pasando por Cortes de la Frontera.

Como serrana, que conozco de primera mano las necesidades de mi comarca, estoy segura que con las mejoras de esta carretera, al igual que con el compromiso de la diputación, que a día de hoy brilla por su ausencia, está asegurado el desarrollo de la comarca de Ronda, tanto económico como turístico.

Y mi pregunta es, señor consejero: ¿qué actuaciones tiene previsto acometer el Consejo de Gobierno para mejorar la seguridad vial y su estado de conservación en las carreteras de la comarca de Ronda?

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como señala bien usted, la consejería tiene proyectados para este año 2018, diversas actuaciones para la mejora de la seguridad vial en la comarca de Ronda, con una inversión que superará los siete millones de euros.

Concretamente, están en tramitación los proyectos de mejora de la seguridad vial en las siguientes carreteras: la A-397, entre Ronda y San Pedro de Alcántara, entre los puntos kilométricos 2,5 al 38; la actuación va consistir en el tratamiento y reposición del firme, así como la reposición, lógicamente, de la señalización vertical y horizontal. Y esta actuación se va a licitar en el segundo semestre de este año; tiene un importe de 1.027.571 euros.

En la carretera A-367, entre Ardales y Ronda, entre los puntos kilométricos 0 al 40. La actuación va a consistir en la rehabilitación y refuerzo del firme, con objeto de corregir el deterioro y aumentar la seguridad vial. El proyecto está ya aprobado y se prevé licitar a finales de año. El importe de la inversión es 4.747.876 euros.

Y en la A-373, entre Villamartín y Algatocín, entre los kilómetros 41,6 y 69,9, la actuación se desarrollará en el tramo de 13 kilómetros que discurre entre Cortes de la Frontera y el límite de la provincia de Cádiz. El proyecto se encuentra en redacción, y es posible licitarlo a comienzos de 2019, con un montante inversor de dos millones de euros.

Además de estas actuaciones, en materia de seguridad vial señalarles que hemos concluido una obra de emergencia en la A-374, para corregir un deslizamiento, con una inversión de 180.000 euros, y estamos tramitando, en estos momentos, la adjudicación de obras para la limpieza y reparación de taludes en diversas carreteras de la comarca —la inversión prevista es de 445.000 euros—: A-366, A-367, A-373, 374; no se las reitero todas, porque es una larga lista.

Y al margen de estas actuaciones, informarle también de que el proyecto de la variante este de Arriate continúa su tramitación, una vez que hemos culminado la redacción del modificado del proyecto, y se ha hecho la cesión, también, del contrato a la UTE Maygar-Asfaltos Jaén, que retomará la obra en un plazo muy breve.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001248. Pregunta oral relativa a recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular.

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

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Esta pregunta tiene relación a la PNL que se aprobó el 7 de febrero de 2018, que fue aprobada en esta comisión la proposición no de ley relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular. En ella, se instaba desde el Parlamento a que se impulsase desde el Ministerio de Fomento y Adif la línea ferroviaria Huelva-Zafra, realizando varias actuaciones que se detallaban en esa iniciativa. Ese impulso debe ser reclamado desde su consejería; por tanto, conocemos el interés, además, que usted tiene en promover y conservar la red ferroviaria adecuada, de forma adecuada y eficaz, y, por tanto, tras la aprobación de esa petición del Parlamento de Andalucía, esperamos que haya solicitado esa recuperación de esta línea de comunicación ferroviaria entre Sevilla y Zafra, y que para ello se haya puesto en contacto con el Ministerio de Fomento y con Adif.

Existe un gran interés para que esa línea recuperada y para que se ejecute la actuación integral que la dote de electrificación y eleve a 120 kilómetros por hora, con el fin de que forme parte de la Red básica ferroviaria europea, formando parte de esa traza.

Por tanto, la pregunta que hacíamos era si ha abordado usted con el Ministerio y con Adif las conversaciones, o los contactos pertinentes para que esto sea posible.

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.

Bueno, efectivamente, señora diputada, señalarle que en las demandas que el Gobierno de Andalucía está planteando al Gobierno de la nación, al anterior Gobierno y a este Gobierno, está el desarrollo de la Red

transeuropea de transporte en materia ferroviaria, y el conjunto de comunicaciones que, no perteneciendo la Red transeuropea, forma parte de las acciones ineludibles si queremos que haya, además de una articulación territorial, que cumplamos los objetivos de la directiva europea, que plantea que en el 2030 haya, al menos, un 30% de las mercancías que transiten en modo ferroviario, y no por carretera.

Yo antes hacía referencia al tráfico de mercancías y de pasajeros que soporta la red de carreteras: 85% cuando hablamos de tráfico de mercancías, en modo carretera, 90% de transporte de pasajeros; solo un 4% en vías ferroviarias; y el resto, vía marítima y aérea, el otro 10%.

Esta comunicación es fundamental para Andalucía y para la conexión de Huelva con Extremadura. Y, por tanto, dentro del conjunto de actuaciones que le hemos pedido al Gobierno está que, efectivamente, esta línea se adecue tanto para el tráfico de mercancías como para el tráfico de pasajeros. La línea no está adaptada al ancho internacional; la duración del viaje no es competitiva; estamos hablando de una velocidad comercial de tan solo 52 kilómetros/hora y, por tanto, una situación que no incentiva para nada el uso del ferrocarril cuando hablamos de tránsito de viajeros. Si hablamos de tránsito de mercancías, estamos en situación parecida. Es una articulación fundamental para el transporte de productos químicos, de minerales, de madera, entre Huelva y los pueblos de Extremadura, y la salida, desde luego, a la conexión que representa la internacionalidad, en el ámbito marítimo, que supone el puerto de Huelva.

Por cierto, sí ha sido reconocido, cosa que saludamos, por la Comisión Europea, la ampliación de la Red Transeuropea de Transportes, conectando Huelva con Sevilla recientemente —no hará más de un mes—, incluyéndola dentro del Corredor Atlántico.

Creemos que es una buena noticia, y que obliga doblemente al Gobierno de la nación a dar respuesta, en términos de ejecución, no solo a la comunicación de Sevilla con Huelva —que ya le señalo—, sino que este eje de comunicación hacia el interior de la Península con Extremadura también es debido a la importancia para el tránsito de pasajeros, para el tránsito de mercancías, para la articulación del interior de dos provincias —Huelva, Badajoz, Cáceres, siguiendo hacia arriba—, de lo que supone conseguir que el modo ferroviario vaya ocupando un porcentaje mayor, tanto en tránsito de mercancías como de pasajeros, porque la variable económica es importante; la variable medioambiental no lo es menos. Y por tanto tenemos que ser capaces de colocar, en la urgencia, que la Unión Europea establece para ese horizonte 2030, que en términos...

**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.

... es pasado mañana. Espero que seamos capaces de avanzar en esta dirección.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero. Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor consejero.

Como bien ha puesto de manifiesto, le agradezco el interés, porque, efectivamente, cambiar al modo ferroviario es una necesidad a futuro.

Efectivamente, el Reglamento de la Unión Europea de 2013, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y también el Reglamento por el que se creaba el mecanismo Conectar Europa, tiene por objetivo precisamente que, en 2023, esté definida la nueva Red Básica Ferroviaria Transeuropea, que debería ponerse en funcionamiento en 2030. Por lo tanto, le agradezco que además haya citado que se ha ampliado la consideración de esa red básica en las líneas que ha citado entre Sevilla y Huelva.

El cuarto paquete ferroviario de la Unión Europea señalaba, además, que esa planificación en el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte ferroviario son básicos, porque dan fortaleza a la cohesión económica, social y territorial, y, por supuesto, a todo lo que usted también ya ha citado de la necesidad de adaptarnos al cambio climático y a otros impactos ambientales que se nos vienen encima.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con muchísima brevedad, señora presidenta.

