

COMISIONES



Núm. 558

VIII Legislatura

Año 2011

OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Martín Soler Márquez

Sesión celebrada el miércoles, 19 de octubre de 2011

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-11/APC-000434. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución y perspectivas de todos los proyectos tranviarios en marcha en Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-11/APC-000479. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la situación y las perspectivas de los proyectos tranviarios, terminados y en ejecución, en Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José García Giralte, D. Fidel Mesa Ciriza, D. Mariano Ruiz Cuadra y D. Ramón Díaz Alcaraz, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-10/APC-000643. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las viviendas sociales en Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José García Giralte, D. Fernando Manuel Martínez Vidal y D. Iván Martínez Iglesias, del G.P. Socialista.

- 8-11/APC-000469. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el parque de viviendas sociales en Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

8-11/POC-000072. Pregunta oral relativa al Centro de Transportes de Mercancías de Bailén, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. D. Fidel Mesa Ciriza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-11/POC-000482. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la barriada de La Piñera, en Algeciras, Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-11/POC-000539. Pregunta oral relativa a alojamientos protegidos, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

8-11/POC-000558. Pregunta oral relativa a la parada del Ave en Los Pedroches, Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. D. Bartolomé Madrid Olmo y D. José Antonio Nieto Ballesteros, del G.P. Popular de Andalucía.

8-11/POC-000603. Pregunta oral relativa a viviendas sociales en la provincia de Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Regina Cuenca Cabeza y D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-11/PNLC-000029. Proposición no de ley relativa a la situación del transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Cádiz, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-11/PNLC-000184. Proposición no de ley relativa a la modificación de la SE-40, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, seis minutos del día diecinueve de octubre de dos mil once.

Comparecencias

8-11/APC-000434 y 8-11/APC-000479. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, sobre la situación y perspectivas de todos los proyectos tranviarios en marcha en Andalucía (pág. 5).

Intervienen:

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-10/APC-000643 y 8-11/APC-000469. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, sobre la situación del parque de viviendas sociales en Andalucía (pág. 16).

Intervienen:

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Regina Cuenca Cabeza, del G.P. Socialista.

Preguntas orales

8-11/POC-000072. Pregunta oral relativa al Centro de Transportes de Mercancías de Bailén, Jaén (pág. 28).

Intervienen:

D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-11/POC-000482. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la barriada de La Piñera, en Algeciras, Cádiz (pág. 30).

Intervienen:

D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-11/POC-000539. Pregunta oral relativa a alojamientos protegidos (pág. 33).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-11/POC-000558. Pregunta oral relativa a la parada del Ave en Los Pedroches, Córdoba (pág. 36).

Intervienen:

Dña. Rafaela Obrero Ariza, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-11/POC-000603. Pregunta oral relativa a viviendas sociales en la provincia de Jaén (pág. 38).

Intervienen:

Dña. Ana María Tudela Cánovas, del G.P. Socialista.

Dña. Josefina Cruz Villalón, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

Proposiciones no de ley

8-11/PNLC-000029. Proposición no de ley relativa a la situación del transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Cádiz (pág. 40).

Intervienen:

D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Jorge Luis Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Ismael Vaca Carrillo, del G.P. Socialista.

Votación del punto a), apartados 1, 2 y 3: rechazados por 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto a) apartado 4, y punto b): aprobados por unanimidad.

8-11/PNLC-000184. Proposición no de ley relativa a la modificación de la SE-40 (pág. 45).

Intervienen:

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Ramón Díaz Alcaraz, del G.P. Socialista.

Votación: rechazada por 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las quince horas, treinta y un minutos del día diecinueve de octubre de dos mil once.

8-11/APC-000434 y 8-11/APC-000479. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, sobre la situación y perspectivas de todos los proyectos tranviarios en marcha en Andalucía

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías. Comenzamos la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Vivienda con el primer punto del orden del día, que es un debate agrupado de las siguientes iniciativas: solicitud de comparecencia de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución y perspectivas de todos los proyectos tranviarios en marcha en Andalucía, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y también otra comparecencia, a fin de informar sobre la situación y perspectivas de los proyectos tranviarios terminados y en ejecución en Andalucía, a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Buenos días, señores diputados y diputadas.

Como acaba de mencionar el Presidente, comparezco en esta ocasión para informar sobre los proyectos tranviarios en Andalucía, a petición tanto del Grupo Parlamentario Popular como del Grupo Parlamentario Socialista.

Voy a realizar esta exposición siguiendo el orden cronológico de entrega, para su puesta en servicio, a los ayuntamientos beneficiados por la construcción de estas nuevas infraestructuras, o en el caso de que aún no se haya finalizado su construcción, en el nivel de ejecución que presentan las mismas. Empezaré, por tanto, por el tranvía de Vélez-Málaga.

En mayo de 1999, la entonces Consejería de Obras Públicas y Transporte y el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, suscribieron un convenio marco para la implantación de un tranvía entre Vélez y Torre del Mar, en el término municipal de Vélez-Málaga. Dicho convenio marco fue perfeccionado en un convenio de colaboración entre ambas administraciones, con fecha de 28 de junio de 2002, y completado posteriormente en una adenda de 30 de septiembre del mismo año. Esto ya, una vez que se habían finalizado los estudios de trazado, se había ejecutado la tramitación administrativa y aprobado el proyecto definitivo del tranvía entre Vélez y Torre del Mar, y, naturalmente, una vez que se conocía el coste o la evaluación del valor de las inversiones que había que ejecutar.

Bien. En estos sucesivos y complementarios convenios, se establecía como obligaciones propias de la consejería la elaboración de los proyectos y la construcción del tranvía, con recursos presupuestarios propios, y como obligaciones del ayuntamiento, la de hacerse cargo del mantenimiento de conservación de la infraestructura, gestión del servicio y aportación del material móvil, así como de las indemnizaciones que procedieran. Y también se establecía que el ayuntamiento explotaría el tranvía a través de una empresa..., con una empresa concesionaria.

Bien. Las obras, señorías, se han desarrollado en dos fases. La primera de ellas, que cuenta con una longitud de trazado de 4.760 metros, transcurre entre la parada del parque Jurado Lorca y la iglesia de San Andrés, la primera en Vélez; la segunda, en Torre del Mar.

Las obras fueron adjudicadas en marzo de 2003, se finalizaron en 2006, en octubre de 2006. Y el coste de inversión ha alcanzado los 22,5 millones de euros.

Todas las obras de estructura y superestructura para su puesta en servicio fueron recepcionadas, por el ayuntamiento, el 11 de octubre de 2006, que ya había sido adjudicada a una empresa concesionaria la explotación, y la puso en servicio en esa misma fecha.

La segunda fase, que consistía en una ampliación del trazado del tranvía en 1.310 metros, entre la explanada de la estación —cerca de la antigua estación de Renfe— y el parque Jurado Lorca, que antes era el punto de partida de la primera fase... Pues esta ampliación ha tenido un coste de inversión superior a los ocho millones de euros —8,2—, y se entregó, de forma definitiva, al ayuntamiento en marzo de 2009, pero hasta la fecha no se ha puesto en servicio.

En definitiva, la implantación del tren entre Vélez y Torre del Mar, construido por la Junta de Andalucía y puesto a disposición de su ayuntamiento para su explotación, cuenta con una longitud de más de seis kilómetros —5.070 metros— y 12 paradas.

La inversión ejecutada por la Junta de Andalucía ha sido de 32,4 millones de euros, pues a las partidas anteriormente mencionadas habría que sumar 1.800.000 euros, que se invirtieron entre 2008 y 2009, en los talleres y en las cocheras para la mejora de su explotación. Con ello, señorías, la Junta de Andalucía da cumplimiento a los compromisos adquiridos en los convenios de referencia para que el ayuntamiento pusiera en explotación el tranvía que une el núcleo interior de Vélez con el costero de Torre del Mar.

Pasaré ahora a explicarles los grandes hitos de la construcción del tranvía de Jaén.

Este proyecto se enmarca dentro de las actuaciones contempladas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía.

Los términos de la colaboración entre la Junta y el Ayuntamiento de Jaén quedaron establecidos —la mecánica es similar a la anterior—..., quedaron establecidos en un primer convenio de colaboración del 12

de enero de 2008. Llegó un segundo, de diciembre de 2008, también. También, una vez que la consejería ya había elaborado el estudio informativo, la tramitación procedente, información pública y ambiental, y se había procedido a la aprobación del proyecto constructivo.

Mediante este segundo convenio, la Junta de Andalucía se compromete a la ejecución de todas las obras precisas para la implantación del sistema tranviario en Jaén, que se especifica en infraestructuras, superestructura de vía, instalaciones de electrificación, señalización y seguridad, así como la construcción de talleres y cocheras. Bien. En realidad lo que se hace es especificar, con más detalle, lo que supone la construcción de un sistema tranviario completo para su puesta en servicio.

También, en ese segundo convenio, la consejería asume, o asumió, el coste del traslado de la sede de la Policía Local, estimado en más de ocho millones de euros, porque se estimó que era la ubicación idónea para la ubicación de los talleres y cocheras.

Por su parte, el Ayuntamiento de Jaén se obliga, en esos convenios, a asumir la puesta en servicio del sistema tranviario, incluyendo el mantenimiento y conservación de la infraestructura y de las instalaciones, y la explotación del servicio, así como el suministro del material móvil. También había otras obligaciones, pero que entiendo que no merece la pena detallar en esta comparecencia.

Bien. Tras la correspondiente licitación, las obras del tranvía de Jaén fueron adjudicadas y se iniciaron en mayo de 2009, desarrollándose sin incidencias reseñables de forma que la obra civil se da por finalizada en diciembre de 2010, con una inversión total de 83,5 millones íntegramente soportada por la Junta de Andalucía.

El trazado del tranvía de Jaén, que consta de una longitud de 4,7 kilómetros y 10 paradas, se ha diseñado con el objetivo de dar cobertura a los principales centros y equipamientos de atracción y generación de la demanda de movilidad en la ciudad, y la población servida, entendiéndolo como tal la que está a menos de quinientos metros de una parada, alcanza a casi el 40% del censo de la capital.

El trazado del tranvía discurre..., en este caso es un eje sur-norte que inicia su recorrido en el Paseo de la Estación, garantizando así la intermodalidad con la estación del ferrocarril, y también con la de autobuses; continúa por el centro urbano y la prolongación de la carretera de Madrid, para finalizar su recorrido en la zona industrial norte de la ciudad. La universidad, el complejo hospitalario, los edificios administrativos y zonas industriales son algunos de los principales equipamientos, servicios públicos y zonas de actividad económica atendidos por el trazado o el recorrido del tranvía.

Finalmente, junto a su extremo norte en el sector de Vaciacostales, se ha construido un aparcamiento,

denominado técnicamente «disuasorio», para fomentar también la intermodalidad con el vehículo privado.

El Ayuntamiento, que había iniciado en el año 2009 el proceso de licitación y adjudicación del material móvil, solicitó a la Junta de Andalucía colaboración para sufragar el coste de la operación, que se formalizó en un nuevo convenio de fecha 20 de mayo de 2010. En el mismo, Ferrocarriles de Andalucía —hoy la Agencia de Obra Pública— asume la financiación de la adquisición del material móvil, casi doce millones de euros más IVA, y el Ayuntamiento se compromete a abonos en pagos trimestrales en concepto de cuota de arrendamiento con opción de compra.

En relación a este compromiso, el 18 de julio presentamos la primera liquidación trimestral, correspondiente al cobro de las unidades del material móvil de acuerdo con ese convenio, así como la parte proporcional de la dirección de obra, estando en estos momentos ambas facturas pendientes de pago. Por otra parte, una vez que se había..., volviendo a la ejecución de las obras, había comentado que se finalizó la obra civil, la obra de infraestructura, se finalizó en diciembre de 2010. Entonces, desde diciembre, enero de 2011 —diciembre de 2010, enero de 2011—, de febrero a abril de 2011, se realizaron las correspondientes pruebas de infraestructuras y funcionamiento del material móvil, por parte todavía de la Junta de Andalucía.

Finalizadas estas fases de prueba y comprobándose que infraestructuras y material móvil estaban en perfecto estado, pues el 18 de abril de 2011 la Consejería hizo entrega al Ayuntamiento del conjunto del sistema tranviario, incluyendo el material móvil, culminando así los compromisos adquiridos con el Ayuntamiento de Jaén en los convenios de referencia.

Paso ahora, señoría, a darle información sobre el tranvía de la Bahía de Cádiz.

Bien, sobre el tranvía de la Bahía de Cádiz hemos tenido distintas oportunidades de informar a esta comisión, por lo que entiendo que no precisan detalles similares a los que acabo de dar de estos otros dos sistemas tranviarios, que al menos en el periodo que he sido consejera no he tenido oportunidad de informar en esta comisión. En cualquier caso, si hay alguna información adicional que estimen oportuna, pues podría darle esa información en el segundo turno de mi intervención.

Yo destacaré de Bahía de Cádiz dos elementos singulares, con respecto a esta infraestructura, diferentes a los dos que acabamos de nombrar, de explicar, Vélez-Málaga y Jaén. Tanto Vélez-Málaga como Jaén son dos sistemas tranviarios de recorrido exclusivamente urbano y de competencia exclusivamente municipal. En el caso que nos ocupa —Bahía de Cádiz—, en la medida en que se trata de conectar —que ahora explicaré algo más— Chiclana, San Fernando y Cádiz ciudad en una primera fase, y en una segunda fase, una vez que se haya completado el anillo ferroviario del puente, pues

también Puerto Real, Puerto de Santa María, e incluso a través de las cercanías con Jerez, estamos hablando de una infraestructura metropolitana. Por lo tanto, en estos casos, la Consejería asume la construcción y explotación del tranvía en su integridad.

Con todo, la Consejería también firmó en su momento, con los Ayuntamientos de San Fernando y Chiclana, firmó sendos convenios —en el caso de San Fernando en 2007 y en el caso de Chiclana en 2009—, firmó sendos convenios de colaboración que aunque, como ya indicaba, la Junta asumía la financiación, construcción... —asumía y asume—, financiación, construcción y explotación de la línea, los ayuntamientos se comprometían a la cesión gratuita de los suelos municipales por donde discurre el trazado, a la colaboración en la reposición de los servicios municipales afectados y también a la devolución de impuestos y tasas que hubieran de pagar las empresas constructoras, que en términos generales se ha cumplido.

La otra singularidad que yo destacaría del caso de Bahía de Cádiz es el hecho de que estamos hablando... Hablamos algunas veces del tren tranvía, del tren tranvía de Bahía de Cádiz, porque —recuerdo a sus señorías— en conjunto tiene un recorrido de 24 kilómetros. Trece coma siete kilómetros serán, o son, o están siendo, según donde..., de nuevo trazado, construido por la Junta de Andalucía, entre Chiclana y un punto de conexión con la red de competencia estatal, la red que está administrada por Adif, y, a partir de ese punto, que es lo que se llama..., se realiza esa conexión en La Ardila, a partir de ese punto, ya el material móvil circula por la línea de competencia estatal, llegando en esta primera fase hasta la ciudad de Cádiz.

Bien, como decía, el nudo de La Ardila, que es el punto de conexión, pues ya está construido, y estamos trabajando con Adif y Renfe para la explotación conjunta de ambas infraestructuras. Eso yo diría que es la singularidad de la Bahía de Cádiz con respecto a los anteriores.

La población servida en este caso supera las doscientas treinta mil personas, y la demanda estimada para el primer año de explotación —hablamos del conjunto de los 24 kilómetros de Chiclana a Cádiz— se sitúa en 6,15 millones de usuarios al año.