Efectivamente, usted señala el mecanismo Conectar Europa, que era un fondo de inversión dedicado, con 50.000 millones de euros, al desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte en los diferentes Estados miembros.

Solo señalarle —y yo espero..., vamos, estoy convencido, con este Gobierno la cosa cambiará— que estamos hablando de que solo el 2% de los 1.040 millones de euros conseguidos por España de ese mecanismo Conectar Europa para el desarrollo de la red transeuropea ha venido a Andalucía; 2%, 18% de población.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001249. Pregunta oral relativa al tranvía de Vélez-Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario de Podemos, relativa al tranvía Vélez-Málaga.

Y para ello tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

El pasado mes de abril, el concejal de Transporte de Vélez-Málaga declaró que había habido un contacto y negociaciones entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía para volver a recuperar el servicio de transportes en la capital de la Axarquía, pero que está siendo infructuoso.

Si bien había un acuerdo establecido para que la Administración autonómica financiara hasta el déficit, no se había avanzado en la fórmula para su puesta en marcha, ni en el arreglo de las infraestructuras, cuyo coste calculaban que ronda 1,5 millones de euros.

Afirmó ese edil que no había interés, por parte de la Junta de Andalucía, en reanudar el servicio de tranvía de ese municipio, paralizado desde 2012, y cuyas unidades móviles están almacenadas en una cochera, descartando además que haya tiempo material, en el presente mandato municipal, para poner en marcha el servicio tranviario, tal y como intenta el actual equipo de Gobierno beleño.

Al margen de que haya, o no, tiempo para condicionar la infraestructura de transporte, de cara a su puesta en funcionamiento en el actual mandato, o al menos cuanto antes, la pregunta que hacemos es en ese sentido: ¿Ha asumido la Consejería de Fomento algún compromiso real?, y ¿en qué términos para que la puesta en marcha de ese tranvía de Vélez-Málaga y su rentabilidad económica y social queden garantizadas?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Negar la mayor en relación con las manifestaciones del concejal de Transporte. La Junta de Andalucía sí tiene interés en recuperar el funcionamiento del tranvía.

¿Qué ha hecho? Igual que lo hemos planteado en Jaén, igual que lo hemos planteado en el desarrollo de las infraestructuras que están en este momento en ejecución: estamos en situación muy avanzada para la

puesta en marcha del tren tranvía de la Bahía de Algeciras..., perdón, de la Bahía de Cádiz, entre Chiclana, San Fernando y Cádiz.

Estamos trabajando en la conexión del metro de Sevilla con Alcalá de Guadaíra. Hemos llegado al compromiso con el Ayuntamiento de Jaén para reactivar y poner en explotación el tranvía de Jaén. Hemos terminado el metro de Granada. Estamos trabajando en las obras del metro de Málaga, con adjudicaciones recientes; 33 millones de pasajeros transportados en el año 2017, que tiene como objetivo que sean 58, en el año 2020, con todos los sistemas de transporte metropolitanos en competencia o en cooperación con la Junta de Andalucía.

Vélez-Málaga. Le hemos ofrecido al ayuntamiento el 40% del gasto de explotación, o el 40% del déficit de explotación —por entenderlo mejor—, y una cooperación que, como mínimo, estará en los mismos términos, para sufragar los costes que representa poner la infraestructuras en estado de explotación, porque necesita una inversión de 1,5 millones de euros, como usted señalaba, después del tiempo de abandono, por parte del ayuntamiento —por cierto, gobernado por el Partido Popular, en su momento—, cuando se decide no seguir con la explotación del sistema.

Yo creo que, en la misma lógica que antes le decía, cuando hablamos del transporte interurbano de mercancías, cuando hablamos del transporte urbano metropolitano de pasajeros, el modo ferroviario o el modo que garantiza ese criterio de sostenibilidad, que es menos contaminación, mejor calidad del aire, lucha contra el cambio climático, menos accidentalidad, reducción de tiempo de viaje, exige que todo el mundo tenga conciencia de que este camino, que está trazado por la Unión Europea, se continúe.

Por lo tanto, el Gobierno de Andalucía tiene el compromiso máximo con el Gobierno municipal de Vélez-Málaga, pero es un transporte de carácter municipal. Por lo tanto, tendrá que ser el propio ayuntamiento, con ayuda del Gobierno de Andalucía, quien lo ponga en explotación. No es un transporte de carácter metropolitano, porque no sale del término municipal. Y no hay servicio de carácter metropolitano que, en principio, a la luz de la interpretación que hacen los jurídicos y los técnicos sobre lo que contiene la Ley de Transporte Ferroviario en Andalucía pueda calificarse como transporte interurbano. Cosa que sí tiene Málaga ciudad y que tiene, a otra escala poblacional, pero, en los mismos términos, Jaén, que tiene servicio de carácter administrativo del Estado, de la Junta Andalucía, servicios sanitarios, educativos, universitarios... Bueno, pues esa situación hace que, en el caso de Vélez-Málaga, tenga que ser el propio ayuntamiento el que explote, si bien con ayuda del Gobierno de Andalucía, que le hemos reiterado, y estamos trabajando en esa dirección.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero. Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Sí. Corroborar lo que está diciendo usted, efectivamente, es competencia municipal. Y no nos cabe duda de que así era, y nos congratulamos de que la Junta, sin embargo, asuma, en cierto modo, la ayuda,

en este caso, al ayuntamiento para abordar la recuperación de esa línea, que además consideramos que, en ningún momento..., que no se debía haber cerrado en 2012, y más teniendo en cuenta que fue por un motivo de competencia con el transporte de autobús, cosa que consideramos que debería volver a reconsiderarse, teniendo en cuenta que no debe haber competencia entre ambos modos de transporte, el de autobús y el tranviario, siendo el tranviario el que debería de ofrecer ese servicio, como usted ha dicho ya, con todas las ventajas que usted ha citado. En ese sentido, nos gustaría eso, porque creo que están pendientes de un informe de usuarios, de ver la cantidad de usuarios que tendría el servicio.

Esperamos que se resuelva pronto, y que tengamos en servicio ese sistema tranviario cuanto antes.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Treinta segundos.

Solo para incidir en una cosa en la que usted plantea, Efectivamente, no se trata de competencias, se trata de complementariedad, y de la complementariedad sale una mejor oferta que persuade más ciudadanos de utilizar el transporte público. Caso palmario, Málaga ciudad: 11 millones de usuarios más del transporte público desde que se puso en marcha el metro. Por lo tanto, no es que llega un nuevo modo de transporte y acaba captando usuarios de otro modo, sino que la suma de todo, de la intermodalidad, hace que haya más ciudadanos dispuestos a utilizar el transporte público y a dejar los coches en su casa. El objetivo que yo le decía antes: 2020, con 58 millones de usuarios transportados en los sistemas ferroviarios andaluces, va a permitir dejar en la casa 15 millones de coche al año.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias señor, consejero.

## 10-18/POC-001250. Pregunta oral relativa a políticas frente a la subida del precio medio del alquiler de la vivienda en Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, y esta es relativa a las políticas frente a la subida del precio medio del alquiler de vivienda en Andalucía.

Para ello, vuelve a tener la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Recientemente se han publicado datos de la principal tasadora de viviendas en España, dando datos de que el precio medio del metro cuadrado de la vivienda en España acumula un crecimiento del 10,9%, desde el mínimo marcado en el primer trimestre de 2015. En el interior de la ciudades se da además un encarecimiento del precio de la vivienda, por ejemplo en Sevilla, que registra en el segundo trimestre crecimientos interanuales de precios en la mayoría de los distritos; destacan, por ejemplo, el Distrito Sur, con una revalorización del 14%, y Bellavista-La Palmera, con un 7,3%.

No es un proceso de adquisición de vivienda con fines habitacionales, porque el porcentaje de los ingresos brutos familiares de los españoles, que los españoles destinan al pago de la hipoteca, se mantuvo en el 16,8% en el primer trimestre de 2018, que es el último dato disponible.

En ese sentido, nos gustaría saber cuántas viviendas en alquiler de iniciativa privada se están construyendo, cómo cree usted que inciden los programas autonómicos en la demanda habitacional y qué tipo de políticas son las que está usted adoptando en este sentido del alquiler de viviendas.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, en los últimos tiempos se está produciendo un repunte de los precios del alquiler, es verdad que en Andalucía en menor proporción que sucede, por ejemplo, en Madrid o en Barcelona. No es un tema fácil de corregir, pero yo sí estoy convencido de que, desde luego, desde el ámbito público, hay que intervenir para garantizar el derecho a la vivienda digna a los andaluces y al conjunto de los españoles, eso es un principios constitucional y está recogido de la Declaración Universal de Derechos Humanos, en diferen-

tes pactos sociales y económicos de carácter internacional, y, por lo tanto, la obligación de los poderes públicos de avanzar en esa dirección.

Les señalaba antes Madrid y Barcelona, por la complejidad del problema. En Madrid y Barcelona saben ustedes que gobiernan confluencias de partidos en las que participa su partido. Tampoco tienen soluciones, lógicamente, mágicas a problemas que tienen complejidad. Hace falta coordinación, complementariedad entre las medidas que toman los diferentes niveles de administración, afrontar el tema de la presión que el incremento en la demanda turística está haciendo, desde luego, ampliar el parque público de vivienda. Todo lo que sean medidas que vayan haciendo que descienda la demanda porque se pueda ofertar vivienda desde el parque público, o bien vivienda protegida con precios tasados en régimen de alquiler. Ir en esa dirección.

Yo les he señalado en la comparecencia que hemos hecho sobre vivienda lo que está haciendo la consejería: hemos entregado 460 viviendas, tenemos otras 190 en avanzado estado de promoción, hemos enajenado suelo para que se construyan más de 1.000 protegidas dirigidas a alquiler, con precios lógicamente limitados. Estamos por la vía de un programa que no le gusta a la señora Martín, pero..., el de autoconstrucción. Yo sé que no es muy fácil, yo hice viviendas de este tipo —perdón, el ayuntamiento que yo presidía hace muchos años—, y tiene su complejidad, pero no es imposible hacerlo, y están allí y están ocupadas. En fin, es una herramienta más. Yo no pretendo que de ahí se derive la solución mágica a los problemas. Es una herramienta más, ¿verdad?

La suma de todo eso tiene que dar como conclusión, con las ayudas al alquiler, que haya más parque público de vivienda a ofrecer a los ciudadanos, más viviendas protegidas —que tienen tasado el precio del alquiler— y, por supuesto, que haya también líneas de incentivación y de ayudas para el acceso a la vivienda, que es a lo que yo me he referido antes. Criticamos al Gobierno de la Nación, en su momento, porque los municipios de menos de 5.000 habitantes no estaban dentro de las líneas de ayuda para el acceso a la vivienda, y lo seguimos planteando. Es decir, yo no sé en qué momento procesal será oportuno modificar las condiciones del plan de vivienda, pero creemos que debe albergar, porque en el caso de Andalucía queda el 90% excluido, la suma de todas esas medidas, la regulación en el sector turístico y la modificación, lógicamente, de legislaciones, también, de ámbito estatal sobre régimen de alquiler, tiene que dar lugar a un equilibrio. A un equilibrio porque, igual que hablábamos antes de otro tema...

**La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Señor consejero, debe acabar.

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

—Termino, señora presidenta.

... del sector del taxi o la VTC, la intervención pública, para garantizar un derecho fundamental, tiene que existir. Y la intervención pública no puede ser un instrumento de la Administración, sino de todos en conjunto y en varias líneas diferentes.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor consejero, por su contestación.

Tiene razón, hay que utilizar distintos instrumentos. Por añadir datos a los que había dado antes del portal conocido, según Ganemos Córdoba, en Córdoba, por ejemplo, durante el último año, el precio de los pisos arrendados se encareció un 9% en la provincia, algo que ha tenido que ver con la vivienda de uso turístico —ya lo sabemos perfectamente—. Las estadísticas del Ministerio de Fomento muestran que la VPO se ha encarecido y que su precio casi roza ya el de la vivienda libre, respecto a la que solo hay una diferencia de 6 euros por metro cuadrado. Durante el primer trimestre de 2017, ese metro cuadrado de VPO en Córdoba costaba 1.123 euros, mientras que en régimen libre costaba 1.135,7. Es decir, la vivienda protegida se ha encarecido, subiendo casi un 4%, lo cual da idea de que, efectivamente, hay que utilizar todos los instrumentos que se sea capaz de articular para solventar esta situación.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Un segundo, señora presidenta. Gracias.

Cita usted Córdoba. De los suelos, que hemos enajenado a un promotor público dependiente del ayuntamiento se van a construir 300 viviendas, por parte de ese promotor público, y la Junta de Andalucía va a construir otras 60. Por tanto, estamos en la dirección que antes le decía, de ampliar la oferta de vivienda protegida para albergar una parte de la demanda, lógicamente, de las familias que tienen rentas más débiles.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-001204. Pregunta oral relativa a adjudicación de concesión de la explotación del puerto de Garrucha

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Pasamos a la última pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a la adjudicación de concesión de la explotación del puerto de Garrucha.

Para ello, tiene la palabra la señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, volvemos a hablar de puertos de Almería, aunque esta vez toca otro puerto distinto, que no es el de Carboneras: el de Garrucha. Y, bueno, la verdad es que la pregunta no..., no con tanta acritud.

Usted sabe que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía sacó a concurso el otorgamiento para la concesión administrativa para la ocupación, adecuación y explotación de las instalaciones náutico-recreativas del puerto de Garrucha. Se presentaron distintas ofertas, y finalmente se ha resuelto una propuesta de selección para llevar a cabo esa adjudicación. Y esa propuesta fue resuelta en enero del presente año, y es verdad que hasta la fecha no se ha hecho efectiva la resolución de esa adjudicación definitiva.

Por eso, la pregunta es si esta consejería va a resolver y a adjudicar definitivamente la citada concesión de la explotación, sobre todo, y más que nada, para que el puerto de Garrucha pueda contar con los adecuados servicios que conlleva esa citada licitación, y que también son necesarios, al igual que lo eran también en el puerto de Carboneras, de los que tantas veces hemos hablado.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Ciertamente, la consejería, a través de la Agencia Pública de Puertos, licitó el proyecto para la concesión, la ocupación adecuada y explotación de las instalaciones náutico-recreativas del puerto de Garrucha. Se hizo en octubre del 2017, como usted bien señala. Estamos planteando poner a disposición de los club náuticos y empresarios tres lotes, conjuntos o separados, para la gestión y la explotación de 256 atraques,

edificios-oficina, edificios-aseo y unas instalaciones para el suministro de combustible a embarcaciones deportivas. Igualmente, en el concurso se incluyen las zonas náutico-deportivas contiguas a instalaciones que gestiona actualmente la agencia, que comprenden 336 atraques. En total, 592, más las instalaciones en tierra que les hemos detallado.

Una vez resuelto el concurso —el plazo para la presentación de ofertas finalizó el 6 de noviembre—, se presentaron tres licitadores. Ha habido reclamaciones, alegaciones interpuestas por algunos de los licitadores, que se han terminado, que se han concluido para, lógicamente, cumplir con las obligaciones legales en la limpieza del proceso de adjudicación, y en la actualidad estamos en la fase final.

Yo les garantizo que, antes del final del mes de julio, estará adjudicado definitivamente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Vale, señor consejero. Bueno, pues ya me quedo tranquila, porque lo que usted ha relatado ha sido el proceso de licitación, que lo sabe usted igual que lo sé yo.