Bien, como decía anteriormente, y como creo que sus señorías conocen, en una fase posterior vamos a proceder al cierre de un anillo ferroviario, utilizando para ello dos de los seis carriles con los que va a contar el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, y para los cuales la Consejería firmó en su día un convenio con el Ministerio de Fomento integrando también a Puerto Real en este servicio. Y, por último, pues también se daría cobertura a Puerto de Santa María y a Jerez de la Frontera, incluido el nuevo apeadero del aeropuerto, que ya está en servicio, puesto que se trata de un tren tranvía que también circulará por las vías del ferrocarril hasta Jerez, según el diseño que está previsto. De

esta forma, señorías, consideramos que vamos a dotar a la bahía de Cádiz, una estructura, un sistema urbano polinuclear de características físicas y urbanas muy singulares —siempre es conocida por sus cinco o seis grandes ciudades en un entorno de la Bahía—, con una alta movilidad interurbana —las conexiones entre estos núcleos, por razones laborales y de cualquier otra circunstancia, son muy elevadas—, y, por tanto, se trata de dotarla de este servicio de transporte público que disuada, en la medida de lo posible, de la utilización del vehículo privado, y que evite la congestión de la presencia alta de vehículos en una ciudad, como la de Cádiz, naturalmente muy constreñida también, por su propio espacio físico. La obra de infraestructura está totalmente concluida en el nudo de Ardila, salvo el montaje de la superestructura y algunas actuaciones menores sobrevenidas de servicios afectados, y también el grado de ejecución de los tramos correspondientes a San Fernando-Caño Zurraque y Caño Zurraque-Chiclana, hasta sus tramos interurbanos, hasta la entrada de Chiclana, están prácticamente finalizados; pero, como sus señorías conocen, las obras se encuentran paralizadas por sentencia judicial entre los puntos kilométricos 3,039 y 4,945. En cualquier caso, nosotros hemos ido avanzando en la elaboración de la documentación que consideramos necesaria, a la espera de que el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía remita a la Junta de Andalucía la providencia de firmeza de la sentencia judicial.

Queda por ejecutar el grueso de las inversiones e instalaciones de los sistemas de la superestructura, de los sistemas de electrificación, parte del material móvil —ahora haré una referencia al mismo— y el grueso del contrato correspondiente a la obra civil del tramo urbano de Chiclana.

También tenemos... Pero como saben también, nuestra intención es poner en servicio el tranvía hasta la entrada de Chiclana cuando tengamos solventado, cuando tengamos finalizado..., y para eso necesitamos solventar, aunque tengamos la resolución judicial..., tener en servicio, desde la entrada de Chiclana hasta la conexión en Ardila, con la red de Adif.

Por otra parte, tenemos previsto también ya iniciar las pruebas con el material móvil. Esto lo haremos a partir de principios del año que viene, de 2012. Las pruebas las vamos a realizar sobre la infraestructura ferroviaria entre Cádiz y Jerez, de hecho también, pues, las instalaciones y talleres..., vamos a firmar también un acuerdo para utilizar las que tiene Renfe en Jerez. Y hay dos trenes cuya fabricación ya ha sido..., ha concluido CAF en su factoría de Irún, y está previsto que uno de ellos llegue a la Bahía de Cádiz a finales de este año, de ahí que le hablara del inicio de las pruebas necesarias, naturalmente, para..., como toda infraestructura tranviaria, para que cuando tengamos finalizada la infraestructura puedan entrar en servicio sin problemas.

Como resumen, señorías, en este momento, en el tranvía de Bahía de Cádiz, a fecha de hoy, la inversión

total ejecutada asciende a 100 millones de euros, más cinco millones, podríamos decir, si sumamos el coste de las expropiaciones, sobre un presupuesto total de 225 millones.

En cuarto lugar, quiero hacer también una referencia a las conexiones tranviarias de la línea 1 del Metro del área metropolitana de Sevilla. Ya durante la gestación de la línea 1, pues se incorporó el desarrollo de conexiones tranviarias de dicha línea que permitieran extender el servicio de la línea 1 a los ámbitos de mayor volumen de población y actividad económica del entorno metropolitano: por una parte, Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, y, por otra, el conjunto del Aljarafe. Estos proyectos están siendo desarrollados por la Junta de Andalucía y también las obras están siendo ejecutadas y financiadas por Obras Públicas, teniendo firmados convenios con los ayuntamientos de Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra, en términos similares a los que se han firmado con otras capitales andaluzas, donde ambos municipios asumen el 17% de la inversión de ejecución de la infraestructura, y participarán con el 25% en los gastos de explotación. El resto es cubierto por la Junta de Andalucía.

También las prolongaciones tranviarias, la explotación..., pues nosotros estamos analizando que sea la propia empresa concesionaria del Metro de Sevilla la que asuma esa explotación, pero la verdad es que en este momento no está definido el modelo final de explotación de estas conexiones.

En estos momentos, en el conjunto... Por otra parte, está el tranvía del Aljarafe, donde en estos momentos estamos trabajando en los viales metropolitanos entre Mairena y en Bormujos, que lleven reservados un espacio para la futura plataforma tranviaria. El conjunto de las inversiones tranviarias que afectan al área metropolitana de Sevilla está situado en 232 millones de euros, de los cuales en estos momentos se encuentran invertidos en torno a cuarenta millones de euros.

En suma, señorías, quería destacarles, como conclusión a esta exposición sobre los sistemas tranviarios finalizados y en ejecución en Andalucía, que la inversión total realizada hasta la fecha de hoy se sitúa en 280 millones de euros, si bien cuando estén culminados Bahía de Cádiz y ámbito metropolitano de Sevilla, la inversión total prevista en estos momentos sería, en su conjunto, de 600 millones de euros. Como podrán también suponer, esto significa, en estos momentos, pues una cierta dificultad del desarrollo de todas estas infraestructuras, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias de los presupuestos de los años en curso.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación, tiene la palabra el señor Raynaud Soto, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera.

Voy a hacer un repaso a las distintas..., los distintos planteamientos que ha hecho usted, pero, probablemente, en dirección contraria, es decir, desde la última y terminar con la primera que usted ha empezado.

Y la verdad es que de sus palabras se deduce poco o, yo diría, un nulo compromiso en relación a los proyectos tranviarios en construcción y, desde luego, no aporta usted tampoco ninguna buena noticia, desde el punto de vista de la explotación, a los ayuntamientos que ya tienen en marcha —entre comillas, es un decir, ya no hay ninguno en marcha en estos momentos—..., en los ayuntamientos, repito, que ya tienen las líneas terminadas. Y voy a procurar ser muy conciso y muy concreto en lo que al grupo que represento, al Grupo Popular, le interesa.

Mire, señora Consejera, en relación al tema del Aljarafe, sería absurdo insistir una y otra vez sobre los problemas de movilidad y de tráfico en el Aljarafe, y lo que una buena red tranviaria podría suponer en estos momentos. Usted no ha hecho mención a ello, ha hablado del carril reservado en distintos sistemas viarios, como es el bulevar que une Mairena del Aljarafe con Bormujos. Ha obviado usted que, para poder arrancar con el tranvía en el Aljarafe, es necesario arreglar, terminar, recomenzar el paso subterráneo que hay a la altura del polígono PISA. Por lo tanto, la primera pregunta sería... Al Alcalde de Mairena le han prometido, desde la Dirección General, que esa obra que lleva paralizada seis meses y la Ronda Sur, que lleva paralizada más de un año, pues que se iban a reanudar estas obras en este mes de octubre. A mí me gustaría oír aquí hoy su compromiso sobre si eso es cierto, porque, en relación al paso subterráneo, es condición *sine qua non* para el trayecto inicial el recorrido inicial del tranvía desde Mairena del Aljarafe hasta Bormujos, hecho que yo no voy a entrar a discutir en el fondo, puesto que a mí me parece que hubiera sido perfectamente factible, aprovechando precisamente ese bulevar y ese carril reservado para el tranvía, pues haber hecho un recorrido distinto desde la última parada del metro, desde la última línea..., la última parada de la línea 1, y no hubiera habido necesidad de vincular el tranvía a ese paso subterráneo. Pero como es así, lo que me gustaría es oír de usted el compromiso de que esas obras se reanudan, efectivamente, en el mes de octubre.

En segundo lugar, el tema de los sistemas tranviarios de Dos Hermanas y de Alcalá. No le he oído decir absolutamente nada, ninguna fecha de terminación de

ninguno de los dos tranvías, ni del de Dos Hermanas ni del de Alcalá. Supongo que el de Dos Hermanas no lo habrá podido decir porque tampoco a lo mejor sabe cuándo se van a reanudar las obras, ¿eh? Yo le puedo, en estos momentos, decir que el tramo 1, desde Olivar de Quinto hasta Casilla de los Pinos, está paralizado desde el mes de abril, y el tramo dos, desde Casilla de los Pinos a Las Torres, pues las noticias que tenemos es que están ustedes también tratando de reprogramarlo, después de haber demolido a bombo y platillo el paso elevado sobre la antigua autovía A-4, a la altura de La Motilla. Eso sí, muchas fotos, muchas máquinas demoliendo el paso elevado, pero la realidad es que en estos momentos es una inmensa duda el proyecto tranviario de Dos Hermanas, cuándo va a estar conectado a la línea 1 del Metro de Sevilla.

Y usted misma se ha encargado de llegar también y decirnos que, desde el punto de vista de explotación, en estos momentos no se sabe quién lo va a explotar, solamente que al Ayuntamiento de Dos Hermanas se le va a exigir el 17% de aportación a la construcción y que pretenden ustedes que intervenga con un 25% en el sistema o en la sociedad que lleve a cabo la explotación. A mí me gustaría saber, ya desde el punto de vista, diríamos, operativo, estando como está, algo más de lo que usted ha dicho, que no sabe si será a la propia sociedad Metro de Sevilla quien lo va a explotar, pero yo... Me preocupa enormemente que con el Ayuntamiento de Dos Hermanas nos vayamos a encontrar en la misma situación en que está en estos momentos el Ayuntamiento de Jaén o el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, que son auténticas ruinas las que le han caído encima con el tema de la explotación y el tener que hacer frente a las obligaciones de pago de los tranvías, precisamente por una pésima previsión de utilización del tranvía, que luego me encargaré de detallarles, en uno y otro caso.

El tercer tranvía del área metropolitana de Sevilla es el tranvía de Alcalá de Guadaíra, el cual, evidentemente, se encuentra en una situación similar, algo más avanzado. Estamos pendientes tan solo del tercer tramo de la construcción de la línea, pero resulta hasta casi sonrojante el recordar aquí que el día 29 de mayo del año 2005, pues, una consejera del ramo, pues, dijo que antes del 2008 estaría el tranvía de Alcalá funcionando. Luego, se habló del 2011. La realidad es que en estos momentos el tercer tramo avanza a paso de tortuga, y tampoco tenemos el sistema en la fecha de puesta en servicio del tranvía de Alcalá de Guadaíra.

Y, de la misma manera, me gustaría mayor concreción en lo que es el sistema de explotación que va a tener el tranvía de Alcalá de Guadaíra.

Pasemos al tranvía de la bahía de Cádiz. El tranvía de la bahía de Cádiz, que, efectivamente, tiene un trazado singular, porque se aprovecha lo que es el recorrido, el trazado, de una línea de ferrocarril dependiente de Renfe, y luego la construcción del resto de la línea por

parte de la Junta de Andalucía, a mí me gustaría, señora consejera, en este sentido, yo sé que se firmó, o que se creó una comisión Renfe-Junta de Andalucía, allá por el año 2009, pues, qué ha avanzado esa comisión, en qué punto se encuentran en estos momentos, diríamos, las conclusiones de esa comisión, y, por lo tanto, que tengamos de una manera, yo creo que clara, también, bueno, pues, las previsiones de puesta en servicio del tren, del tren tranvía de Cádiz, cuándo se va a terminar y, sobre todo, también, quién asume los costes, quién asume los costes.

En el tema del recorrido por San Fernando, que usted misma también ha dicho que está más avanzado, prácticamente San Fernando y la interconexión entre San Fernando y Chiclana, hasta la entrada de Chiclana, yo, en estos momentos, le quiero decir que, aunque es un tema menor, desde el punto de vista de infraestructuras, pues, he tenido la oportunidad de llegar y de comprobar en el Ayuntamiento de San Fernando que los problemas, famosos y dichosos, de los olores por la construcción, supongo que algún problema de sifonamiento entre lo que es el trazado del tranvía y la repentina aparición de esos olores, se siguen produciendo, y, por lo tanto, me gustaría que se insistiera en evitar cuanto antes esa situación de todo punto indeseable para los vecinos y para los comerciantes de la zona.

Y me voy a detener en el tema de Chiclana, porque es cierto que usted ha hablado de la posibilidad de llegar hasta la entrada de Chiclana y de poner en servicio el tranvía desde Chiclana, el tren tranvía, desde Chiclana ya en dirección a San Fernando y Cádiz, pero yo le pregunto, señora consejera: dado que las instalaciones de cocheras están al final del municipio de Chiclana, y que por lo tanto habría que cruzar lo que es el término municipal de Chiclana, ¿qué previsiones tienen ustedes para llegar y hacer eso factible? Porque... ¿O es que se pondría en servicio el tren tranvía hasta Chiclana prescindiendo de lo que son las cocheras y los talleres que hay previstos al final de Chiclana?

Yo creo que en estos momentos es muy importante que la Junta de Andalucía se sienta con el Ayuntamiento de Chiclana y estudien y analicen una alternativa a la inicialmente prevista por la Junta de Andalucía. A mí me parecería un absoluto desatino el pretender llegar e introducir un trazado de un tranvía, de un tren, sin el consenso del ayuntamiento. El recorrido inicial por la calle Pájaro, por la plaza de Andalucía, es decir, por la espina dorsal de Chiclana, evidentemente, pues tiene en este momento la oposición de vecinos, incluso hay una plataforma vecinal que está en contra, y del propio ayuntamientos. Me parece que en estos momentos es necesario el consenso, que la Junta se sienta con el ayuntamiento, y que se trate de buscar un estudio alternativo, sobre todo teniendo en cuenta, y que el ayuntamiento le ponga encima de la mesa, pues, ese estudio alternativo que se ha hecho de tráfico, donde,

efectivamente, habla de que se producirían importantes atascos si el trazado se hiciera en el sentido en el que está diseñado actualmente, ese trazado alternativo a través de la barriada de Urbisur puede ser, desde luego, una solución alternativa. Y me parece que lo último sería dejar el tranvía en Eroski, a la altura del centro comercial de Eroski, porque, repito, pues, quedaría lo que es el conjunto de la población de Chiclana sin el servicio importante, del servicio de tranvía. Y ni que decir tiene que, evidentemente, el procedimiento judicial en estos momentos, pues, está suponiendo una importante, una importante traba para la continuidad de esa obra.

Pasemos al siguiente, al siguiente sistema de transporte, que es el tranvía de Jaén, donde también yo le quiero recordar que hay, también, una demanda judicial, creo recordar que por los consignatarios, por los concesionarios del sistema de transporte urbano en la ciudad de Jaén, que, en estos momentos, también dificultan la puesta en servicio del tranvía de Jaén. Pero, en este sentido, la realidad es que, bueno, se hicieron, como le decía al principio, unas previsiones de 12.000 usuarios al día, que en modo alguno se alcanzan, que el costo de explotación que le supone al ayuntamiento son seis millones de euros al año, y que, evidentemente, afrontar estas facturas, que ya usted está produciendo, correspondientes al porcentaje que le corresponde al ayuntamiento, en estos momentos, ciertamente, lo hace de todo punto verdaderamente inviable.

Yo, en este sentido, me gustaría que me avanzara si se ha conseguido algún tipo de entendimiento entre el Ayuntamiento de Jaén y la Junta de Andalucía en esa situación, en ese lanzamiento del SOS que ha hecho el alcalde, dada la situación económico-financiera del ayuntamiento.

Usted, al principio, hablaba, al principio de su intervención en la mañana de hoy, de los ayuntamientos beneficiarios. Menudo beneficio les han dejado a los ayuntamientos los sistemas tranviarios que están en marcha, y que usted da por cumplido el convenio. Bueno, hombre, pues, si da por cumplido el convenio, efectivamente, es llegar y poner al servicio de un ayuntamiento un sistema de transporte que es absolutamente inviable porque no se puede hacer frente al pago, y que, al final, los perjudicados son los usuarios, son los vecinos. Es decir, con una actitud, diríamos, sectaria por parte de la Junta de Andalucía no se está castigando a un ayuntamiento de un determinado color, señora consejera, ni a la figura de un alcalde, al final se está perjudicando a los vecinos, y los vecinos, evidentemente, toman nota. Tenga usted la completa seguridad de que a ningún alcalde le resulta agradable tener un sistema tranviario parado, porque, al final, la Administración más cercana es el propio ayuntamiento, y las miradas se dirigen al alcalde; luego, ningún alcalde quiere tener, si no es por una auténtica inviabilidad, una imposibilidad

económica, el tener los sistemas tranviarios, tener el tranvía de su ciudad parado. Pero, claro, cuando se hacen previsiones que no se cumplen, y, luego, se le entrega al ayuntamiento y le dicen: «Compóntelas como puedas», pues, evidentemente, yo creo que ese no es, diríamos, el entendimiento que debe existir, desde el punto de vista institucional, entre una Administración autonómica y un ayuntamiento.