Y el principal, la principal cuestión, el que yo le planteara esto, era porque a mí me consta que la UTE a la que se había propuesto que se resolviera la adjudicación del concurso se han puesto en contacto con la consejería, y es verdad que desde la publicación, que se llevó a cabo el 9 de febrero del 2018, en que se publicó la última acta, por la mesa de autorizaciones y concesiones de la Agencia pública de puertos de Andalucía, no han vuelto a tener noticias.

Y cuando se han puesto en contacto, desde Autorizaciones y Concesiones, les dice que, como usted me está diciendo, que falta por resolverse esa propuesta de adjudicación, pero es verdad, que la propuesta de adjudicación, al haberse ya resuelto un concurso donde ya tiene un adjudicatario, por lo menos una propuesta de adjudicación, si solamente queda formalizar esa adjudicación.

Ellos, es verdad que están presentando escritos dándole impulso al expediente administrativo, porque es verdad que ya tienen, en fin, ya tienen el proyecto para la obra presentado y valorado. Tiene también, la financiación para el proyecto combinado con las entidades bancarias, también han gestionado preacuerdos con la escuela deportiva, con los eventos que quieren desarrollar allí, obviamente pues para potenciar el turismo de la zona, de la localidad de Garrucha y de la comarca.

Y, obviamente, también, yo entiendo que también es de interés, tanto de la Agencia de Puertos como de la consejería, pues que se mejore obviamente esos servicios náuticos recreativos para los usuarios.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora BOSQUET AZNAR

—Usted me ha dicho que será ahora en julio, cuando se produzca ya la resolución, pues yo me alegro de que haya una respuesta concreta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría. Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta. Darle también, alguna información adicional en relación con este puerto: vamos a invertir 4.100.000.000 euros en la mejora del puerto. Es el principal puerto de mercancías competencia del Gobierno de Andalucía en el litoral, y saben ustedes que la carga de mármol de Macael, de madera, de mineral de yeso, compone el grueso de la..., aparte de la perspectiva náutico-recreativa, que no es menor desde el punto de vista turístico.

Las actuaciones que vamos a hacer representan una realización del muelle comercial, con un importe de 600.000 euros, que está ya en licitación. Junto a eso, la reparación de este muelle comercial tiene que ver con alguna dificultad parecida a la que se planteó, de menor escala, en el puerto de Carboneras como consecuencia de la erosión de los remolcadores que, en fin, ya le dije cuál era técnicamente la definición del problema.

A esto se suma la reparación del dique, un dique que hemos licitado también, por 2.100.000.000 euros; claro, el dique principal del puerto, lógicamente, que ha sido también, es como consecuencia de las dificultades graves asociados a los temporales, ha habido necesidades de mejorar esa estructura de abrigo del puerto.

El soterramiento del túnel de acceso al muelle comercial, que también representa una inversión de 685.000 euros; prevemos el inicio de la obra después del verano, y también, una mejora de la accesibilidad peatonal paisajística del puerto con un importe de 630.000 euros. Estamos hablando también de hacer compatible esa actividad marítima náutica recreativa comercial con un municipio que tiene una vocación turística muy importante y ante esos aspectos de integración, de mejora paisajística, también son muy importantes.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero. Antes de finalizar este bloque, os quiero comentar que vamos a cambiar el orden de las proposiciones no de ley. La haremos en primer lugar, la segunda, ¿de acuerdo?, la propuesta por el Grupo Socialista.

Pues nada, acabado este bloque despedimos al consejero hasta el próximo periodo de sesiones; le deseamos unas buenas vacaciones. En cinco minutos comenzamos.

[Receso].

## 10-18/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a la segunda fase de actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, señorías tomen asiento, vamos a empezar.

Venga, ya está aquí la compañera, y comenzamos con la PNL. Como hemos dicho antes, hemos cambiado el orden, y ahora, en primer lugar, haremos la relativa a la segunda fase de las actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica. Y, para ello, tiene la palabra la Portavoz del Grupo Socialista, la señora Romero.

Cuando usted quiera, por siete minutos.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias presidenta.

Bien pues, las condiciones meteorológicas adversas sufridas durante el invierno pasado, un invierno especialmente lluvioso, pues han provocado una serie de incidencias en la red de carreteras autonómicas, que todos conocemos.

Y por todos es sabido que, una vez evaluados los daños ocasionados, el Gobierno andaluz puso en marcha las actuaciones necesarias para atender los desperfectos en carreteras que requerían una reparación con carácter urgente, para minimizar el impacto, buscando en primer lugar, y como no puede ser de otra manera, la seguridad de las personas que transitan por las mismas, restituyendo con las obras necesarias las condiciones de normalidad y seguridad habituales de estas infraestructuras afectadas.

Así, podemos hablar hasta el momento de que se han realizado una primera fase con 18 intervenciones, con una inversión de más de cinco millones de euros, realizando obras en bastantes puntos de la red autonómica de carreteras. En esta primera fase, se procedió a intervenir en los puntos declarados como prioritarios por la emergencia de las necesidades en dicha actuación. Pero desde la Consejería de Fomento se anunció la puesta en marcha de una segunda fase de actuaciones, y es donde actualmente nos encontramos. Y de ahí, esta PNL que traemos a comisión, para instar al Consejo de Gobierno a ejecutar esta segunda fase antes de que finalice el periodo estival y comience la nueva temporada de lluvias, por lo que espero el apoyo unánime de esta comisión a esta iniciativa que hoy defiende, ya que supondría dar respuesta a todo el marco de actuaciones de emergencia en las carreteras autonómicas, que vienen afectadas por las lluvias del pasado invierno.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias señoría. Pasamos a los distintos grupos. Izquierda Unida no se encuentra; por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

El pasado mes, me parece que fue, o, si no, el mes anterior, el consejero de Fomento compareció en esta comisión precisamente para explicar, a petición de todos los grupos, las medidas que se iban a tomar de cara a actuaciones de emergencia en carreteras.

Desde nuestro grupo parlamentario, expresamos nuestra queja y pedimos explicaciones de la falta de actuaciones en muchas carreteras, que se quedaban postergadas, actuaciones que no se habían priorizado, especialmente en la provincia de Huelva, también en Cádiz, en todas las provincias, pero Huelva y Cádiz eran las más afectadas por ese temporal, y en Huelva especialmente se quedaban muchas carreteras sin actuar y sin reponer a la situación anterior a las lluvias.

Ahora, el Partido Socialista trae una proposición no de ley para actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica abordando esa segunda fase. No creemos que sea necesario traer una proposición no de ley para hacer algo que creemos que obligatoriamente el Gobierno debe actuar y debe reponer su estado anterior a las lluvias.

Evidentemente, vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque es algo que es evidente que hay que llevar a cabo y, además, que es algo que, desde Ciudadanos, lo hemos exigido.

Por tanto, nada más, nada más que añadir, y nuestra sorpresa hacia la presentación de esta proposición no de ley sobre algo que se debería hacer *motu proprio*.

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 la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, efectivamente, Ronda se eleva a 170 metros sobre el río Guadalquivir en un paisaje montañoso majestuoso.

[Intervención no registrada.]

Ah, perdón, perdón, perdón. Bueno, en ese sentido, en el de la otra, que no he escuchado el enunciado de la PNL en su momento. Nada, en ese caso, lo mismo que el portavoz de Ciudadanos, el señor Hernández White, efectivamente, nos sorprende esta petición, puesto que es algo que era evidente que tenía que realizarse. Y entonces, bueno, que se haya hecho la primera fase, estamos muy de acuerdo con ello, y que comience la segunda cuanto antes es lo que corresponde. No hay nada más que comentar al respecto.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Bueno. Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Perdone, señora presidenta, dispongo de 7 minutos, o 5, perdón. No lo sabía, gracias.

Bueno, nosotros, aun estando de acuerdo con la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Socialista en comisión, en esta Comisión, de todas formas, aunque estemos a favor de ella, de todas formas, evidentemente, alguna crítica tenemos que hacer a esta PNL.

Nosotros pensamos que la única forma que tiene de sacar pecho ante la gestión de la ejecución de obras que tiene la Consejería de Fomento es redactar desde la inconcreción, que es lo que ocurre con esta PNL. Es prueba de ello, porque se hace una propuesta de que se van a hacer cosas, pero no se dice qué. Sobre todo porque, además, desde un principio pensamos que con las distintas declaraciones que se han hecho, se han hecho un pequeño lío con la situación de emergencia de las distintas carreteras dañadas por el temporal el pasado otoño, invierno y primavera. Y digo que se han hecho un pequeño lío, porque ha habido declaraciones de todo tipo. Hay cifras, señorías, para todos los gustos. Nosotros escuchamos al consejero en una primera intervención hablar de 48 vías afectadas. Eso lo dijo el consejero en unas declaraciones que hizo nada más que terminó, o medio terminó, porque nunca..., llegó casi hasta el mes de mayo, terminó el temporal que nos ha azotado durante todos estos meses.

Después, también hemos oído del propio consejero que se habían priorizado 17 actuaciones en toda Andalucía. Eso lo dijo ya hace pocos meses, el pasado 22 de abril. También dijo que, de esas 17 actuaciones que se habían priorizado, 14 tenían ya la declaración de emergencia. Y, además, después terminó diciendo que, de esas 14, se iniciaban las obras en 10 de ellas, con un presupuesto de aproximadamente unos 5 millones de euros, que es lo que está..., de lo que está hablando la proposición no de ley. Lo que ustedes dicen en su exposición de motivos es que esos cinco millones de euros se están aplicando a actuaciones de carreteras en Andalucía. Lo que pasa es que hablan de 18 actuaciones, en vez de 10. Entonces, evidentemente, esto nos lleva a pensar que algo falla, o hay un error o, desde luego, alguien está mintiendo en las cifras que se están dando. Porque estos datos —como decía— no son los recogidos por las declaraciones que ha realizado la propia consejería y que ha realizado el propio consejero. Por eso, hablo de inconcreciones, porque la parte dispositiva está muy bien redactada. Evidentemente, ante esa redacción no nos podemos negar, pero ni se habla del alcance que tiene esa parte dispositiva en las acciones que se van a realizar, ni el dinero que se va a aplicar en estas nuevas ejecuciones que se van a realizar en los próximos meses, ni, desde luego, lo más importante que es la relación de obras que se quieren aplicar, si estamos hablando de 17, de 18, o de 48 obras. No sabemos exactamente de qué se está hablando. Por tanto, se está..., en esa inconcreción, evidentemente, pues la PNL digamos que es blanca, una PNL que no puede producir ningún tipo de malestar. Lo que realmente no hace es ninguna apuesta —creemos nosotros— en serio. Que, por cierto, en ese sen-

tido también podemos decir que ya van tarde, porque estamos hablando de nueve o diez meses de retraso, donde se van a unir, ustedes mismos lo dicen en la exposición de motivos, las obras que se están haciendo por daños producidos en carretera ante unas posibles emergencias que puedan ocurrir dentro de pocos meses. Con lo cual, podemos unir una cosa con la otra.

Y, después, como también se ha dicho por otros portavoces en el uso de la palabra, evidentemente, es una proposición no de ley que corresponde más a un control de la oposición, señorías, porque están ustedes hablando de cosas que deberían hacerse, o sea, que es obligación del Gobierno hacer. No entendemos por qué el grupo que sustenta al Gobierno duda de eso. A lo mejor es que no se fía de su propio gobierno. Esa es la impresión que a nosotros nos da, porque están ustedes exigiéndole al Gobierno de la Junta Andalucía que haga lo obvio, que haga a lo que se ha comprometido y lo que ha prometido, con lo cual, no tiene mucho sentido en la proposición no de ley. No obstante, en cualquier caso —como le decía—, nosotros no vamos a negarnos a una proposición no de ley que habla, en términos generales, de que se van a arreglar carreteras en Andalucía, pero, desde luego, desde esa inconcreción de la redacción y desde una explicación que está, desde nuestro punto de vista, más cerca —termino, señora presidenta—..., más cerca de la adulación a un Gobierno que de la apuesta cierta por resolver los problemas de las carreteras andaluzas.

Nada más y muchas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra la intervención la portavoz del Grupo Socialista, la señora Romero.

## La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Efectivamente, las condiciones meteorológicas, durante este invierno, han provocado bastantes incidencias en la red de carreteras de Andalucía. Y, como no puede ser de otra manera, el primer objetivo que se marcó esta consejería a la hora de priorizar las intervenciones ha sido la búsqueda de la seguridad de las personas que circulan por las mismas. Se priorizaron unas obras que presentaban mayor emergencia en una primera fase, ya finalizada, y ahora lo que se busca es continuar con nuevas obras. Todo ello pone de manifiesto el compromiso de este Ejecutivo por sus infraestructuras, por sus municipios y, sobre todo, por el bienestar y la seguridad de la ciudadanía andaluza.

Se han cuantificado un total de 48 carreteras afectadas, siendo las de Huelva las que presentaban mayores daños, seguidas de las de Sevilla y, a continuación, en Cádiz y Málaga y, en menor medida, están las de Córdoba, tres en Jaén y, por último, dos en Granada.

No figura en mi ánimo hacer una descripción pormenorizada de los daños que se han registrado en cada una de estas carreteras, pero sí quiero poner en valor la reacción que ha tenido la Consejería de Fomento a la hora de reparar dichos desperfectos de manera ágil y acertada.

Como dice el refrán, «nunca llueve a gusto de todos», y lo asumimos, pero hay que valorar el esfuerzo y el compromiso por llegar al máximo número de carreteras. Desde el año 2014 hasta el año 2017-2018, se han incrementado algo más del 60% los recursos destinados a la conservación de este patrimonio, y todo ello, con cinco mil y pico de millones menos de aportación a la financiación del conjunto de políticas que tiene que desarrollar el Gobierno de Andalucía. No olvidemos eso, quiero recordárselo a las señorías del PP, porque no me gustaría hablar de la herencia recibida. Ahora también hablan de inconcreción, también decirles que afirmaban que no íbamos a llegar. Y aquí está la segunda fase, licitando a la baja estamos llegando a todas las carreteras afectadas. Me temo que ese sea el motivo por el que a usted no le salen las cuentas.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

---

## 10-18/PNLC-000159. Proposición no de ley relativa al Plan de Inversión en Infraestructuras del Transporte en la comarca de la Serranía de Ronda

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al plan de inversión en infraestructuras del transporte en la comarca de la Serranía de Ronda. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Bueno. Tiene usted un tiempo de 7 minutos.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, hablar en nuestra comunidad autónoma, en España, incluso en Europa de los problemas que tienen las zonas rurales, yo creo que es algo obvio y que todo el mundo conoce, no hace falta que lo remachemos, ¿no? Hay una población importante que vive en las zonas rurales, pero sobre todo hay una extensión muy grande de zona rural; es decir, la mayoría de la población se asienta en zonas urbanas, pero es cierto que es la menor extensión de terreno, con lo cual, los terrenos de zonas rurales —y eso ocurre también en Andalucía y también ocurre en la provincia de Málaga, y concretamente en Ronda—, pues necesitan de una especial atención si queremos realmente apostar por ellos, porque son los que más lo necesitan, ¿no?

En el caso de la ciudad de Ronda y de la comarca de Ronda, no hace falta que yo le hable a usted de la riqueza importantísima, tanto en etnográfica como cultural, como turística, que tiene en Andalucía. Es una comarca que depende muchísimo todavía del sector primario, tiene mucho que ver la agricultura y la ganadería con esta zona, y, evidentemente, tiene mucho que ver, también, el que no tengan buenas comunicaciones, que vaya en detrimento de esta comarca y esta zona.