Por lo tanto, a mí me gustaría saber si..., me parece que por lo menos en esas conversaciones informales que ha tenido usted con el Alcalde de Jaén, el cual le ha pedido tiempo, le ha pedido carencia, le ha pedido posibilidad de aplazar esos pagos, de ser flexibles en esos pagos, si la Junta de Andalucía, en estos momentos, está dispuesta a aceptar esos planteamientos.

Y, por último —y termino—, pues, el primer tranvía, al cual usted ha hecho mención, que es el de Vélez-Málaga, y que fue el primero que se puso en servicio. Desgraciadamente, este tranvía, como ya sabemos, ha llegado a tener que ser paralizado porque no hay posibilidad alguna de que el ayuntamiento asuma los costos de explotación del tranvía. Fíjese, le voy a dar unos datos que yo creo que son para poner los pelos de punta: las previsiones del tranvía de Vélez-Málaga eran 1.140.000 pasajeros al año, 1.140.000 pasajeros al año. Le doy las cifras: en 2007, 546.000 pasajeros al año; en 2008, 480.000; en 2009, 436.000; en 2010, 445.000, y este año 2011 se llevan 338.791 pasajeros. ¿A quién le echamos la culpa, señora Consejera? ¿Al capricho del alcalde socialista que en su momento se empeñó en que Vélez-Málaga tuviera el tranvía, y que en estos momentos, sin poder poner en marcha el segundo tramo, que sería beneficioso para tratar de acercarse a esas previsiones mínimas...? Fíjense bien: mínimas. Ya no hablo, por supuesto, de llegar al 1.140.000, con lo que eso supone de costo absolutamente inviable. ¿A la empresa concesionaria, cuando usted decía: «La Junta de Andalucía ha cumplido»?

El ayuntamiento del Partido Popular también ha cumplido: ha llegado y ha asumido las deudas. Le ha pagado a Traveisa, la sociedad concesionaria, 400.000 euros atrasados que había dejado el tripartito anterior; le ha prometido que le va a pagar los otros 400.000 euros en los presupuestos del año 2011. Por cierto, presupuesto prorrogado por el tripartito desde el año 2009. Están esperando a poder llegar a un acuerdo con esa sociedad a partir del año 2011. Pero, evidentemente, no tiene posibilidad alguna de llegar y de asumir ese costo anual que supone el 9% del presupuesto municipal. Tiene que dedicarle 2.600.000 euros al año a la explotación del tranvía de Vélez-Málaga.

Señora Consejera, ¿cree usted que en estos momentos la Junta puede llegar y decir que ha cumplido con el convenio y que allá se las componga como pueda el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, con unas previsiones de uso que no hizo el ayuntamiento, de un tercio de lo que se suponía?

Por lo tanto, señora Consejera, yo la instaría a que se asumiera desde la Junta de Andalucía ese compromiso. ¿O es que, porque no estuviera firmado en un documento el compromiso del señor Chaves en enero de 2009, diciendo que asumía en ese momento el déficit que había de esos 900.000 euros, ya no vale? ¿O que, posteriormente, a mediados de 2010, la Junta también, en vísperas de unas elecciones, asumiera que los tres millones de euros para la adquisición del nuevo material rodante, para hacer posible la segunda fase, también lo asumía la Junta de Andalucía?

Señora Consejera, esta es la realidad del sistema tranviario en estos momentos en Andalucía, esta es la realidad: un auténtico caos en el sistema tranviario terminado, metiendo en una auténtica ratonera sin salida a los ayuntamientos que tienen en estos momentos el sistema de tranvías funcionando y la más absoluta duda en los sistemas tranviarios en construcción respecto a la fecha de terminación —retrasos, aplazamientos interminables, encadenados uno detrás del otro...—, y la duda, la tremenda duda —que yo creo que lo peor no es que no lo sepamos nosotros, lo peor es que no lo sabe la Junta de Andalucía—, de cuáles van a ser los sistemas de explotación para que a los ayuntamientos, que, en un momento determinado, puedan disfrutar, entre comillas, de ese sistema, de ese sistema de transporte, no les vaya a ocurrir lo que les está ocurriendo a los ayuntamientos donde ya el tranvía está no funcionando, sino, simplemente, los vagones parados, para desesperación de sus vecinos.

Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

A continuación tiene la palabra el señor Cebrián, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Señora Consejera, comparece hoy usted en esta Comisión, a petición de los dos grupos políticos presentes en este momento, el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular, en una comparecencia que, aunque parecida, yo creo que es algo diferente, porque, mientras que el Grupo Socialista hemos solicitado su comparecencia para que nos hable de los proyectos tranviarios terminados y en ejecución, la solicitud de comparecencia del Grupo Popular habla de los sistemas tranviarios en marcha. Y la verdad es que, desde que el señor Álvarez Cascos fue Ministro de Fomento, el concepto de proyectos en

marcha por parte del Partido Popular, pues no sabemos si es el que el señor Raynaud ha planteado en algún momento, de sistemas que ya están operativos, que utilizan los ciudadanos, el concepto de utilidad por los ciudadanos, o ese concepto en marcha que utilizaba el señor Cascos cuando era Ministerio de Fomento de que, cuando a alguien se le ocurría una idea y daba una rueda de prensa, ya se había puesto en marcha un proyecto que después tardaba..., decía que tenía ochenta y tantos trámites administrativos.

Pero, en cualquier caso, señora Consejera, señorías, yo pienso que tanto esta comparecencia como la que tuvimos en la anterior comisión, la que hicimos en relación con los metros de Sevilla, de Málaga y de Granada, creemos que es muy importante y muy interesante. Porque estamos hablando de actuaciones muy importantes, contempladas en nuestro Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en nuestra comunidad, y que tienen, en el caso que nos ocupa hoy, por objetivo mejorar la movilidad de las personas en las grandes aglomeraciones urbanas de nuestra comunidad, apostando por unos sistemas de transporte más sostenibles, menos contaminantes..., en definitiva, de alguna manera, por decirlo..., más igualitarios para los ciudadanos y que cohesionen y articulen mejor la vida diaria de los ciudadanos en esas aglomeraciones urbanas, unos proyectos que nacen y se desarrollan sobre la colaboración entre las distintas administraciones públicas y dentro de un marco de lealtad institucional.

Oír al señor Raynaud hablar de nulo compromiso de la Junta de Andalucía con estos proyectos, cuando ya lleva comprometidos 280 millones de euros ejecutados y unas previsiones de 600 millones de euros, frente a la nula aportación de cualquier administración pública gobernada por el Partido Popular en estos proyectos, pues, la verdad, me parece que no sé cómo calificarlo, pero, de verdad, señor Raynaud, no tiene nombre. O sea, de quien pone 280 millones ya ejecutados y está dispuesto a poner 600, habla usted de nulo compromiso, y a quien no pone nada está entregadito a la causa. Hombre, por favor, un poquito de respeto. Porque ustedes, cuando gobernaban en España, no pusieron ni un euro para contribuir al desarrollo de este sistema de transporte, para mejorar la movilidad en las aglomeraciones urbanas de nuestra comunidad, y tampoco en los ayuntamientos donde gobiernan o han accedido al gobierno están poniendo nada para desarrollar este sistema y este modelo de transporte. Y, claro, usted recurre a la lealtad institucional.

Mire usted, la lealtad institucional se establece, entre las distintas administraciones, a través de convenios, que son de obligado cumplimiento para las partes, con independencia de que haya cambio de gobierno en cualquier administración.

Yo, después de las últimas elecciones municipales, cuando les oigo hablar, a usted o a sus representantes,

parece que cualquier..., parece que estamos un poco, si me permite usted, en las repúblicas bananeras de hace no sé cuánto tiempo, en las que la llegada de un gobierno era borrón absoluto de todo lo que existía y a empezar de cero, porque la administración que cambie de gobierno tiene que asumir los compromisos de todo tipo que tiene contraídos con el resto de las administraciones y con los ciudadanos.

Por lo tanto, hablar de nulo compromiso de la Junta, cuando es la que está tirando, la que está apoyando el desarrollo de estos proyectos de movilidad sostenible, me parece que es, de verdad, poco presentable desde el Partido Popular.

Y luego, hasta ahora, yo creo que debemos ser conscientes, señorías, de que el desarrollo de todos estos proyectos, lógicamente, se ha visto afectado por la crisis económica, además en dos aspectos que yo creo que es importante poner de manifiesto. Por un lado, es evidente que, al haber menos recursos presupuestarios para dedicarlos a inversión, pues, sin renunciar a estos proyectos, lógicamente, tienen que ir desarrollándose las obras con mayor lentitud, y, en ese sentido, pues me parece que el cronograma que ha hecho la señora Consejera de la situación de cada una de estas infraestructuras lo pone de manifiesto.

Claro, señor Raynaud, que nos gustaría que fueran más rápido y que hubiera más dinero para inversión, pero el problema no es decir «necesitamos más dinero para esto». Es de dónde lo sacamos o a qué se lo quitamos, que es lo que ustedes nunca se atreven a decir.

Ustedes lo arreglan todo diciendo que estoy hay que hacerlo como Dios manda. Lo que pasa es que no sabemos cómo manda Dios. ¿O sí lo sabemos? Lo que pasa es que no nos gusta recordar cuando en este país las cosas se hacían como Dios manda, ¿eh?, porque, de pequeño, era una expresión que oía demasiado, y me huele demasiado a dictadura y a franquismo, ¿no?

Por lo tanto, ha habido una dificultad para desarrollar los proyectos en los tiempos comprometidos, y también hay una dificultad en la puesta en servicio, en la medida en que todos los estudios que se hicieron en tiempo, se puede decir, de bonanza económica, de alguna manera se ven afectados en el día a día también por las dificultades derivadas de la crisis económica. Hay menos actividad laboral, hay menos desplazamientos.

Por lo tanto, señorías, yo creo que tampoco debemos quedarnos, en una perspectiva amplia y de cara al futuro, en las cifras de estos momentos. Lo que yo sí creo que debemos asumir con rigor y con seriedad es, se puede decir, la responsabilidad de cada administración, lo que son competencias propias de cada administración, y, de verdad, señor Raynaud, señorías, yo creo que el transporte público de viajeros en el ámbito municipal es una competencia exclusiva del ayuntamiento en cuestión, y otra cosa distinta es cuando ese transporte público de viajeros se desarrolla en un ámbito metropolitano. Pero, claro, ustedes quieren,

hacen comparaciones entre un sistema y otro, y eluden lo que no les interesa. Por ejemplo, los ayuntamientos que se ven afectados en los ámbitos metropolitanos sí participan en la construcción de las infraestructuras. Sin embargo, eso ustedes lo olvidan y quieren..., ahora plantean.... Bueno, ni siquiera plantean, señor Raynaud, porque esa es otra. Ustedes, hasta ahora, en todas las comparecencias que han solicitado en esta Cámara sobre infraestructuras de este tipo, se han dedicado fundamentalmente a conocer el estado de evolución de los proyectos..., se puede decir, el nivel de ejecución de obra, para entendernos, ¿no?, y a poner en cuestión las fechas inicialmente comprometidas, y nunca, o casi nunca, han hablado de gastos de explotación. Y, además, ustedes han reivindicado aquí, en esta Cámara, pues que haya, se puede decir, tranvías también para los ayuntamientos donde gobernaban ustedes.

Yo recuerdo una pregunta de don Pedro Rodríguez, Alcalde de Huelva, pidiendo que se agilizara la construcción del tranvía de Huelva.

Por lo tanto, ¿qué es lo que pasa o qué es lo que ha pasado? Pues, primero, que a raíz, podemos decir, de lo que fue un adelanto —ustedes que siempre nos culpan de retraso— por decisión compartida entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén, lo que fue un adelanto de algo que estaba previsto en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad, que era el tranvía de Jaén, el Partido Popular, su Presidente provincial y actual Alcalde de Jaén, pues se opone —es decir, con todas las medidas a su alcance—, de manera taxativa, al tranvía de Jaén, hasta el punto de que dice que nunca se montará en el tranvía de Jaén.

Claro, usted plantea ahora que no se respeten los convenios firmados y que le demos solución a un tranvía de una ciudad en el que el alcalde nunca se va a montar. Claro, eso, cualquier ciudadano sensato no termina de comprenderlo, de entenderlo.

Porque, usted viene aquí —si usted me lo permite, con todo el respeto—..., viene hoy con un discurso de cordero, pero sus representantes municipales donde se ven afectados por los tranvías hacen un discurso de auténticos lobos. Porque, claro, el señor alcalde de Jaén no ha tenido reuniones informales con la señora Consejera. Mire usted, no. Han sido reuniones formales. ¿O es que las reuniones solamente son formales cuando el fruto de la reunión es que se hace lo que ustedes plantean? Y que si no se hace lo que ustedes plantean ya son informales. No, ha habido reuniones formales. Y la Consejería se ha comprometido a mejorar las condiciones del Ayuntamiento de Jaén en lo que se refiere a hacer frente al pago —que estaba establecido en diecisiete años, y la Consejería se ha comprometido a ampliarlo a treinta—..., del pago de los vagones. Pero es que usted ni siquiera tiene, señor Raynaud, la valentía de plantear aquí lo que el Alcalde de Jaén quiere, lo que el Alcalde de Vélez quiere, y lo que ustedes mismos han planteado, señor Raynaud.

Sean ustedes valientes. Digan ustedes lo que dijeron este verano en Vélez-Málaga en una rueda de prensa: usted, el señor Aznar y el alcalde de Vélez-Málaga. Digan ustedes que lo que quieren es que la Junta lo pague todo: la construcción, la explotación..., todo. Y que los ayuntamientos no tengan que poner absolutamente nada, porque eso es lo que dijeron ustedes en esa rueda de prensa que dieron en Vélez-Málaga, en el mes de julio, que iban a tener aquí iniciativas. ¿Dónde están, señor Raynaud, esas iniciativas? Sean ustedes, de verdad, tan valientes en el Parlamento como en las ruedas de prensa que dan por ahí, intentando incendiar la opinión de los ciudadanos, ofreciéndoles el todo gratis, siempre que lo pague otro. Porque ese es, señoría, de verdad, el debate que yo creo que tenemos que plantear.

Mire usted, plantear ahora o en cualquier momento, que el transporte público de viajeros, la rentabilidad solamente en términos económicos de tanto vale el billete, tanto cuesta, y, a partir de ahí, si no es rentable se cierra. Mire usted, eso es una barbaridad, y me parece que es el ataque más fuerte y más duro que se puede hacer al desarrollo sostenible de nuestra comunidad en términos de movimiento de personas o de mercancías.

¿Cuántos servicios tienen los ayuntamientos, que tienen déficit en relación con lo que cobran al ciudadano, y que, sin embargo, se mantienen? ¿O es que el Ayuntamiento de Jaén no tiene déficit en otros servicios, como la recogida de basura, ahora y con el anterior equipo de Gobierno? ¿Y va a dejar de prestar el servicio al Ayuntamiento de Jaén por eso? ¿Es que no tiene déficit la televisión municipal de todos los ayuntamientos que tienen televisión municipal, sean del signo que sean? Y, sin embargo, como es para hacer propaganda, y ustedes lo utilizan muy bien, pues no la cierran; las mantienen abiertas. ¿Por qué, señoría? Por algo que es evidente: porque los ayuntamientos y todas las administraciones tienen dos vías de ingresos: unas que vienen de las tasas o de los precios públicos que cobran por la prestación de servicios, y otra que vienen por la aportación de recargos del ayuntamiento, del Estado con la comunidad autónoma, en la distribución de los impuestos que todos los ciudadanos pagamos. Entonces, claro, en ese querer ahora ajustar las cuentas a su manera, desde los ayuntamientos que..., a los que acaban de acceder... Pero, claro, ustedes ahora siempre utilizan el concepto de la «deuda municipal nos impide...», «no podemos pagar las nóminas»... Sin embargo, los que gobernaban antes, que tienen más deudas, en Andalucía el Ayuntamiento de Málaga es el campeón de la deuda municipal, ahí no salen diciendo que no pueden pagar las nóminas o tal... Ahí no. Siempre echan la culpa al Gobierno socialista que ha perdido el ayuntamiento, pero sus deudas de Madrid, de Valencia, o de cualquier ayuntamiento, esas no existen. Por eso digo que, en

ese concepto de ajustar cuentas, ¿eso qué significa, que también van a devolver los ayuntamientos que ustedes han accedido ahora al Gobierno municipal todas las actuaciones que, sin ser competencias de la Junta de Andalucía en ese marco de colaboración entre administraciones, han llevado a cabo? ¿O que van a cerrar bibliotecas, polideportivos..., y otra serie de infraestructuras, porque tienen déficit? Porque, claro, es que ustedes están en el mercantilismo puro y duro de la acción política a nivel municipal. Ustedes no son servidores públicos en su gestión municipal, señor Raynaud; ustedes son empresarios duros, avaros y que no solamente buscan, como se puede decir, la riqueza y el beneficio en términos económicos, pero nunca en términos de servicio al ciudadano y en términos sociales.