Podemos decir que en la zona de la Serranía de Ronda, de la provincia de Málaga, vamos a peor si no se acomete el tema de las comunicaciones, y ello por razones que también ustedes conocen: la industria turística pujante, o no pujante, sino la potente industria turística de la Costa del Sol, hace que muchos miembros de la población de la Serranía pues se hayan decidido por este sector, mejor que quedarse en su zona, con lo cual no les damos alicientes para que allí se queden, y la pérdida de población en la zona es permanente. Ronda, hoy, por ejemplo —por poner un ejemplo—, tiene ya la misma población que en el año 2001; va, año tras año, decreciendo en la misma.

Como decía, toda la comarca se encuentra muy deficientemente comunicada, estamos hablando de comunicaciones, algunas de los años sesenta, y la vía de comunicación principal, la carretera de Ronda a San Pedro —que todo el mundo conoce—, que es una vía de comunicación principal, es una vía con una altísima siniestralidad, que requiere de una remodelación profunda, porque no se pueden pasar, por ejemplo, los 60 kilómetros por hora, pero además porque es una vía muy peligrosa. No existe conexión por autovía en ningún caso, desde el municipio de Ronda, ni existe conexión por autovía con Málaga, ni existe conexión por autovía con Sevilla —aunque hay una primera parte de 25 kilómetros entre Sevilla y Utrera que sí, y ya está ter-

minada—, ni existe una conexión por autovía con lo que sería Antequera o para conectar con la vía de alta velocidad, con el AVE.

Todo esto creemos muy necesario para, en gran medida, acabar con eso —decía— del empobrecimiento y la despoblación de la Serranía de Ronda.

Urge, por tanto, esa reconversión de esta zona de Andalucía. Esta modernización inminente en infraestructuras se hace cada vez más necesaria, porque evidentemente carecen prácticamente de todo, sobre todo en las vías de comunicación, que les había comentado, con las distintas provincias, y con la suya propia, no solamente con la capital de la provincia, con Málaga, sino también con Sevilla, con Cádiz o con Antequera. Y esto no es un planteamiento que se haga desde el Partido Popular porque se nos haya ocurrido un día por la mañana temprano, es un planteamiento que hacen miles de personas que viven en la Serranía y que han conformado la Plataforma por la Autovía de Ronda, por ejemplo, Autovía de Ronda Ya. Prueba de ello fueron las 5.000 personas que se echaron a la calle pidiendo la conexión por autovía y las 10.000 firmas que se han recogido en este sentido, y creemos que nuestra función, como no puede ser de otra forma —la función de los partidos políticos, de los grupos políticos y de los políticos—, es representar los intereses de los ciudadanos y, por supuesto, las peticiones que permanentemente nos hacen.

Creemos que el hecho de poder llevar a cabo iniciar todas las cosas que se dice en nuestra proposición no de ley que deben hacerse en la comarca de la Serranía de Ronda sería un elemento generador de riqueza, no solamente para esa zona sino para el conjunto de Andalucía y los andaluces, que, al fin al cabo, nos beneficiamos todos de lo que es nuestra comunidad.

Yo no voy a leerles toda la parte dispositiva de la proposición no de ley, está clara, son conexiones de las que ya he hablado, y estamos hablando también de que no se haga —también somos conscientes y somos serios en los planteamientos—..., no estamos hablando de que se haga un planteamiento inmediato en los presupuestos del año 2019, ni siquiera una modificación en los del 2018, pero que sí se establezca ya en los presupuestos sucesivos una apuesta clara por la modernización de las infraestructuras en la Serranía de Ronda.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de los distintos grupos. Para ello tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

## El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

La comarca de Ronda, la Serranía de Ronda, efectivamente, tiene unas necesidades en materia de infraestructuras muy, muy importantes.

Estamos de acuerdo con esta proposición no de ley. Como punto para añadir, me gustaría destacar que en la comarca de Ronda no existe ni un solo kilómetro de autovía actualmente, y estamos hablando de una comarca con una población elevada, en su conjunto, y con una centralidad muy importante en la ciudad de Ronda, como bien ha mencionado el grupo proponente.

Son muchas las necesidades que tiene Ronda en materia de infraestructuras, y es mucho el turismo, también, que atrae Ronda; es muchísimo el turismo que atrae, no solo estamos hablando de unas necesidades de movilidad, evidentemente, para los ciudadanos que viven en toda la comarca de Ronda y que necesitan desplazarse al hospital o a cualquier centro administrativo para realizar cualquier gestión en la ciudad de Ronda, sino —insisto— el turismo que existe ya y el turismo potencial que tiene.

Desde Ciudadanos hemos planteado iniciativas en este Parlamento, en el ámbito turístico, en Ronda, concretamente, en el ámbito cultural, porque creemos que hay que gestionar más puntos..., generar más puntos de atracción turística, como Acinipo. Acinipo tiene un desarrollo grandísimo desde el punto de vista turístico y cultural, pero por supuesto que deben acompañar medidas como la mejora de infraestructuras, que se plantea en esta proposición de ley, porque tiene necesidades de conexión —como menciona la proposición no de ley— con Utrera, con Sevilla; con Antequera, con Ardales, que habitualmente es el camino más normal entre Málaga y Ronda, a través de Ardales y también a través de San Pedro de Alcántara; con Cortes, y, por supuesto, la variante de Arriate también es una necesidad que en esta comisión, en esta misma comisión, se aprobó que se actuara ya en la variante de Arriate.

En definitiva, es una proposición no de ley que vemos conveniente, que vemos sensata y que se deben abordar de una vez las necesidades, las carencias que tiene la Serranía de Ronda en materia de infraestructuras, porque la gente lo está pidiendo, porque es de sentido común y porque hay que empezar a actuar y a periodificar todas las inversiones que necesita Ronda.

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.

## La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Ahora sí, Ronda se eleva a 170 metros sobre el río Guadalevín, en un paisaje montañoso majestuoso. También cuenta con un patrimonio cultural muy importante. Todo ello la hace merecedora de captar el interés de cualquier visitante que se acerque a conocerla, y, por supuesto, son de gran interés todos los pueblos de la Serranía y la propia naturaleza que alberga, de hecho —ya se ha citado aquí—, que tiene un importante atractivo turístico.

Los datos que se dan, sin embargo, en la PNL, sobre el descenso poblacional de los municipios del Valle del Genal y de la propia ciudad de Ronda, ciertamente nos hablan de que se deben tomar medidas que pa-

lien esa situación. Por otro lado, esta situación es compartida con otras muchas zonas rurales, tanto en Andalucía como, de forma mucho más grave, en comarcas como las que se incluyen en lo que se ha dado en llamar la Laponia española, que tiene densidades de población irrisorias y equiparables a las de una zona de la tierra tan inhóspita, con el índice de densidad más bajo de toda Europa: menos de ocho habitantes por kilómetro cuadrado. Y es que la despoblación es un mal que atenaza a la España rural. Ese sombrío panorama, sin embargo, consideramos que no es el que presenta nuestra Serranía de Ronda, afortunadamente.

Me sirve el argumento usado por ustedes en la exposición de motivos para hacer la siguiente reflexión, generada por María Pilar Burillo, investigadora de la Universidad de Zaragoza, que ofreció el diagnóstico exacto sintetizado en un término acuñado por ella misma, que era demotanasia, construido con la raíz griega *demos* —población— y *thanatos*, que alude a la muerte no violenta. La definición literal elaborada por Burillo decía así: «Un proceso que tanto por acciones políticas directas o indirectas, como por la omisión de las mismas, está provocando la desaparición lenta y silenciosa de la población de un territorio que emigra y deja la zona sin relevo generacional, y hay un responsable directo de esta situación de despoblación, que es el sistema económico y social en el que se apoya el capitalismo. Este se ha ido aprovechando sucesivamente de las zonas deprimidas demográficamente, primero las vacía de gente, reclamando mano de obra, después usa sus recursos sin medida y sus productos agrícolas, ganaderos o mineros, y después las utiliza como retiro de fin de semana. Hay quien afirma que la España urbana ha utilizado a la España despoblada a su conveniencia, sin preocuparse nunca por su estado de salud o por su futuro.