Por lo tanto, señoría, yo creo que, para concluir, señora Consejera, yo creo que, a pesar de las dificultades del momento, fruto de la crisis, lógicamente, económica, estamos ante un conjunto de actuaciones que son fundamentales para el desarrollo de nuestra comunidad y de la vida diaria de los ciudadanos y ciudadanas que viven y que utilizan, y quieren utilizar, cada día, esos servicios públicos, de mayor calidad, más sostenible y más respetuoso con el medio ambiente. Y que tenemos que hacer un esfuerzo todos, todos, absolutamente todos, para que esos servicios públicos de calidad estén al alcance de los ciudadanos, no en términos económicos o mercantilistas, sino en términos sociales y de derechos de los ciudadanos. Eso, por lo menos, es, por lo que vamos a seguir trabajando desde el Gobierno socialista y desde las administraciones gobernadas por el Partido Socialista. Ustedes seguirán haciendo caja como siempre.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—muchas gracias, señor Cebrián.

Para finalizar el debate tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Señoría, muchísimas gracias por sus intervenciones. Y empezaré haciendo algunas reflexiones de carácter general sobre el debate, y, finalmente, algunas concreciones, como me ha pedido el diputado del Partido Popular.

Mire, señoría, si hay una Administración autonómica que está apoyando, impulsando y financiando sistemas tranviarios en España, esa es Andalucía. Y, para eso, le remito, para que vea cómo se están construyendo

otros sistemas tranviarios en otras ciudades en España, y cuál es la participación efectiva de los ayuntamientos: de Zaragoza a Murcia, por citarles solamente dos ciudades de distinto signo político. Pero podría verse en todo el mapa allí donde se estén haciendo, yo les invito a que vean cómo se están construyendo, y, desde luego, no le quepa la menor duda que es la Junta de Andalucía, la Administración autonómica que, en mayor medida, está financiando, apoyando, impulsando y ejecutando obras de infraestructuras en los sistemas tranviarios en la comunidad autónoma, sin ninguna duda, sin ninguna duda.

Nosotros lo que estamos... Por tanto, yo lamento profundamente que haya algunos ayuntamientos que hayan decidido dejar de prestar un servicio público o de no iniciar la prestación de un servicio público cuando la comunidad autónoma ha puesto a su servicio una infraestructura a coste cero. Efectivamente, todos los servicios públicos son deficitarios, todos los servicios públicos, lo que pasa que son las opciones políticas las que deciden qué servicios públicos son los que fundamentalmente apoyan o a qué dedican sus recursos. Y se dedican a lo mejor a ir..., hay quien se quiere dedicar a otras tareas de propaganda, pues naturalmente esa es su responsabilidad. Pero quienes estamos dispuestos a cubrir las infraestructuras, los servicios públicos de los ciudadanos, naturalmente sabemos que es a costa de una..., naturalmente, eso no es un negocio económico, es, simplemente..., lo que tienen es una rentabilidad social. Y, por lo tanto, son los ayuntamientos —yo, insisto, y así se lo he manifestado quizás al Alcalde de Jaén en la reunión formal que tuvimos al respecto—... que nosotros hemos puesto a disposición de esos ayuntamientos, a coste cero, las infraestructuras. En otros casos, cuando las infraestructuras se han dado en concesión, y luego entran en servicio, pues es en la tarifa técnica donde se tiene que incluir la recuperación del coste de la inversión. Cuando la infraestructura se ha puesto a disposición de esa Administración, a coste cero, la tarifa técnica depende única y exclusivamente de la diferencia entre, como en todo servicio público, entre lo que se le puede cobrar a los ciudadanos y lo que está dispuesta esa Administración a apoyar a la ciudadanía. Por tanto, esa es la situación de partida. Nosotros, en estos momentos, lo que..., nosotros estamos llamando a todos los ayuntamientos.

Y una cosa, señoría, yo sé que usted siempre tiene un tono muy correcto, pero solamente quería decirle que no le consiento que me hable de actitud sectaria con los ayuntamientos andaluces. No se lo consiento porque no la tenemos —y, particularmente, yo no—, no tenemos esa actitud sectaria, sino todo lo contrario, sino todo lo contrario. Así que vaya por delante, también, ese asunto porque creo que es una frase que no puede quedar en el Diario, en el Diario del Parlamento, sin que por mi parte se la rechace rotundamente porque en ningún caso la he tenido, en

ningún caso la tenemos y, por lo contrario, yo, con frecuencia, lo he dicho en esta Cámara en alguna ocasión: me gustaría más lealtad institucional, porque yo, algunas veces, señoría, pienso que no se trata ya de tener lealtad institucional, es que alguna mañana lo que necesitamos es paciencia institucional cuando tenemos que hablar con algunos ayuntamientos del PP. La lealtad institucional ya se nos supone. Es que no... La tenemos, pero es que hay algunas mañanas que lo que necesitamos es cargarnos de paciencia institucional para ver la colaboración que esperamos con algunos compañeros de su partido a la hora de poner en marcha, de trabajar conjuntamente para poner estas infraestructuras al servicio de los ciudadanos. Es así que, de sectarismo, nada; de paciencia institucional, muchos días, mucha.

[Intervención no registrada.]

¿Eh? No es cierto, señoría. Bien lo sabe usted, señoría: no es cierto.

Por lo tanto... Yo tenía ganas, señoría, usted sabe ya los datos porque yo he dicho que tenemos actuaciones en marcha por importe de 300 millones de euros y que hemos invertido en este momento, aproximadamente, la mitad, para que... Yo creo que usted es consciente de hacia dónde estamos, y, naturalmente, cuando en 2005 esas son las previsiones, quien hace esas previsiones en 2005 contaba con los recursos presupuestarios que iba a tener, que suponía, en los años sucesivos. Y usted sabe perfectamente, perfectamente, cuál es la disponibilidad de recursos presupuestarios para infraestructuras en estos momentos, dada la prioridad que también nuestro Gobierno hace a favor de otras..., fundamentalmente, de otras políticas sociales, política educativa y política formativa. Así es que, señoría, no voy a sacarle cuáles son las prioridades que están teniendo otras comunidades autónomas del Partido Popular con respecto a la distribución de sus recursos.

Por lo tanto, estamos ante un modelo, un modelo en todos los sentidos, o un modelo presupuestario o un modelo de dónde aplicamos los recursos. Como tenemos modelos distintos, naturalmente, es difícil que nos pongamos de acuerdo. Pero, por tanto, en el caso de los dos ayuntamientos en los cuales se firmaron convenios por parte de sus alcaldes, yo, eso, miro todos los convenios que yo he visto encima de mi mesa firmados por los anteriores consejeros o consejeras que me han precedido en la consejería. Compartiendo mucho o no compartiendo parte, pero eso es un compromiso institucional, y del mismo monto, de la misma manera ocurre con los ayuntamientos. Como decía el señor Cebrián, pues, cuando ha habido cambios de signo político todo es una ruina, pero, cuando ustedes siguen gobernando, pues parece que no ocurre nada, y, efectivamente, el ayuntamiento más endeudado que existe en Andalucía, con diferencia, es el de Málaga. Bueno, está en el ranquin del Top 10, yo diría del Top 5 de España.

En el caso de..., tanto de Vélez como de Jaén, creo que queda claro, estamos hablando de infraestructuras estrictamente urbanas. La Junta de Andalucía ha cumplido estrictamente, yo diría generosamente, la parte de su compromiso que es poner a disposición, a coste cero, esa infraestructura, y la puesta a coste cero, señoría, porque la ha puesto a coste cero...

¿Perdón?

[Intervención no registrada.]

En estos casos, no. Luego, hablaremos de los otros, pero, en estos casos, no. Estamos hablando de coste cero, en Vélez, y de coste cero, en Jaén. Señoría, voy a hablar de los otros, coste cero en estos casos. Y, por lo tanto, les corresponde, que así lo han firmado y así lo han solicitado, la puesta en servicio.

Material móvil, tanto en Vélez como en el caso de..., de Vélez, que solicitó, efectivamente, el cómo asumir... Yo recuerdo..., ya estaba yo de consejera, no sé cuáles fueron las reuniones anteriores, ya estando yo de consejera, ya se había llegado a un acuerdo con Jaén, y le ofrecimos exactamente las mismas condiciones que tenía Jaén, exactamente las mismas. No se llegó a un acuerdo porque el Ayuntamiento de Vélez no lo veía adecuado. Y no estamos hablando del actual alcalde, estoy hablando de la anterior corporación. Por lo tanto, cuando entró el actual alcalde, yo le dije que en las mismas condiciones con las que hemos estado negociando con el equipo anterior.

Por lo tanto, mismo trato y mismas condiciones. Y ahí no se llegó a un acuerdo porque el ayuntamiento no lo vio oportuno o conveniente o no le saldrían las cuentas, señoría, yo no lo sé.

Por tanto, nosotros hemos cumplido nuestra parte del convenio, y yo creo que aquí hay que apelar a la corresponsabilidad de todas las administraciones.

Ustedes aluden a la situación económica y financiera de los ayuntamientos, a la situación económica y financiera de todas las administraciones. Yo soy responsable del presupuesto de la Junta de Andalucía, y hay unas empresas que dependen de la consejería y que tienen que dar cuenta, pues, a todos los órganos de control, como no puede ser de otra manera, y eso me lleva, pues, también, a hablar. Nosotros le hemos hecho una oferta. Yo tuve una reunión formal con el Alcalde de Jaén, le hice una oferta de ampliación a 30 años del contrato, que actualmente tiene en 17 años, y cualquier otra oferta, porque nosotros tenemos que estudiar las cargas financieras porque, naturalmente, pues, nosotros tenemos que responder, también, ante nuestros órganos de control, y nuestras empresas, ante la Administración y también ante esta Cámara, de su contabilidad. Por lo tanto, aquí, nada, nada es gratis. Nosotros estamos haciendo la oferta hasta el máximo de nuestras posibilidades, de acuerdo con otras prioridades, con otros compromisos que tenemos, porque tenemos que hacer otras muchas actuaciones y, al mismo tiempo, por las posibilidades que podemos

ofrecerle, pero, naturalmente, no puede ser con carga solo a costa de la Administración autonómica, que los ayuntamientos han decidido no asumir, por las razones que sea o porque no les gusta, ¿eh?, porque no les gusta, porque entonces, señoría, ahí pocas dificultades hay.

Por lo tanto, comparto con usted que los que están sufriendo esta situación son los vecinos de esos ayuntamientos, pero que no miren a la Junta de Andalucía, sino a sus ayuntamientos, que están como..., está pasando, estamos viendo también, en algunos otros casos, que están en una situación de..., no sé si me saldrá la palabra, pero..., de incumplimiento de sus compromisos con sus vecinos. Es que lo que estamos viendo es que, cuando se llega a gobernar, lo que hay que hacer es gobernar y no echarle la culpa a otra Administración o al anterior equipo. Cuando uno asume el Gobierno, asume el Gobierno, y para eso pelea en unas elecciones y para eso los ciudadanos lo han votado. Y si todo va a ser..., y si ellos no entienden que han asumido un compromiso con sus ciudadanos, pues, naturalmente, no vamos a llegar a ningún lado.

Por lo tanto, yo creo que hay una falta de asunción de responsabilidad por parte de algunos ayuntamientos, de unas prioridades que han establecido que, naturalmente, que son políticas y que yo no voy a entrar a cuestionar.

En el caso de bahía de Cádiz, pues, realmente, las cuestiones que plantea, yo creo que ya está dicho con toda claridad en la comisión, es una comisión mixta la que hay, avanza técnicamente, está avanzándose y se están viendo los temas, se están discutiendo y se está llegando a acuerdos. Prueba de ese acuerdo son dos cuestiones, señoría, lo que ya he nombrado de que se van a iniciar las pruebas del tren tranvía que CAF nos entregará la primera unidad a final de año, y, por lo tanto, pues, siempre..., a mí me gusta más dar un par de..., margen, margen de un par de meses para que, bueno, que prefiero equivocarme por más que por menos, y, por lo tanto, nuestra previsión es que se entregue a final de año y que se pongan en prueba a principios de 2012, y se va a hacer sobre las vías de ADIF, ¿eh? Por lo tanto, en eso hay acuerdo.

Segundo lugar, segundo acuerdo, con respecto a las cocheras. Nosotros vamos a utilizar las cocheras de Jerez, las cocheras que pone, ha puesto o va a poner, porque todavía no las necesitamos, a nuestra disposición Renfe para utilizarlas en el caso de que no finalicen, no..., o hasta que se ejecuten los tranvías o cocheras de..., en Chiclana.

Acuerdo con el trazado, el acuerdo que había con la anterior corporación, señoría. Por lo tanto, las administraciones, los grupos o los representantes políticos, pasamos y los acuerdos institucionales tienen que..., tienen que mantenerse. Por lo tanto, el que había, el que había es un acuerdo con la anterior corporación. El ayuntamiento, ese trazado, el actual, de acuerdo con unos estudios de tráfico que ha hecho actualmente,

quiere otro trazado. Bueno, podríamos volver a estudiarlo, analizarlo, analizar las prioridades y pudiera ocurrir que, dentro de otros cuatro años, tuviéramos otra corporación con otro signo político y que decidiera otra cosa. Yo, simplemente, lo dejo sobre la mesa, señoría. Nosotros, desde luego... Ya nos cuesta trabajo hacer las actuaciones cuando parece que hay acuerdo con los ayuntamientos, ¿eh?, ya nos cuesta trabajo. Pues, si no hay acuerdo, señoría, pues tenemos tantas prioridades que, naturalmente, llevaremos el tren, el tranvía, a la cabecera, a la entrada de Chiclana, efectivamente, hasta el centro comercial que usted ha mencionado, pero sí..., pero eso yo lo dejo en la responsabilidad del ayuntamiento con respecto sobre su..., que qué quiere, que realmente qué quiere hacer, o solamente quiere manifestar un desacuerdo que, por otra parte, señoría, no hay. Le puedo decir que, estos momentos, que Chiclana tiene un gran conflicto con una sentencia judicial con respecto a su planeamiento urbanístico, y la consejería se lo está solucionando. Y estamos trabajando con ellos para buscar una solución para que la situación de una sentencia judicial, la que ha dejado al Plan General de Chiclana en estos momentos, nosotros, señoría, estamos trabajando con ellos para buscarle una solución a ese problema, y, por lo tanto, toda colaboración y ningún sectarismo.

En el caso, finalmente, efectivamente, de los tranvías del área metropolitana de Sevilla, ambos ayuntamientos de Dos Hermanas y Alcalá firmaron un convenio en los términos en los que le he dicho, igual que el Ayuntamiento de Sevilla, y estamos hablando del 17% en la construcción y del 25% en la explotación. Ellos lo saben, yo he hablado con algunos de..., con los alcaldes, concretamente con el Alcalde de Dos Hermanas, y ellos, efectivamente, van a aportar las cantidades que están previstas en su parte del convenio. Por lo tanto, no hay ningún problema, o no debía haberlo, y yo creo que tenemos que acostumbrarnos las administraciones a la corresponsabilidad y a hacer las cosas conjuntamente.

Por lo tanto, yo no le he dicho «o lo tiene decidido» —huy, qué barbaridad—, «no lo tiene usted decidido». No, le he dicho que lo estamos negociando, lo estamos valorando. Una de las opciones más posibles es que se incorpore a la explotación de la actual concesionaria del metro de Sevilla: eso es en lo que estamos trabajando. Pero ¿lo tenemos totalmente cerrado? No, señorías.

Por lo tanto, es una negociación, porque, naturalmente, es una ampliación de la concesión. Hay problemas también de competencia... Digo porque la Unión Europea en este tema es muy sensible.

Por tanto, todo tiene su complejidad jurídica, tiene también sus reclamaciones o intereses económicos. Nosotros tenemos que velar por los públicos, y la concesionaria por lo suyo.

Dicho eso, pues, naturalmente, estamos en un proceso de negociación. ¿Está cerrado? No. ¿No está, por lo tanto, definido finalmente el modelo? Sí. ¿Se

está trabajando en él? También se está trabajando. Así que en eso no tenga ninguna duda con respecto a nuestra ejecución.

Y, efectivamente, está muy avanzado el tranvía que corresponde a Alcalá de Guadaíra. En el caso de Dos Hermanas, pues como está también..., hay ahí unos desarrollos urbanísticos que todavía no están en carga, pues precisamente...

Bueno, y ya quisiéramos, cuando esos desarrollos urbanísticos estuvieran en carga y la población viviendo allí, naturalmente, que desde el primer día tuvieran una parada de metro en su ámbito, en su territorio. Yo creo que eso es una buena gestión, y eso se hace también en algunos otros países: que, cuando se planifica un nuevo desarrollo urbanístico, va con una gran infraestructura de transporte público. Pero, por lo tanto, en estos momentos no es una zona que ya esté ocupada.

Pero, vamos, es evidente que los recursos presupuestarios de los que hoy disponemos no son los que teníamos hace cinco años. Si no, no estaríamos hablando de crisis, no estaríamos hablando de la situación en la que esta economía globalizada, que a todos nos afecta, pues nos repercute, naturalmente, en los recursos presupuestarios. Porque siempre, señorías, debo recordar que —lo he dicho en otras ocasiones— nosotros estamos sufriendo la crisis en la medida en que nuestros recursos presupuestarios, pues están afectados por la misma, que proceden de los impuestos que pagamos los ciudadanos. Por tanto... Y, en el caso de la de Mairena, efectivamente, ha habido una reunión con el Director de la Agencia de Obra Pública y el Alcalde de Mairena. Por lo tanto, sectarismo ninguno, señoría, como sí habían tenido con el anterior alcalde, y en esa reunión pues sí se acordó que a final de este año —no se habló de octubre, creo, según me ha transmitido el director— se van a reanudar las obras, tal como hablaron en la reunión el director de la Agencia y el Alcalde de Mairena.

Creo que sustancialmente he respondido lo que me han preguntado.

8-10/APC-000643 y 8-11/APC-000469. Comparencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, sobre la situación del parque de viviendas sociales en Andalucía

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Finalizamos este punto del orden del día. Pasamos al siguiente, que es un debate agrupado también, de dos comparencias, a fin de informar sobre la situación

de las viviendas sociales en Andalucía, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y otra comparecencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, también, que dice «a fin de informar sobre el parque de viviendas sociales en Andalucía».

Cuando quiera, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Señorías, tal como acaba de indicar el Presidente de la Comisión, pues vamos..., paso a informarles, de acuerdo con las..., en los términos en que se ha formulado la petición de comparecencia, por parte del Grupo Parlamentario Popular, en un caso, y el Grupo Parlamentario Socialista.

Deduzco, señorías, deduzco —si he deducido mal, pues tendríamos que hacer otra comparecencia—, que ambas peticiones van dirigidas a la solicitud de información sobre la situación del parque público de vivienda, o el parque de vivienda protegida, propiedad de la Comunidad Autónoma, y al que también nosotros, administrativamente, solemos denominar el patrimonio residencial de la Comunidad Autónoma. Algunas veces hay confusión. Por eso decía que, si he acertado en la deducción, pues seguiré con la comparecencia; si no he acertado, pues entonces, señorías, nos emplazamos para la siguiente comisión.

Bien, como saben, el origen de este patrimonio residencial se remonta —es que esta historia es larga, ¿no?, y siempre, como es larga, pues es compleja— a actuaciones emprendidas por el Instituto Nacional de la Vivienda —ya nadie se acuerda de su existencia, el Instituto Nacional de la Vivienda, naturalmente—, de la Administración General del Estado, allá en los años cincuenta-setenta; que entonces acometió la construcción de grandes polígonos de vivienda, denominados, yo diría, sociales entre comillas, para la respuesta al fuerte incremento demográfico que experimentaba entonces la población española, y, sobre todo, al intenso éxodo rural que supuso el trasvase de millones de españoles del campo a la ciudad. Hoy eso se nos ha olvidado, pero ahí se encuentra buena parte del origen de la problemática que presentan estas viviendas sociales.

En esa fecha, el Instituto Nacional de la Vivienda construye grandes polígonos en la periferia de las principales ciudades españolas, en muchos casos carentes de servicios y equipamientos básicos, porque, en aquel momento, pues, primero, para el tipo de población a la que iba dedicado —si me permite que lo diga con estos términos—, no se pensaba que tuvieran derecho a los equipamientos y servicios que hoy el urbanismo entiende imprescindibles.

Bien, ese es el origen de muchos de los polígonos. Por ejemplo, citaré a alguno: Polígono Sur en Sevilla,

Almanjáyar en Granada, el Polígono del Valle en Jaén, Las Lagunillas en Andújar... Casi todos podemos tener en la cabeza uno de estos grandes polígonos y las condiciones en las que fueron construidos, y cómo han llegado hasta nosotros.

En ese momento... Bueno, entonces no es en ese momento, en los años ochenta, ya todas estas construcciones son de veinte o treinta años antes, y en los años ochenta es cuando se produce esa transferencia, cuando se producen las transferencias en materia de vivienda y suelo a la Comunidad Autónoma por parte de la Administración General del Estado. En ese momento el número de viviendas transferidas fue de 143.183, agrupadas en 2.461 promociones, barriadas, grupos..., que reciben distinta denominación, y que se habían construido, como decía anteriormente, principalmente en las capitales de provincia, y también en alguna ciudad de más de 20.000 habitantes, como el caso que acabo de enumerar ahora de Las Lagunillas en Andújar.

Se trataba ya entonces, señorías, de un parque disperso en el territorio, sobre el que la Administración central había ejercido un escaso control sobre las transmisiones ilegales que habitualmente se producían, promociones que ya presentaban cierto grado de deterioro físico y que se ubicaban en ámbitos débilmente integrados. Y cuando digo «débilmente integrados» lo digo en términos físicos y en términos sociales con el resto de la ciudad.

Por su parte, la Junta de Andalucía, como Administración competente en materia de vivienda, inicia ya sus primeros planes de vivienda, y, entre otras medidas o líneas de actuación, acomete la construcción de viviendas para destinarlas a alquiler de los grupos sociales con menores niveles de renta.

Yo haría aquí —no lo tenía apuntado, pero...— una reflexión al hilo de lo que acabo de decir. Es, en nuestro caso, ¿no?, esa vinculación alquiler con bajos niveles de renta, pues yo creo que también tiene connotaciones a la hora de la promoción del alquiler cuando lo queremos extender a otros grupos sociales, ¿no?

Bien, estas promociones que hemos construido a partir de los ochenta se localizan no solo en las grandes ciudades, no solamente en las ciudades de más de 20.000 habitantes, sino también se han construido en otras áreas rurales. De estas promociones que se han venido construyendo a lo largo de los últimos 25 años, una parte las ha construido la propia consejería competente en vivienda, en otros casos han ido adquiriendo cada vez más importancia las que ha construido la Empresa Pública del Suelo. También ha sido una práctica habitual el que en muchos casos la Consejería entendiera, y de acuerdo con los ayuntamientos, por una gestión más próxima al ciudadano, se procedió, o se ha procedido, a la cesión de la titularidad o de la gestión —dependiendo de los casos— de estas promociones a los ayuntamientos. Sin embargo, pues

muchos de estos ayuntamientos vienen renunciando a hacerse cargo de las mismas por las dificultades que ello conlleva, y su gestión ha retornado a la Junta de Andalucía. Así, a día de hoy, pues ochenta grupos de estos que fueron transferidos o traspasados a los ayuntamientos para su gestión, pues aproximadamente ochenta grupos y más de dos mil quinientas viviendas han retornado a la gestión de la Junta de Andalucía. Así, podría citar como casos más conocidos por alguno de sus señorías el caso del Polígono del Valle en Jaén, o el caso de calle Neblí aquí, en Sevilla. Bien, por lo tanto, ese es el punto de partida.

Bueno, y otra cuestión que quería enunciar es que, en paralelo, pues bien, porque así estaba previsto en los propios contratos de arrendamiento, en lo que se llama el acceso diferido a la propiedad, bien porque nosotros mismos lo hemos potenciado o los vecinos lo han solicitado, y buena parte de ese patrimonio residencial se ha ido enajenando a favor de los inquilinos.

Para que este panorama de partida, señorías, para poner de manifiesto una de las..., me parece la idea más significativa en estos momentos a la hora de la gestión de este parque, y es su heterogeneidad, es un parque muy heterogéneo por distintas circunstancias. Lo es por el origen de la promoción, procedente de Madrid, procedente del Instituto Nacional de la Vivienda, construido en los años cincuenta o sesenta, como esos polígonos y otros que no he citado, promovidos por la propia consejería, promovidos por EPSA, viviendas que EPSA ha recibido en el ejercicio de derecho de tanteo y retracto, ahí, por lo tanto, primero, el origen de todas esas viviendas es muy desigual.

Heterogeneidad también en la gestión, parte gestionado por la propia consejería, parte gestionado en sus servicios centrales, parte gestionado por la consejería en las delegaciones provinciales, parte gestionado con EPSA, no siempre con los mismos criterios de uniformes, ¿no?, y eso siempre dando ciertos problemas, llamémosles, de agravio comparativo, o gestionado por los ayuntamientos, como acabo de mencionar.

Heterogeneidad también en el régimen de tenencia, señoría. La mayor parte del patrimonio residencial continúa estando hoy en arrendamiento, pero esa mayor parte se sitúa ahora en el 59%, es la mayor parte, pero no es el ciento por ciento; un 32% se encuentra en proceso de compraventa, ya se ha hecho la compraventa a los vecinos, a los inquilinos, pero están..., todavía no han finalizado el pago de las cuotas. Unas, en torno al 7%, se encuentra en un régimen que estaba contemplado desde el principio, que es en acceso diferido, es decir que está en arrendamiento pero con derecho a la compra, porque inicialmente los que estaban en arrendamiento no lo tenían. Y hay alguna proporción, de un 2%, que están en situaciones variadas desde que estén vacantes, estén ocupadas en precario.

Y, finalmente, también quería hacer esa heterogeneidad a esas capas de heterogeneidad del parque

residencial, yo creo que hay añadir cuáles son las características físicas y el grado de conservación en función de la fecha de construcción, de los niveles dotacionales, del equipamiento, que afecta directamente, en resumidas cuentas, su mayor integración urbana y social.

Por tanto, un parque residencial de una gran heterogeneidad, y lo que incide claramente en su gestión y mantenimiento. Heterogeneidad que incluso es en la situación en la que se encuentran distintos vecinos dentro de un mismo bloque, o grupo de viviendas. Nos encontramos con prácticas, abuso consolidado, no ajustado a derecho, por no denominarlo de otra manera, pero prácticas difíciles de corregir, y yo añadiría, por tanto, señorías, y difícil de gestionar. Bien, pues, en este contexto la consejería viene desarrollando distintas líneas de actuación y política en relación con este parque de vivienda que, a la fecha de hoy, a la fecha de hoy, está constituido por 78.492 viviendas, distribuidas en 2.414 promociones. Ha habido..., la consejería ha llegado a gestionar en algún momento más de doscientas mil viviendas, un parque de viviendas de más de doscientas mil, pero, pues fundamentalmente, por la política de acceso a la propiedad, bien diferido y bien incentivado, pues, en estos momentos el parque residencial de la comunidad autónoma se sitúa en 78.492 viviendas distribuidas en 2.414 promociones.

¿Cuáles son las principales líneas de actuación que venimos desarrollando? Básicamente me referiré a la unificación en la gestión, la política de acceso a la propiedad, la política de mantenimiento y conservación, y, finalmente, a una política de gestión integral y multidisciplinar de este parque.

La unificación en la gestión. Anteriormente le comentaba que tenemos distintos centros, incluso propios, de la propia consejería, pero que no tienen una uniformidad en su gestión por distintas circunstancias. Pues bien, en relación a la gestión, la consejería lo que ha procedido, de forma progresiva, ha sido a la transferencia de la gestión y de la titularidad del parque de vivienda a la Empresa Pública de Suelo. Ha habido sucesivos decretos, o acuerdos de Consejo de Gobierno, nadie ha cambiado en el tiempo, el primero se produjo en 1999, el último, señoría, en diciembre de 2010. De hecho, tuvimos ocasión en una comparecencia en esta misma comisión, a principios de este año, de informar del mismo, que es el Decreto 448/2010, con ese decreto, con la transferencia prevista en este último decreto, todo el parque residencial de vivienda, patrimonio de la comunidad autónoma, quedará de titularidad y será gestionado en su integridad por la empresa pública de suelo. Con ello lo que pretendemos, en primer lugar, es acabar, al menos, con esa heterogeneidad en la gestión del parque autonómico de viviendas sociales, y sobre todo unificar en EPSA, con criterios más ágiles y empresariales, y sobre todo con criterios uniformes, la gestión de este parque residencial, su conservación

y mantenimiento, la atención a los vecinos y la política de enajenación del mismo, porque otra gran línea que hemos seguido en los últimos años, pero, al menos, en los últimos quince años, es facilitar o potenciar el acceso a la propiedad, en la medida también que han ido mejorando las condiciones socioeconómicas de la población residente en esas barriadas.

La propia consejería ha promovido la amortización anticipada de las cantidades aplazadas de las viviendas que estaban cedidas en régimen de acceso diferido, o incentivando la compra de las viviendas en arrendamiento, pero los propios inquilinos, a iniciativa propia, también han solicitado, o vienen solicitando con regularidad, la liquidación o el pago anticipado de las cantidades pendientes de vencimiento, sobre todo, además, cuando en algunos casos, como ahora mencionaré, se le han facilitado líneas de financiación más favorables.

Hemos hecho algunas modificaciones de nuestra normativa para incentivar la venta de viviendas, tales como el Decreto 377/2000, o el Decreto 448/2010, al que antes hacía referencia. Este segundo decreto, el último, el de diciembre de 2010, pues ha establecido condiciones más favorables al inquilino para el cálculo del precio de la vivienda y las condiciones de pago.

Así las condiciones de venta, lógicamente, van a ser variables en función de distintos criterios: la antigüedad de la vivienda, su tamaño, el estado de conservación, dónde esté ubicada, pero, en líneas generales, estamos hablando de un precio de enajenación de estas viviendas que se sitúa, a fecha de hoy, entre quince mil y veinticinco mil euros, donde, además, se le descuenta del precio de venta las rentas abonadas y se les facilita el crédito. Hay habido cambios, al principio [...] solamente se consideraban los últimos años de..., primero que estuvieran al corriente de los pagos de los alquileres, contabilizándoles después los últimos años, los últimos cinco años, posteriormente se le contabilizan todos los pagos desde el inicio que ocupen esa vivienda, y en algunos casos estamos hablando de los años ochenta, por lo tanto, de los 15 a los 25.000 de la cantidad que se paga es pequeña. Incluso la última medida que hemos tomado en este sentido es, pues, si quiere comprar la vivienda y no está al tanto de los pagos, pues también se pone al tanto de los pagos y también se les contabiliza en el precio de la vivienda.

EPSA ha promovido también distintas medidas, sobre todo en los últimos..., una vez que ha ido asumiendo la gestión, gestión y titularidad del parque, haciendo concretamente... Ahí tiene un plan especial de venta de 2010-2011, afectando a 250 grupos de viviendas y marcando precios unitarios y condiciones, precios y condiciones unitarias. Porque quizá, señoría, yo debo insistir en la disparidad de situaciones que se dan, y, por lo tanto, lo que los vecinos puedan ver como agravios comparativos.

En este periodo este plan de venta, que todavía no ha culminado, pues estamos, faltan dos meses, ¿no?, para culminarlo, pero en conjunto, hasta la fecha de hoy, lo que se han vendido son 1.490 viviendas por este plan especial que puso EPSA a principios de 2010, y además firmamos convenios con cuatro entidades financieras para que apoyaran esa oferta de venta, y, por lo tanto, facilitarían créditos a los inquilinos, a los arrendatarios para acceder, bien a un préstamo hipotecario, o a préstamos personales, según los casos.

Seguimos manteniendo contratos de empresas de servicios, precisamente para fundamentalmente el apoyo y realización de las tareas comerciales conducentes a la venta de estos inmuebles, y, por lo tanto, estamos en esa línea de acceso a la propiedad, siempre, naturalmente, que los vecinos lo quieren, quieren hacer uso de ese derecho, y facilitando las condiciones de adquisición de la misma.