No existe un recetario único contra la despoblación, pero sí que hay que superar desequilibrios territoriales. Y eso se hace desde la transversalidad e implicación de distintas consejerías, para implementar políticas que garanticen empleo, bienestar y servicios públicos de calidad, y no solo mejorando las comunicaciones e infraestructuras de transporte».

Hay infraestructuras de transporte que mejorar, sin duda, pero ello no implica necesidad de construir vías de gran capacidad, que tendrían un fuerte impacto en distintos aspectos, como la fragmentación del territorio o el deterioro de un paisaje sin igual, como el de la propia serranía de Ronda.

El sector del transporte sigue siendo uno de los más difíciles de manejar desde la perspectiva de los grandes retos ambientales y sociales. Como señala la Agencia Europea de Medio Ambiente, los esfuerzos europeos para avanzar hacia modelos más sostenibles de movilidad no han sido suficientes para contrarrestar los efectos del crecimiento, del número de viajes y de las distancias recorridas por los vehículos motorizados, desplazando personas y mercancías. Y esa situación no la mejoraremos construyendo más autovías, como la que ustedes piden en esta PNL.

Debimos iniciar el camino hacia otro modelo de movilidad para Andalucía y para la comarca de la serranía de Ronda hace mucho tiempo. Tenemos en Málaga ejemplos de autopistas, como la AP-46, que no ahorran una cantidad de tiempo significativa y, por el contrario, aumenta el consumo de combustible, por permitir una conducción mucho más veloz. ¿Es eso lo que pretendemos solicitando la construcción de autovías que comuniquen a Ronda con Antequera, con Ardales, o con Málaga o con Sevilla? Son proyectos con alto impacto ecológico, lo que no es nada despreciable. La apuesta debió ser el ferrocarril, como siempre digo.

Resulta vital una red a nivel regional y provincial que haga del transporte público la mejor opción para la movilidad malagueña y de toda Andalucía. Deberíamos recordar que el problema derivado de la escasez de

combustible y los precios, que no van a dejar de aumentar, hacen recomendable la apuesta estratégica distinta al transporte privado y al crecimiento de la red de vías de gran capacidad. Y es que la enorme y descompensada inversión en carreteras durante años ha tenido claras repercusiones en su preponderancia como medio de transporte principal de mercancías y viajeros. Y eso necesariamente debe cambiar; debería ser estratégico para Andalucía lograr cambiar los porcentajes del transporte, trasvasando al ferrocarril, que, como siempre decimos, es más eficiente y limpio.

Por ello...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... insistimos —y concluyo—, como alternativa a las autovías que ustedes proponen, nosotros proponemos que se retome la recuperación de líneas de ferrocarril como alternativa más viable, económica, social y ambientalmente.

Además, como hemos dicho otras veces, tenemos en este Parlamento abierto ahora mismo el debate de la ley de cambio climático, en la que se exigirá una reducción de las emisiones difusas. De ellas es responsable en gran medida el transporte por carretera, por lo que no tiene mucha lógica insistir en desdobles de carreteras o construcción de nuevas autovías.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya a todos y a todas.

Yo quiero comenzar mi intervención resaltando el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía por la comarca de Ronda. Esta misma mañana, en esta misma comisión, ya ha anunciado el consejero las inversiones y las carreteras que se van a arreglar. Destacar que es más de la mitad del presupuesto destinado a la Delegación territorial de Fomento y Vivienda en la provincia de Málaga.

Que la comarca de Ronda necesita una mejora en sus comunicaciones es una realidad. Por eso, desde el Gobierno de la Junta de Andalucía ya se han puesto manos a la obra para poder acabar con este problema. Tenemos una comarca que necesita de buenas comunicaciones, como ya decía también esta mañana,

para poder desarrollarse económica y turísticamente y para poder acabar con la despoblación que estamos sufriendo en los últimos años. Pero, al igual que también decía en la pregunta de esta mañana, la inmensa mayoría de las carreteras de nuestra comarca, una comarca compuesta por 23 pueblos pequeños, aparte de Ronda, son de competencia provincial. Por eso también me alegraría muchísimo que, al igual que presentan una iniciativa aquí en el Parlamento, levanten la voz allí, en la provincia de Málaga, y le exijan al señor Bendedo que arregle las carreteras de competencia provincial, si es que de verdad creen en la comarca de Ronda y esto no es una hipocresía para sacar crédito político.

Veo también que el Partido Popular tiene poca información de lo que se está trabajando. Esta diputada, desde que entró aquí, en este Parlamento, y mis compañeros y compañeras del grupo parlamentario, anteriormente tanto en esta legislatura como en legislaturas anteriores han estado trabajando mucho por la comarca de Ronda y por las comunicaciones. Por eso, sabemos que parte de lo que se pide en esta iniciativa ya está la consejería en ello.

La variante de Arriate, en la comisión de mayo ya contestó el consejero a una pregunta que le hice yo misma de que las obras se realizarán al comienzo de este verano. La carretera de San Pedro, también ha anunciado hoy el consejero que se está haciendo el proyecto y que hay una inversión de más de un millón de euros. Y la carretera de Ubrique a Algatocín, pasando por Cortes de la Frontera, en la comisión de febrero ya anunció el consejero que se estaba redactando el proyecto, y hoy mismo ya ha dicho que se está terminando, y que pronto estarán en marcha las obras.

Por cierto, me alegra que el Partido Popular se acuerde de Cortes de la Frontera, que aparezca el nombre de mi pueblo en una iniciativa del Partido Popular. Y, sinceramente, os lo agradezco, que os unáis a algo en lo que ya llevamos bastante tiempo trabajando el Partido Socialista. Llegáis tarde, pero de verdad que me alegra.

Al igual que me alegra que el trabajo del Grupo Socialista haya dado su fruto, y la carretera pronto esté arreglada. Pero no me alegro por mí ni por el Partido Socialista, me alegro por los cortesanos y las cortesanas, y todos los usuarios y usuarias que van a usar esta vía.

Respecto a lo del AVE, la verdad es que me parece un poco de risa. Llevamos siete años pidiéndole al Partido Popular que el AVE llegue hasta Ronda; no queramos hacer una autovía para que tengan que ir los vecinos y las vecinas de la comarca de Ronda hasta Antequera para poder coger el AVE. Cuando se fue el Gobierno de Zapatero, se dejaron los proyectos casi terminados para que pudiera llegar el AVE hasta Ronda.

Y en cuanto a la autovía, sinceramente, creo que en vez de una PNL, esto parece una carta a los Reyes Magos. El señor Moreno Bonilla ya anunció que, si llegaba a ser presidente de la Junta, haría una autovía a Ronda. Y con esto tengo dos dudas: primero, ¿cuál de las tres autovías que aparecen en esta PNL es la que iba a hacer? Y, segundo, ¿qué lo dijo, porque sabía que nunca iba a llegar a ser presidente de la Junta de Andalucía?

Desde el Grupo Parlamentario Socialista no estamos en contra de la autovía; sabemos de la necesidad, y yo misma, en primera persona, puedo decirlo, que también sé de la necesidad, y de la reivindicación de los vecinos y vecinas de la comarca de Ronda. Por eso, hemos presentado una enmienda en la cual pedimos que en la próxima revisión del Plan PISTA se incluya hacer el estudio de dónde sería el trazado más conveniente y que se dote de partida presupuestaria. Hablamos pidiendo cosas viables y cosas reales. Somos conscien-

tes de que con el presupuesto que hay es inviable la construcción de tres autovías; que no se nos olviden los siete años de Gobierno de Mariano Rajoy, en los que nuestra comunidad ha estado infrafinanciada, y el maltrato continuo que hemos recibido tanto en Andalucía, y concretamente también en la comarca de Ronda.