Una tercera línea, aunque es naturalmente una obviedad, es una obligación por nuestra parte, es el mantenimiento, la conservación y la reparación del patrimonio residencial autonómico. De esta forma, señoría, en los últimos diez años hemos invertido en la conservación del patrimonio, conservación, reparación, mejora, hasta 350 millones de euros, insisto, en los últimos diez años, bien por aportaciones de la propia consejera o a través de EPSA. De hecho, todos los ingresos procedentes de las rentas de alquiler como de las ventas de estas viviendas, se destinan a reparación y conservación del parque de viviendas. Que, en algunos casos, estamos hablando..., en algunos casos, en años que podíamos decir que hay algún superávit, podíamos decir, en el montante de la suma de cobro de renta y venta, amortización de cuota, pues podemos incluso dedicar, si hay un excedente..., no suele haberlo, pero, si lo hay, lo dedicamos a otras políticas sociales, por ejemplo a eliminación de infravivienda, y en otros casos hacemos uso de las figuras contempladas en el Plan de Vivienda, particularmente de la rehabilitación singular de edificios, para mejorar las condiciones generales de las viviendas y de su entorno.

Pero a esas tres líneas, por una parte unificación de la gestión, y ya, como decía, con el decreto de diciembre de 2010, el ciento por ciento de todo el parque de la comunidad autónoma pasa a ser titularidad y pasa a ser gestionado por la Empresa Pública de Suelo de Andalucía. Facilitar el acceso a la vivienda a los vecinos en unas condiciones, entendemos, favorables, siempre naturalmente que ellos así lo estimen, lo requieran o les parezca adecuado. Y las inversiones que hemos hecho en su reparación y mantenimiento.

Hemos diseñado en los últimos tiempos un modelo de gestión integral y multidisciplinar, que va más allá de la simple gestión y mantenimiento del parque público de viviendas; un modelo que pretende avanzar en la cohesión y en la integración social de estas barriadas, que pretende avanzar en su recuperación y rehabilitación

integral, que no es solamente física sino también social y ciudadana, sustentada en la corresponsabilidad de los vecinos. Ya hablamos anteriormente de la corresponsabilidad de las administraciones; también vamos a extender esa corresponsabilidad con los vecinos.

A la cooperación con la Administración local, por supuesto. En el desarrollo coordinado con otras políticas transversales. Me refiero a las educativas, al empleo, a la seguridad, políticas familiares. Porque estamos hablando de colectivos sociales con problemas de integración social, también para nosotros muy importantes, y están en nuestros equipos. La Empresa Pública de Suelo tiene también entre sus equipos lo que llamamos la presencia de trabajadores o intermediadores sociales. Su trabajo es clave en muchos momentos para conocer la situación socioeconómica y familiar de muchos de estos vecinos, desde situaciones de desempleo, de baja cualificación profesional, o absentismo laboral, por citar algunas de las cuestiones. Tratar de orientarlos hacia los servicios sociales que mejor pueden ayudarles a mejorar esas condiciones. Y, sobre todo, el objetivo final es que se produzca esa integración social y ciudadana de los residentes en estas barriadas.

¿Por dónde hemos iniciado el desarrollo de este modelo de gestión integral y de corresponsabilidad? Primero, con la normalización del sistema de tenencia y con la reducción de la morosidad en el pago de los alquileres, que apuntan, precisamente, a esa corresponsabilidad de los vecinos al funcionamiento de las comunidades vecinales. Naturalmente, ese agravio comparativo se produce cuando unos están pagando sus cuotas de alquiler y otros no lo hacen. Y a la sostenibilidad de la gestión pública. También hablando en los términos que comentaba, aunque era completamente [*ininteligible*] anteriormente. Nuestros presupuestos tienen que ser sostenibles y tenemos que, naturalmente, contribuir a la mejora de estas barriadas, pero naturalmente todo no puede ser a costa de la Administración, porque ni sería justo para el resto de los vecinos ni adecuado en la distribución de los recursos públicos.

Bien. En el desarrollo de estas medidas, con un importante esfuerzo de las administraciones y con el apoyo de los intermediadores sociales... Cuando hablo de las administraciones, me refiero tanto a las de la comunidad autónoma como a los ayuntamientos. Pues, en estos momentos, hemos conseguido regularizar algo más del 60% de la titularidad de las viviendas. Naturalmente, yo creo que esta cifra admite las dos lecturas, la del vaso medio lleno y la del vaso medio vacío. Si tenemos regularizado el 60%, algo más, es porque no tenemos regularizadas las restantes. Por lo tanto, aquí hay un importante trabajo que hay que seguir haciendo para conseguir esa plena regularización de los residentes en las viviendas de promoción pública.

Por otra parte, esa política de regularización de la titularidad nos ha permitido recuperar hasta 11.300 viviendas, que han sido destinadas a otras tantas fami-

lias, es decir, que no estaban regulares, que no tenían título de propiedad, que tenían más de una vivienda o cualquiera otra circunstancia. Eso nos ha permitido recuperar 11.300 viviendas, las mismas que han sido destinadas a otras tantas familias, y cuya selección se ha hecho en coordinación con los respectivos ayuntamientos, y con informes socioeconómicos por parte de los trabajadores sociales, para ver cuáles eran las familias que podrían beneficiarse.

Por otra parte, como decía anteriormente, estamos trabajando en mejorar el cobro de los alquileres. Naturalmente, la sostenibilidad del sistema pasa también por que los vecinos que residen en estas viviendas paguen el alquiler que les corresponde. En la actualidad estamos en torno al 70% de recaudación, señorías. La medida del último decenio, los años 2000-2009, era el 52%. Por lo tanto, estamos avanzando, estamos en el 70, pero tenemos un 30 que actualmente no están contribuyendo socialmente, en los términos que se requiere. Por lo tanto, también podríamos hacer esa valoración del vaso medio lleno o medio vacío. Yo creo que este está por lo menos casi tres cuartas partes lleno, si estamos en el 70% en el cobro de las mensualidades de alquiler. De todas maneras aplicamos una política flexible para que puedan hacer frente a los pagos. Se tiene en cuenta sus condiciones socioeconómicas, las condiciones socioeconómicas de cada familia. Aquí también distinguimos, y algunas veces que hay una morosidad por razones puramente coyunturales, problemas familiares, situación de desempleo, y en otras, pues son de carácter más estructural. Y aquí la acción de los trabajadores sociales, pues, resulta así mismo fundamental.

Hemos hecho también un esfuerzo en cuanto al precio del alquiler de estas viviendas sociales. El Decreto 395/2008, que es el que aprobaba el Plan Concertado de Vivienda y Suelo, permitía que la renta anual se situara hasta el 1,5% del precio básico nacional. Por nuestra parte, por parte de EPSA, estamos manteniendo unos niveles de renta en la mitad de lo permitido por el decreto, en el 0,75%. Y, en cualquier caso, señorías, estamos hablando de unos alquileres cuya renta mensual oscila entre 25 y 60 euros. Esos son los valores en los que se están moviendo hoy los alquileres de la vivienda de promoción pública. Naturalmente, la diferencia entre 25 y 60 está siempre en función de cuestiones básicas, ¿no? Tamaño de la vivienda, la fecha de construcción, el estado de conservación y algún otro elemento.

Bien. Pues ya, a partir, pues, de ese objetivo que estamos trabajando, de la normalización en el régimen de tenencia, es decir, que el que habite en esa vivienda tenga un título, un título de reconocimiento de la legalidad de la posibilidad de su ocupación, en función de los criterios a los cuales esta vivienda, a la familias, tiene que estar destinada. Y a la normalización en el pago de los alquileres. Es decir, establecida lo

que entendemos que es la corresponsabilidad de los arrendatarios. Pues, seguimos interviniendo en otros frentes, como la mejora de los espacios comunes, la reurbanización de las barriadas o de sus entornos, la dotación de nuevos equipamientos y servicios públicos, o la colaboración con otras instituciones y administraciones para el desarrollo de políticas sociales y familiares, con el objetivo de su integración social. Estamos aportando, entendemos nosotros, ante un conjunto de barriadas que se han ido creando a lo largo de la historia urbana de nuestras ciudades —estamos hablando ya de los últimos cincuenta años—, y que naturalmente presentan unas características, una radiografía social y física que es necesario corregir.

Por tanto —y con ello acabo, señorías—, siendo conscientes del largo camino que nos queda por recorrer, que hay luces y sombras en el desarrollo del modelo de gestión integral e integrador que venimos..., que queremos desarrollar, nuestra gestión y presencia en las barriadas de promoción pública no se limita a una mera gestión administrativa ni a los trabajos de mantenimiento y conservación de las viviendas ni a adecentar las zonas exteriores, que también estamos trabajando en ello. Tratamos de hacer un trabajo de integración social y ciudadana de los vecinos que residen en estas viviendas y que puedan aproximarse a los estándares socioeconómicos de otras barriadas de su misma ciudad.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

A continuación seguimos con el debate, y para ello tiene la palabra la señora Martínez Martín, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidente.

Me gustaría agradecer, señora Consejera, en primer lugar, pues la exposición detallada que ha hecho de lo que es el parque público, el parque residencial de viviendas de la Junta de Andalucía; pero, en primer lugar, entiendo que haga una radiografía de lo que ha sido la historia, durante todos estos años, y el punto en el que nos encontramos ahora.

La exposición ha sido perfecta, si no fuera porque tiene muy poco que ver con la realidad cuando uno se acerca a esas urbanizaciones, a esos edificios de viviendas de promoción pública, a ese Polígono Sur o esas barriadas en tantos municipios de Andalucía.

A mí me gustaría decirle que, desde el año 1980, en que la Junta de Andalucía tiene las competencias

y que recibió —ha dicho— ciento y pico mil viviendas de promoción pública, en aquel momento del Instituto Nacional de la Vivienda, 143.000 viviendas, hasta las 78.000 que ahora tiene la Junta de Andalucía, pues ¿qué es lo que se ha hecho en todos esos años? Porque, claro, usted ha expuesto un programa interesante de lo que hay que hacer, pero es que han pasado, desde el año 1980 hasta la fecha de que estamos hablando, han pasado demasiados años sin que se haya hecho nada al respecto.

Usted es consejera desde hace un tiempo, y han pasado muchos consejeros, muchos presidentes..., o algunos presidentes de la Junta de Andalucía; pero lo que es una evidencia es que el Gobierno de la Junta de Andalucía, el Partido Socialista, nunca se ha preocupado por el parque público de viviendas en Andalucía, hasta el punto que usted ha relatado los vaivenes que ha tenido este propio parque. Se ha transferido a los ayuntamientos, y se ha gestionado en parte por los ayuntamientos, y ha dicho que, bueno, que eso, en determinadas cuestiones, no ha funcionado. Ha mencionado, por ejemplo, la promoción de Neblí. Pues, mire, curiosamente, Neblí fue transferida, o retornada, digamos, a la Junta de Andalucía, por un Gobierno socialista en el Ayuntamiento de Sevilla, que se lavó las manos de la gestión de las viviendas en alquiler porque, evidentemente, es muy complicado, para ayuntamientos, gestionar viviendas en alquiler, de las que ni siquiera tiene el presupuesto necesario para realizar las obras de conservación y de mantenimiento. Y eso es así. Todavía quedan ayuntamientos y, bueno, hay distintas situaciones. Pero qué curioso que fuera el Ayuntamiento de Sevilla, del Partido Socialista, el que en primer lugar se quitara de en medio estas viviendas y las retornaran. Todavía están pendientes otras promociones públicas, en Málaga, por ejemplo, que se están intentando hacer cargo de ellas.

Pero, bueno, el tema es que la competencia para la promoción pública de viviendas, para la gestión, para la titularidad de las mismas, es una competencia exclusiva de la Junta de Andalucía, establecida en el Estatuto de Autonomía en el artículo 56.1, y, hasta hace muy poco, yo me atrevería a decir pues que se ha ido..., bueno, pues saliendo al paso de todas estas viviendas, siendo, de alguna manera, voluntarista a través de la empresa pública o de la Consejería, o a través de los ayuntamientos; intentando hacer, de una forma voluntarista, pero, desde luego, poco rigurosa, pues distintas actuaciones, y prácticamente hasta..., bueno, este año, en diciembre de 2010, que se aprueba un decreto de cesión de todo el parque que quedaba en manos de la Consejería de Vivienda, se cede definitivamente a la Empresa Pública del Suelo de Andalucía para su gestión. Y esas líneas de actuación que usted ha referido, pues se han puesto en marcha hace muy poco tiempo. Hace un par de años, creo recordar, que es cuando la Empresa Pública del Suelo de Andalucía externaliza

un contrato de 10 millones de euros, 10 millones de euros, que, por cierto, fue un contrato fragmentado para adjudicar algunas empresas... No sé si es que la Empresa Pública del Suelo no tenía suficiente personal para ello, pero el caso es que saca un contrato de 10 millones de euros para regularizar todo este parque residencial en Andalucía. Y, a raíz de esos trabajos, me imagino, pues ustedes deciden poner en marcha una serie de actuaciones. Y lo último ha sido este decreto, como digo, en el que, además, se establece que la formalización de esta cesión, por la cual EPSA se haría cargo de todo el parque público de viviendas, se vincula a que se aprueben unas actas de entrega en las que se establezca cuál es la situación real de esas promociones de viviendas. Y eso, para hacer estas actas de entrega y esa cesión, esa formalización real del parque de vivienda pública, se establece que haya una comisión mixta, para que, bueno, pues este procedimiento tenga lugar.

Me gustaría preguntarle formalmente, señora Consejera, si esta comisión mixta se ha reunido y, por tanto, si se ha hecho ya algún acta de entrega de alguna de estas viviendas que eran titularidad de la Junta de Andalucía.

Y bien, en este decreto, de diciembre de 2010, se establecen algunas de las cuestiones, y, entre otras, pues, lógicamente, se dice que la Empresa Pública del Suelo, pues se hará cargo de todas las..., se subrogará en todas las obligaciones que le correspondieran a la Junta de Andalucía. Y una de ellas, por cierto, señora Consejera —le leeré—, una de ellas, la disposición transitoria primera, habla del pago del Impuesto de Bienes Inmuebles, en el que se dice que el pago del Impuesto sobre Bienes Inmuebles que grava el patrimonio residencial cedido en virtud de este decreto, devengado hasta el 31 de diciembre de 2011, será asumido por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Esto es lo que pone esta disposición transitoria primera, pero, no obstante, lo que está ocurriendo es algo bien diferente.

Y yo, bueno, pues en este momento lo que quiero, señora Consejera, es preguntarle claramente qué va a hacer, en este sentido, con todos los vecinos, que, desde hace unos meses, desde hace un año prácticamente, están recibiendo, por parte de la Empresa Pública del Suelo de Andalucía, que en algunos casos quizás no tuviera ni siquiera la titularidad cedida, realmente, de esas viviendas, están recibiendo cartas por las que se les gira el Impuesto de Bienes Inmuebles, en teoría repercutido en base a un artículo de un decreto de 1990 por el que se regula un régimen de arrendamiento de viviendas de promoción pública y en el que se dice que el arrendatario vendrá obligado a satisfacer gastos, así como tributos y demás cantidades, que en su caso la Consejería de Obras Públicas y Transporte abone por la prestación de servicios. Que habría que ver si el IBI es un tributo por prestación de servicios o más bien es un tributo que grava la propiedad, y, en este

caso, la propiedad es la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, o, en su caso, cuando su cesión se formalice, sería la Empresa Pública del Suelo de Andalucía.

Pero bien es verdad que, si este decreto dice esto, que habría que ver exactamente si es de aplicación, hay muchísimas viviendas en Andalucía que son anteriores al año 1990 a las cuales se les ha girado igualmente la carta de cobro del Impuesto de Bienes Inmueble, a nuestro juicio de forma ilegal, o, en todo caso, diríamos que no le corresponde, y que, por lo tanto, se ven en una situación de indefensión absoluta y no sabiendo qué hacer. Y, a partir del año 1990, a todas aquellas viviendas de promoción pública que se encuentren en curso de adjudicación o se adjudiquen a partir del año 1990, en teoría podría serles de aplicación; pero lo que es evidente es que, desde el año 1990 hasta la fecha, pues, desde luego, ha habido un pacto, no escrito, entre el arrendador y el arrendatario, por el cual, desde luego, no se les ha girado el IBI a los vecinos, y se les ha practicado solamente el recibo del alquiler. Y, claro, la cuestión se agrava porque la Empresa Pública del Suelo de Andalucía, o la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, a su vez, tampoco ha abonado el IBI correspondiente por estas viviendas a los ayuntamientos en los cuales se ubican las distintas promociones, que es verdad que están muy repartidas por el territorio andaluz.

Por lo tanto, la situación —permítame que le diga, señora Consejera— es de absoluto caos y desconcierto. Y yo creo que, en treinta años, la competencia de vivienda social, de aquellas personas que tienen menos recursos, que necesitan más atención, que es la política que ustedes dicen que practican, pues ha sido totalmente abandonada. En treinta años no ha habido una política clara de seguimiento de estas viviendas y de actuación de estas viviendas.

Por lo tanto, pues, ahora, lo que yo le pido es que retire ese cobro a esas personas, porque ustedes saben perfectamente que lo están haciendo y que lo están repercutiendo en el momento más duro de la crisis y a aquellas personas más desfavorecidas.

Estos son los recortes sociales, esos que ustedes dicen que hacemos los del PP, ¿no? Vamos, es que esto es un recorte social absoluto. Además, yo diría que, además, es que es una subida de impuestos, porque, evidentemente, es un cobro de impuestos.

Pero además, señora Consejera, es que está mal hecho —mal hecho no, fatal hecho—, porque los vecinos están recibiendo cartas con cantidades... ¿Usted cree que alguien en Sevilla paga 1.000 euros por una vivienda social de IBI, 1.000 euros anuales? Pues eso se le ha practicado a vecinos, además, con un piso exactamente igual al lado, otra cantidad diferente. Por lo tanto, los errores, si es que lo son, pues, desde luego, son más que evidentes. Y ante las peticiones de los vecinos de reuniones, de reclamaciones, de explicaciones, pues no hay absolutamente ninguna respuesta, ninguna

respuesta. Van a la empresa pública 20 veces, van a las delegaciones provinciales de vivienda 20 veces y no hay ninguna respuesta, ni por escrito ni de palabra ni se ponen al teléfono. Y, claro, esto además se agrava con el hecho de que muchos de los vecinos, muchas de estas promociones, están esperando a que se produzcan las necesarias obras de conservación en sus viviendas o vienen sufriendo la pasividad de la Junta de Andalucía, que usted ha manifestado ahora esas intenciones de regularizar los cobros de alquileres y demás, pero no son solo los cobros de alquileres, son los impagos de las comunidades que muchas veces les impiden, incluso, pagar el contrato de mantenimiento del ascensor... Y estamos hablando de edificios de siete plantas y que no tienen ascensor. Y que tienen a personas de edad avanzada recluidas en una séptima planta, sin poder bajar a la calle.

Y eso que usted ha hablado, de los grupos de atención multidisciplinar, pues igualmente es muy bonito dicho, pero, desde luego, si está funcionando en algún sitio lo desconozco, pero, desde luego, le digo que es absolutamente insuficiente, porque es cierto que hay que tener unos grupos de asistencia social especiales para detectar en aquellos casos donde se requieran apoyos por parte de la Administración, apoyos de subvenciones o ayudas extraordinarias para poder hacer frente, en algunos casos, al pago del alquiler o al pago de la comunidad; pero, desde luego, lo que nadie entiende, y yo le ruego que usted nos dé aquí una explicación, porque la única explicación que nosotros encontramos es que la empresa pública de Andalucía quiera hacer caja..., lo que decía antes el señor Cebrián de que el Partido Popular hace caja, es mercantilista... bueno, pues esta es la única explicación que entendemos, pero con la salvedad, con la gravedad de que, desde el año 1980, ustedes nos han repercutido el IBI hacia todos estos vecinos y, desde luego, la sorpresa es absolutamente mayúscula. Y yo, aquí, le pido que se pronuncie sobre cuál va a ser su actitud, si va a seguir repercutiendo el IBI, cuál ha sido la razón de por qué no se ha hecho antes, porque, claro, esto habla de una grave desorganización, por llamarlo de alguna manera, de una gran desorganización, porque si, efectivamente, había una base legal para cobrarlo, pues ustedes, perfectamente, hubieran podido hacerlo desde aquella fecha. Y se entiende, por tanto, que si no lo han hecho, ustedes han sentado un precedente que, desde luego, los vecinos están dispuestos a reclamar, y nosotros también, a reclamárselo y a que lo respeten. Porque ya les digo que es el momento más difícil, cuando una persona está pagando un alquiler entre 25 y 60 euros, que ustedes le cobren o le intenten cobrar en una carta un IBI de 1.000 euros anuales. Eso es que no tiene sentido ninguno. Por lo tanto, esto nos habla del caos absoluto, de la organización de todo este parque, que comprendo que, desde luego, es heterogéneo, como usted bien ha dado en todas

sus razones, que es complejísimo de abarcar, que tiene una antigüedad para su conservación difícil de mantener, pero eso no exime para nada, en absoluto, de la responsabilidad que ustedes han tenido, durante 30 años, del mantenimiento y del acrecentamiento de este parque público de viviendas.

Yo espero, por tanto, su respuesta y confío en que dé marcha atrás a esta medida que nos parece absolutamente recaudatoria y que además no tiene sentido ninguno, en ninguna de las normas escritas legales. Puesto que, en última instancia, la Ley de Arrendamientos Urbanos, la ley de 1994, establece que las partes podrán pactar que los gastos generales para el adecuado sostenimiento del inmueble, sus servicios, tributos, etcétera, sean a cargo del arrendatario. Pero es así que dice que para su validez este pacto deberá constar por escrito y determinar el importe anual de dichos gastos a la fecha del contrato. Y, desde luego, esto no se ha producido en ningún caso, es una medida que se ha tomado con una falta de transparencia absoluta. Sorprende que haya un decreto, de diciembre del 2010, cediendo 28.000 viviendas del parque social, instrumentando o habilitando a la Empresa Pública del Suelo de Andalucía para la gestión de 78.000 viviendas en toda Andalucía, y que en este decreto no se establezca ninguna norma de uso, de funcionamiento, de gestión, de transparencia y de diálogo con todo el parque de viviendas, con todas las personas que viven en todas estas viviendas.

Por eso, yo le pido una aclaración. Le pido que dé marcha atrás a esta medida —termino—. Le pido que dé marcha atrás a estas medidas, por una cuestión, porque está mal hechas, porque es injustificada y porque además es discriminatoria y absolutamente fuera de lugar, en un momento en que la crisis se está cebando con las economías más débiles, como son las que ocupan, en este momento, el parque público de viviendas en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

A continuación, tiene la palabra la señora Cuenca Cabeza, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, Presidente.

Señora Consejera, lo primero es agradecerle la información, los datos que nos ha dado en el día de hoy. No pasa lo mismo en aquellas comunidades que gobierna el Partido Popular, ¿verdad?, allí la información es inexistente, nula, cero.

El hecho de hacer un debate agrupado, señora Consejera, a nosotros nos parece interesante, porque debe favorecer e incluso enriquecer este debate, pero para ello, para esto, debemos recoger la información oficial que nos da la consejera e interpretarla. No podemos obviar la comparecencia, los datos, los números y montar un argumentario con los datos que yo creo, que yo supongo, que yo estimo, que son más o menos reales, o más o menos creíbles e interpretarlos de la manera que nos da la gana. Por eso, señoría, no es serio ni justo para los ciudadanos a los que nosotros representamos.

Dice la señora Martínez que el PSOE no se ha preocupado por la vivienda en Andalucía. ¿Y qué hizo el Partido Popular durante sus ocho años de gobierno? Este debate, señora Consejera, ya lo tuvimos a principios del mes febrero. Ya compareció aquí usted, y a mí me gustaría recordar que en aquel debate..., hoy no se ha dicho, pero en aquel debate la señora Martínez acusó a la Empresa Pública del Suelo de Andalucía de *asustaviejas*. Y en más de una ocasión le hemos pedido al Partido Popular que se retracte o que denuncie si cree que eso es cierto, pero, al día de hoy, nada de nada. Por lo tanto, más demagogia en el tema de vivienda. Yo voy a seguir pidiéndoselo al Partido Popular hasta que lo haga, hasta que se retracte. Hoy parece ser que por ese camino no van los tiros, van por otro sitio.

Dicho esto, señoría, tengo que hacer otra reflexión, en cuanto a las afirmaciones que aquí se han hecho. Son ustedes los mismos, señorías del Partido Popular, los mismos, a veces parece imposible pensar que, ustedes, los que liberalizaron el suelo, los primeros responsables de la burbuja inmobiliaria, los que contribuyeron al encarecimiento del precio de las viviendas, que hagan ustedes este discurso fácil en defensa de las viviendas sociales. A ustedes se les llena la boca de hablar de vivienda social, a los mismos políticos de derechas que cuando tienen responsabilidades municipales y cuando llegan a los ayuntamientos no apuestan por una vivienda social ni por una vivienda protegida. A ustedes, realmente, cuando llegan a los gobiernos municipales, no les interesa ese tipo de vivienda, y, por tanto, me vuelvo a remitir a los ocho años de gobierno del Partido Popular y a los ayuntamientos que ustedes gobiernan.

Yo voy a más. Se lo voy a demostrar en los presupuestos de las comunidades autónomas donde ustedes gobiernan, cuando lleguen, si es que llegan; cuando lleguen, si es que llegan. Porque ustedes, ahora mismo, están en una estrategia, en una estrategia para no presentar los presupuestos antes del 20 de noviembre y así que no sepan los ciudadanos por dónde meten ustedes la tijera para recortar. Pero el Grupo Parlamentario Socialista, señorías, está convencido de que, de aquí a las elecciones, vamos a tener algún presupuesto de alguna comunidad autónoma donde ustedes gobiernan,

porque de lo contrario sería una estrategia absurda y, desde nuestro punto de vista, irresponsable, que nos aleja aún más de la salida de la crisis, y, entonces, vamos a poder comparar con Andalucía. Creo que en el caso de Galicia lo vamos a ver pronto. Y vamos a ver cuál es la apuesta del señor Feijóo por las viviendas sociales. Porque para eso del doble discurso, señora Martínez, ustedes se las pintan.

Nosotros, señorías, los socialistas, impulsamos la Ley de Derecho a la Vivienda, ustedes votaron que no. Y ahí basamos y plasmamos nuestro modelo, impulsamos los planes de vivienda. Y tenemos claro un objetivo, siempre lo hemos tenido claro: que el mercado no puede ser el que decida quién tiene derecho a una vivienda. Y también nos parece igualmente importante otro objetivo, el que la vivienda no dependa de la voluntad política de quien gobierna en cada momento, sino que sea un derecho, el derecho de acceso a una vivienda.

Yo sabía que hoy veníamos a un debate que no tenía nada que ver con la petición de información. Sabía que hoy íbamos a hablar de los IBI. Ya, también tuvo lugar aquí una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que parece que solo le preocupan estos temas cuando estamos en periodos electorales, y hoy se le habrá ido el comparecer también aquí para el debate de la comparecencia agrupada sobre el tema del parque de viviendas sociales. Pero sabía que hoy desembocaría el debate de esta comisión, de esta comparecencia, en el tema de los IBI.

Señorías, ustedes saben que, a través del Decreto 416/1990, se regula el régimen de arrendamiento para las viviendas de promoción pública, y también saben que ese arrendamiento es el que mejor se adapta a las circunstancias económicas de aquellas familias con menos recursos. Ahora bien, ustedes tienen que estar de acuerdo conmigo, señorías del Partido Popular, en que hay que apoyar al que no puede pagar, al que..., y, por supuesto, dejar de lado al que no quiere pagar. Me lo decía el otro día una amiga, gran conocedora de esta materia: no vale el café para todos. En estos momentos, esto se cargaría el sistema público, evidentemente, y esto no sería justo. Hay que tener en cuenta las posibilidades económicas de cada familia, y eso no se puede hacer sin los servicios sociales comunitarios de los ayuntamientos. Por cierto, que el Partido Popular gobierna bastantes ayuntamientos en nuestra comunidad autónoma. Lo digo por eso que se ha oído aquí hoy de la lealtad institucional. Por tanto, se conocen ya experiencias de ayuntamientos que están colaborando con la Junta de Andalucía para detectar aquellos casos en los que los inquilinos no pueden pagar. Entonces, ¿qué se hace, señoría? Establecer un calendario de pago, adaptado a las dificultades económicas de cada familia.

Mire, señoría, para nosotros —se lo digo convencida— es tan importante detectar esta situación de incapacidad de pago real como detectar aquellos casos

de fraude, que también los hay, que también los hay. Y que, por tanto, yo creo que todos los grupos políticos tenemos que estar de acuerdo en esta afirmación.

Por tanto, para nosotros no es una medida injusta, todo lo contrario: es una medida justa. El ayuntamiento, como bien se ha dicho aquí, reclama a la Junta de Andalucía este impuesto. La Junta de Andalucía hace cumplir el decreto para que se pague este impuesto municipal y el alquiler mensual, para seguir manteniendo el parque de viviendas sociales, que va destinado a aquellas personas con menos recursos. En el caso de que el inquilino no pueda pagar, entran o intervienen los servicios sociales comunitarios de los ayuntamientos, los que, en la mayoría de los casos que gobierna el Partido Popular, colaboran poco. Y deben colaborar con la Junta de Andalucía para que se pague. Y el que no pueda, pues existen bonificaciones que tiene que aplicar el propio ayuntamiento. Esto es lo que se ha dicho hoy, durante la mañana de hoy, en varias ocasiones. Eso sí es lealtad institucional. Todos tenemos que hacer que esas ayudas sociales lleguen, pero lleguen a quienes lo necesiten, no a quien intente abusar de ellas.

Y ha hablado usted de recortes. Mire usted, los recortes, señora Martínez..., no duelen tanto los recortes; lo que duelen son las mentiras que ustedes utilizan para justificar esos recortes. Ha hablado usted de recortes en política en materia de vivienda. Yo le puedo hablar de los recortes que aplica el Partido Popular, porque, además, como ya llevan ustedes más de cien días gobernando, ya se sabe los recortes de sus políticas.

Y le voy a hacer dos... Le voy a hablar de dos comunidades autónomas nada más, porque podríamos seguir. En Castilla-La Mancha, eso sí son recortes, han eliminado ustedes la ayuda extra de 400 euros a 32.000 viudas. Han retirado la nómina de los dependientes..., retenido, perdón, la nómina de los dependientes, a pesar de haber recibido el dinero desde el Ministerio. Esos son los recortes de Castilla-La Mancha.

Vámonos a Galicia, otro ejemplo. Han recortado ustedes 245 millones de euros en sanidad y han recortado 254 millones de euros en educación. A mí me parece que ahí tienen ustedes una larga lista de recortes del Partido Popular para intentar confundir a los ciudadanos.

Y volviendo a la comparecencia, señora consejera, nosotros coincidimos con usted en la diversidad que tiene el parque de viviendas sociales de nuestra comunidad autónoma, y por este motivo valoramos positivamente el esfuerzo que hace su consejería a la hora de unificar los criterios de gestión, como bien nos ha mencionado usted hoy aquí en su comparecencia. Nos parece especialmente destacable ese plan especial de ventas, con un total, creo que ha dicho, de 1.500 viviendas, aproximadamente, vendidas desde el año 2010 hasta lo que llevamos de 2011.

En cuanto al mantenimiento del parque de viviendas autonómico, también nos parece importante la inversión que desde el Gobierno se está realizando. Y estamos, desde luego, hablando de una inversión que yo considero importante: 350 millones de euros, si yo no he hecho mal las cuentas, por lo cual..., para mantener y mejorar ese patrimonio residencial, incluso en estos momentos de dificultades económicas. En estos momentos de más complicación económica, señoría, es cuando hay que valorar el esfuerzo que hacen todos y cada uno de los ciudadanos por cumplir sus compromisos de pago. No solo los inquilinos de viviendas sociales de titularidad de la Junta de Andalucía, sino los ciudadanos en general. Y eso también nos parece que había que destacarlo.

Por eso, nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, consejera, aplaudimos el trabajo y el esfuerzo para reducir la morosidad, que ahora mismo se fija en torno al 30%, creo que ha dicho usted —por tanto, se recauda el 70%—, siempre aplicando una fórmula flexible con aquellas familias —como no podía ser de otra manera— que tienen más dificultades económicas y que, en la medida de sus posibilidades, tienen que hacer frente a una renta mensual que no supera los 60 euros —estamos hablando de 30 a 60 euros—. Y, por tanto, ahí quiero decirle otra cosa, señora Martínez: yo lo de los 1.000 euros anuales que se les solicita de pago de IBI..., yo no me lo creo, yo no me lo creo, es absolutamente falso y ahí faltan datos o algún criterio que no conocemos y que usted se ha reservado y no ha dicho hoy aquí, estoy convencida, porque 1.000 euros para una vivienda, que se están pagando de 25 a 60 euros de renta..., me parece que ahí nos falta alguna información o algún dato que usted conoce y no ha querido decir hoy aquí.