Estamos de acuerdo con la autovía, pero con consenso. Por eso, proponemos incluir el estudio en la revisión del Plan PISTA. Como serrana defensora a ultranza de mi comarca, os puedo asegurar que el compromiso de la Junta es total y sincero con la comarca de Ronda, y desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos trabajado, estamos trabajando y seguiremos trabajando por la comarca, por sus comunicaciones y por los serranos y las serranas.

Muchísimas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría. Cierra el turno de intervenciones el portavoz del Grupo Popular, el señor Bueno.

## El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bien. Al menos, todos estamos de acuerdo en una cosa: que hay un problema en la comarca de la serranía de Ronda y que hay que solucionarlo. El problema es que..., o la historia es que cada uno da una solución diferente. Nosotros tenemos la nuestra, que es la que está propuesta en esta proposición no de ley, y voy a intentar explicarla un poco de nuevo.

Bueno, en primer lugar, darle las gracias a Ciudadanos por el apoyo a la proposición no de ley. Y en el caso del Grupo Parlamentario Podemos, decirle que estamos de acuerdo con una de las enmiendas que propone, la segunda enmienda, la que se refiere a mejorar el transporte también ferroviario con la comarca de la serranía de Ronda, cosa que ya estaba haciendo el Gobierno del Partido Popular en España. Esperemos que en esa línea siga también el Partido Socialista, ahora que está gobernando en España, porque la Algeciras-Bobadilla, como sus señorías saben, era ya una realidad, por más que se empeñen algunos en decir que no llegaba, con lo cual estamos de acuerdo con este segundo punto, no estamos de acuerdo con el primero, y usted sabe por qué razones. Se las hemos contado en muchas ocasiones y en muchas comisiones.

Permítanme la expresión, señorías, pero es que sabemos que a ustedes les producen urticaria en las vías de gran capacidad, y a nosotros, cuando no afectan al medio ambiente y cuando son buenas vías de comunicación para los andaluces, pues no nos produce este tipo de urticaria, sino que creemos que es necesario.

Y con respecto al Partido Socialista, bueno, el Partido Socialista hace una defensa de las cosas, de lo que no ha sido capaz de hacer. Y yo entiendo que, como ha ocurrido en diversas intervenciones que han tenido diferentes portavoces, incluso el propio consejero, cuando no sabe muy bien qué decir sobre un asunto, pues lanza la retahíla, lanzan sus dardos con el Gobierno de España, y así ya se quedan un poco justificados. Y creo que no es de recibo, pienso que deberían hacer un poco más, en este caso, por la comarca de la Serranía de Ronda. Dice la portavoz socialista incluso que llegamos tarde, pues explíquenselo ustedes a los rondeños y a los miembros de la comarca, a todos, a esos 23 municipios que componen la comarca.

¿Quién ha llegado tarde en las vías de comunicación autonómica? Llevan ustedes 40 años gobernando en Andalucía, ¿quién ha llegado tarde en Andalucía a las vías de comunicación, señoría? Deberían ustedes explicárselo a esos 23 municipios que componen la comarca de Ronda.

Y después, dice usted que ustedes son los que trabajan y apuestan por la comarca. Y sin embargo, yo le tengo que decir, señoría, que por la boca, permítanme también la expresión, muere el pez, porque nada más que hay que ver las enmiendas que usted nos trae aquí hoy para sustituir las que nuestras, los puntos uno y dos de nuestra..., fundamentalmente el uno de nuestra proposición no de ley para comprobar la apuesta que ustedes hacen por la comarca de la Serranía de Ronda, que es cero. Ustedes hablan de mejoras de algunas carreteras y hablan del estudio que en el próximo PISTA, en el próximo Plan PISTA, porque el PISTA del 2020 va a acabar en nada, va a acabar en nada. Se lo adelanto ya. En el próximo PISTA se establezca el estudio de alguna comunicación de autovía con Ronda. Imagínese usted, señoría, cuando en el plan PISTA ponen con nombre y apellido autovías que nunca hacen y que esperan 20 años, si usted lo que pone en ese plan pista es el estudio de una posible autovía, ¿a dónde podemos llegar si ustedes siguieran gobernando? Pues llegaríamos al 2050 y estaríamos siguiendo sin estar conectados..., sin que Ronda estuviera conectado por ningún, con ninguna provincia, con ninguna ciudad por autovía.

Mire, las autovías que nosotros le contamos y le explicamos en la proposición no de ley, se lo he dicho antes en la primera intervención. No son autovías de lo imposible, no estamos hablando de que se hagan en los próximos meses. Estamos hablando de que se empiecen a hacer. Son autovía, algunas, que no son tantos kilómetros señoría, ¿qué problema tienen en conectar...? Usted habla de que llegue el Ave a Ronda. Bueno, y ¿qué problema tienen en conectar los kilómetros que existen desde Ronda hasta Antequera para conectar toda esa comarca con el Ave, con las líneas de alta velocidad?, ¿qué problemas hay?, ¿qué problemas hay en terminar los kilómetros que quedan de unirlo con Sevilla?, ¿qué problema hay de unir también la ciudad de Ronda con la capital de la provincia, con Málaga?, ¿cuánto supone eso en el presupuesto de la consejería, empezarlo ya, empezarlo a partir del próximo presupuesto?

No supone tanto, lo que pasa es que vuelvo a repetirlo, la apuesta del Gobierno socialista, de los anteriores gobiernos socialistas, estoy hablando desde hace muchos años, por la comarca de la Serranía de Ronda es nula, es absolutamente nula porque no han hecho absolutamente nada. Han reformado lo que se estaba permanentemente cayendo, y se lo puse también de ejemplo en la primera intervención, la carretera que une Ronda con Sevilla, dos ciudades importantes de Andalucía, estuvo 15 días cerrada. Eso es por la mala conservación de la carretera que une Sevilla con Ronda, y eso es una carretera, por supuesto, de una sola, de una sola vía de ida y de vuelta, y nada tiene que ver con una vía de comunicación de alta capacidad.

Esa es la apuesta que ustedes hacen, parchear las carreteras de Andalucía y no apostar por grandes vías de comunicación que realmente saquen, como en este caso, a la comarca de la Serranía de Ronda de ese empobrecimiento al que va abocado si no se hace nada por ella.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

El señor BUENO NAVARRO

—No aceptamos, perdona lo dicho, no aceptamos las dos enmiendas del Partido Socialista. Y aceptamos la segunda enmienda del Grupo Parlamentario Podemos. Eso.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues vamos a pasar a las votaciones. Un momentito..., dime, dime.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—La vamos a votar en función de cómo se han...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, de cómo se han expuesto.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—En la segunda votación vamos a pedir un punto separado, ¿lo digo ahora o lo digo cuando vayamos a votarlo? Ahora.

Las enmiendas que han aceptado de Podemos, pedir votación separada.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Pues, empezamos con la primera que hemos expuesto, con la primera proposición no de ley relativa a la segunda fase de actuaciones de emergencia en carreteras de titularidad autonómica.

Se inicia la votación.

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

Pues bien, pasamos a la segunda proposición no de ley relativa al plan de inversión en infraestructura del transporte en la comarca de la Serranía de Ronda.

Entonces, empezamos con el punto 2 bis.

Se inicia la votación.

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

El resto de los puntos.

*El resultado de la votación es el siguiente: han sido rechazados, al haber obtenido 6 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.*

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 563

X LEGISLATURA

11 de julio de 2018

Pues nada, señorías, con esto terminamos la comisión de hoy y nada. Felices vacaciones, nos vemos a la vuelta del verano.

*[Intervención no registrada.]*

No, no..., pero en la comisión no. Nos estamos despidiendo de la Comisión de Fomento, de la comisión. Así que nada, vengan con las pilas puestas, y que lo paséis bien.

Hasta luego.