Y, como le he dicho antes, señora consejera, nos parece tremendamente importante también la inversión que se está realizando para la mejora y mantenimiento del entorno y de los edificios de ese parque social.

Yo termino ya, señor Presidente. Y, señora consejera, no podía ser de otra manera sino agradeciéndole la información que nos ha dado. Y deseando una cosa: que sigamos avanzando en la consecución de ese objetivo principal de la Ley del Derecho a la Vivienda de Andalucía, y como también recoge la Constitución Española y el Estatuto de Autonomía de Andalucía en nuestra tierra, que es el acceso a una vivienda digna. Ese es el objetivo. Ahí encontrará siempre el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cuenca.

Señora consejera, tiene la palabra para finalizar el debate.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Señoría, muchísimas gracias, como siempre, por su intervención y sus aportaciones. Y trataré de contestarle a las cuestiones que se han planteado.

Señora Martínez, me parece que usted es difícil de convencer con argumentos, muy difícil de convencer con argumentos, porque, cuando le doy los datos y le digo que hemos invertido 350 millones en los últimos diez años, no le he dado la información previa, porque, bueno, me parecía innecesaria... Bueno, o no necesaria, porque por otra parte es muy difícil estar haciendo una trasposición de las pesetas de 1985 a los euros de 2011, pero esa información existe. Por lo tanto, no puede decir que estamos hablando de una política voluntarista que hace un par de años se empezó. Entonces, claro, a mí me cuesta mucho trabajo convencerla con argumentos, que es lo único que tengo: argumentos.

Entonces, nosotros... Yo también he dicho que esto... Si he hecho esa radiografía, que parece que usted la ha comprado, esa radiografía, y que..., es precisamente porque yo creo que... Mire, yo no he venido aquí a hacer demagogia, en este tema es muy fácil hacer demagogia y..., pero parece que usted, señoría, en algún momento no lo ha podido evitar, como con los 1.000 euros, de los cuales ahora hablaré.

Entonces, usted sabe que nosotros estamos haciendo lo que tenemos que hacer, y sabe que lo que estamos haciendo lo estamos haciendo sin demagogia, aunque se pueda hacer demagogia con este tema. Yo no he venido aquí a hacer demagogia, yo le he explicado la situación. No estamos hablando de un grupo de viviendas de un origen histórico, por no decir otro, difícil, que hay que tratar de hacer actuaciones y que esto no sea como el mito de Sísifo, ¿eh?, que cosas que haces, cosas que tienes que volver a empezar, ¿no? Entonces, realmente hay que saber acertar con las políticas que se hacen, porque por invertir mucho tampoco resuelves los problemas. Hay que ser justos con estos vecinos y hay que ser justos con el resto de la ciudadanía, que pagan religiosamente sus impuestos. Por lo tanto, aquí no estamos haciendo demagogia: estamos haciendo política; estamos tomando decisiones de cómo abordar los problemas en estas barriadas, facilitándoles muchas cuestiones, con unos precios de alquiler muy bajos, y tratando de recuperar física y socialmente estas barriadas.

¿Que eso es difícil? Claro que es difícil, yo no le he negado; pero que estamos trabajando no hace dos años, sino hace más, se lo puedo garantizar, se lo puedo garantizar.

Y si he traído aquí los datos de las inversiones en conservación y mantenimiento de los últimos diez años es porque me parecía que era un dato sufi-

cientemente extenso. Pero datos de inversiones en conservación y mantenimiento en estas barriadas, señoría, los tenemos desde el momento en que nos hicimos cargo de este parque público de vivienda. Por lo tanto, mucho por hacer.

Yo ya he dicho en algunos temas: «Claro que tenemos todavía el vaso medio lleno y medio vacío». Si yo reconozco que hemos regularizado el 60%, y reconozco que estamos cobrándole al 70% de los vecinos. Eso crea agravios comparativos con los propios vecinos del portal B, que ven que el vecino del portal A no paga. Eso es muy difícil de gestionar, y, por lo tanto, esa es nuestra responsabilidad. Y, sin demagogia, y tomando algunas decisiones con las que se puede hacer demagogia, señoría, estamos trabajando.

Usted dice que los ayuntamientos...

Por tanto, gestión desde el primer momento, con luces y sombras, por supuesto, pero avanzando en una línea clara: regularización, cobro de alquileres, corresponsabilidad con los vecinos y trabajo no solamente en temas de mejora física de la vivienda, sino de integración social y ciudadana. Y, naturalmente, no es un camino fácil, pero nosotros no hemos renunciado a hacerlo, y en eso seguimos trabajando.

Dice usted que es difícil para los ayuntamientos gestionar, que por eso nos devuelven...

Yo no he hablado de ayuntamientos, ni socialistas ni del PP. Yo le he dado dos ejemplos concretos, de los que yo sabía perfectamente que usted iba a hacer uso. Por lo tanto, yo se lo he facilitado, señoría.

Por tanto —y ahora volveré a ese bloque de viviendas—, ¿es difícil gestionar desde los ayuntamientos, que es la administración próxima, y que es la que parece que se preocupa y conoce los problemas de todos y cada uno de sus vecinos, y ello retorna en parte a la comunidad autónoma? Pues claro que es difícil de gestionar, señoría, claro que es difícil de gestionar; pero para eso está la Junta de Andalucía, para que, cuando los ayuntamientos deciden que no son capaces de gestionar, nosotros estemos asumiendo ese compromiso, y recuperando la gestión de esos grupos. Pero, desde luego, con ninguna posición voluntarista, sino con una posición rigurosa, con una posición precisa y con unos objetivos que tardaremos el tiempo que tardemos en hacerlo, pero, naturalmente, con una senda muy clara en la que estamos trabajando.

Siempre, señoría, le diré que hay una normativa de carácter general: la que marca nuestros decretos, la que marcan nuestros convenios, y que cuando en un caso concreto... Y para eso están también los trabajadores sociales.

No tengo aquí la relación, pero no... Ni siquiera el número de trabajadores sociales que están ahora mismo trabajando en la Empresa Pública de Suelo dedicados a esta materia, que están en las distintas oficinas que tenemos, ¿no? Y, bueno podría facilitarle ese dato, si a su señoría le interesa. No, no son voluntarios, sino

que son trabajadores sociales que reconocen esos problemas y tratan de ayudar.

Naturalmente, nosotros tampoco podemos solucionar todos estos problemas que se les presentan a estas familias; pero, siempre que hay una familia que tiene algún problema concreto y que no puede pagar su alquiler, o que no pudiera pagar los impuestos que les corresponden, para eso están nuestros trabajadores sociales y para eso están nuestros servicios.

No es cierto, señoría, que no se les esté atendiendo. Ha habido reuniones recientes, que yo sepa, y directamente con el propio director de la Empresa Pública de Suelo atendiendo un caso concreto. Por lo tanto, se les están atendiendo en los problemas que plantean.

Tema de los IBI, al que usted hace referencia.

Es cierto que lo primero que se está produciendo, por parte de los ayuntamientos, es la regularización del cobro del IBI. Los ayuntamientos, pues están también preocupados por recuperar sus impuestos, y están procediendo a la regularización del cobro del IBI a las otras administraciones.

Nosotros, y no solamente la Consejería de Obras Públicas, otras muchas consejerías, otras muchas administraciones, la Administración General del Estado, la administración hospitalaria, la administración escolar, todas esas administraciones, somos propietarias de edificios en los ayuntamientos, y, por lo tanto, estamos llegando a acuerdos en el pago de los IBI, o en las compensaciones de los IBI con esos ayuntamientos. No estamos hablando solo de los IBI del parque social de viviendas.

Lo que la Comunidad Autónoma también, por otra parte, entiende, si se está haciendo este esfuerzo de compromiso y de recuperación de estas barriadas, pues es que el pago de IBI, que podían perfectamente los municipios reducirlos en un 90%, porque así lo estipula la normativa para las viviendas sociales, los ayuntamientos son plenamente autónomos para poder acceder a esta medida, como puede hacer en otras barriadas, y así nosotros se lo hemos solicitado en todos los casos. Solamente a partir de 2010 es cuando se ha empezado a repercutir a los vecinos el IBI, nunca con anterioridad mientras que la Empresa Pública de Suelo ha podido asumirlo, pero, efectivamente, es una normativa que existe desde 1990. Existe la normativa. Por lo tanto, tampoco nosotros pagamos los IBI a los ayuntamientos, ¿vale, señoría? La Junta no estaba pagando el IBI a los ayuntamientos. Luego, en ningún caso, en ningún caso, se la ha transferido a ningún vecino ningún IBI que la Junta no haya pagado. Es más, hay muchos IBI, que nosotros hemos pagado que no se les ha repercutido a los vecinos. O sea, nunca se le ha repercutido a un vecino un IBI que la Junta no haya pagado. Y hay mucho IBI pagado por la Junta que no se les ha transferido o repercutido a los vecinos: en ningún caso.

Por lo tanto, en estos momentos en que los ayuntamientos se están regularizando en el pago de esos IBI, nosotros estamos repercutiendo, y solo a partir de 2010, a los vecinos, porque así lo establecía una norma. Nosotros, en vez de decir que bueno, «pues ha estado veinte años sin pagarlo», dice «por qué se lo cobro ahora».

Bueno, es que en realidad nosotros no hemos repercutido ningún IBI que no hemos pagado. Los ayuntamientos están reclamando la regularización de los IBI, se está llegando a acuerdo con los ayuntamientos, y en algunos casos compensando los pagos de IBI por otras muchas deudas que los ayuntamientos tienen con la Junta de Andalucía; pero, si nosotros queremos hacer un sistema sostenible con respecto a la gestión de estas viviendas, son ellos, porque así lo determina una norma, los que deben pagar.

¿Que hay casos que porque sean anteriores a 1990, porque sean en otras circunstancias y no...? Pues naturalmente. Aquí estamos en un Estado de derecho, y, como estamos en un Estado de derecho, pues, naturalmente, quien no tenga por qué pagarlo no tendrá que pagarlo. Pero el Estado de derecho está en las dos direcciones.

El tema ya de los mil euros es pura demagogia, es pura demagogia. Es cierto que se ha cursado algún escrito con esa cantidad, que es un error —lo hemos dicho en varias ocasiones—, se ha cursado algún escrito con esa cuantía de los mil euros y eso es un error. Se ha dicho y se ha rectificado. Por lo tanto, no saquemos la primera carta diciendo que se ha cobrado ese IBI.

¿Qué pasa también en algunas promociones de vivienda?

Nosotros también estamos pidiendo al catastro, a Hacienda, que revise las valoraciones catastrales, porque hay algunas valoraciones catastrales que son altas, están hechas en función de la barriada en las que están, no del grupo de viviendas expreso. Y nosotros nos hemos preocupado de pedirle al Ministerio de Hacienda que revise esas valoraciones catastrales, pero corresponde, naturalmente, a otra administración realizarlo.

Por tanto, señoría, creo que es un tema que no es fácil de gestionar, por sus antecedentes y por sus características; que he explicado con toda claridad en qué momento estamos, los esfuerzos que se vienen haciendo no hace dos años, ni de forma improvisada, ni de forma rigurosa, ni de forma voluntarista, sino con una política social claramente diseñada de recuperación, en términos físicos y en términos sociales, de esta barriada, y, por lo tanto, me satisface enormemente su preocupación por estas barriadas sociales, señoría, que manifiesta una sensibilidad social que me gusta verla en un miembro del Partido Popular.

Muchas gracias.

8-11/POC-000072. Pregunta oral relativa al Centro de Transportes de Mercancías de Bailén, Jaén

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación vamos a pasar al siguiente punto del orden del día...

[*Rumores.*]

¿Perdón? ¿Quiere continuar hablando? Tiene tiempo para...

Pasaríamos al siguiente punto del orden del día, que son las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión, comenzando con la primera, que es una pregunta relativa al centro de transporte de mercancías de Bailén, provincia de Jaén.

Tiene la palabra su portavoz, el señor Mesa Ciriza, en nombre del Partido Socialista.

El señor MESA CIRIZA

—Muchas gracias, Presidente. Señorías. Señora Consejera.

Vamos a cambiar, dentro de las competencias de esta consejería, del tema de la vivienda a un tema muy importante también, que es el tema del transporte. Como su señoría conoce, y como yo creo que todos somos conscientes, la competitividad de nuestra economía, el futuro de nuestro sistema productivo, el crecimiento, por tanto, todo lo que conlleva en paralelo, que es el empleo, tan fundamental, tan deseado, tan ansiado en nuestra..., en estos momentos, va a depender en gran medida de la capacidad, del acierto, de la habilidad y de lo bien que tomemos esas decisiones que estamos, en estos momentos, tomando. Por tanto, va a depender de cómo vamos a ser capaces de organizar y gestionar la logística y el transporte de mercancías, eso es ... Eso no se le escapa a nadie que eso es una cosa fundamental y me consta, y creo que también todos lo sabemos, es una cosa palpable, que Andalucía, más concretamente su Gobierno, es consciente de esa realidad y consciente también de la posición estratégica que Andalucía tiene, lo que son los flujos de mercancías, está impulsando, está poniendo en marcha una serie de actividades, desde una apuesta pública por crear la mejor situación de que este camino hacia acoger y estar en los flujos de mercancías sea la adecuada. Pues, la Junta de Andalucía está haciendo un gran esfuerzo.

Yo voy a ir descendiendo y concretando en esta dirección a lo que se está haciendo en la provincia de Jaén, creo que la provincia de Jaén, dentro de ese área logística denominada Puerta Andalucía, que está en la entrada como su propio nombre describe, en la

entrada de Andalucía, que la conecta con el resto de España, hay actuaciones muy importantes de las que hemos hablado en otro momento, pero no es el caso ahora, como puede ser el Puerto Seco de Linares, que es una plataforma logística intermodal, que está situada estratégicamente en una confluencia de conexiones ferroviarias, en la que estamos hablando de una inversión para cubrir más de cien hectáreas, pero esa, que es importante, y que, si luego hay tiempo, hablaremos de ella, porque hoy, precisamente, en este momento en el que estamos tomando decisiones tan trascendentales por el transporte ferroviario y en el que si no tomamos la decisión adecuada, ese Puerto Seco del que estoy hablando puede ser que no tenga en la actualidad, la eficacia y el servicio, o sea, el que tenía originalmente previsto, pero, en fin, de eso hablaremos... Pero todo ese conjunto, también, pasa por un centro de transportes de mercancías en la ciudad de Bailén, un centro logístico vinculado al transporte por carretera, que está también situado estratégicamente en un nudo, en un cruce, en un enclave de caminos entre la nacional, la A-4, que une Andalucía con el resto de España, ante el paso de Despeñaperros, por tanto, la tradicional salida y entrada de mercancías de España con Andalucía, pero es que, además, confluye con la A-32, la conexión con Albacete, la Linares-Albacete, con la A-44, Bailén-Granada-Motril, y con una apuesta también muy importante de la Junta de Andalucía, que es la A-316, es la Úbeda-Estepa, con conexiones, por no insistir, uniendo en Úbeda con la A-32, en Jaén con la A-44, y en Alcaudete con la futura A-81, en Lucena con la A-45, para terminar en la A-92 en Estepa. Por lo tanto, es un punto estratégico, de ahí la importancia por lo que queremos que en esta comisión usted se pronuncie y nos diga al objeto de contestar la pregunta, de en qué situación se encuentra el desarrollo del proyecto centro de transportes de mercancías de Bailén.

Gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Mesa.

Señora Consejera, cuando quiera, tiene la palabra.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, Presidente.

Señoría, efectivamente, como usted acaba de exponer, el centro de transportes de mercancías de Bailén, pues, se está desarrollando dentro del plan, dentro del marco de la red de áreas logísticas de Andalucía, definido en el Plan de Infraestructuras. Y está integrado, junto con Linares, lo que denominamos nodo logístico

Puerta de Andalucía, por todas las razones que usted acaba de exponer.

Yo creo, señoría, que la red de áreas logísticas que se define en el PISTA es una de las apuestas más innovadoras de nuestro Plan de Infraestructuras. Yo creo que en estos momentos, pues, la red de carreteras que existe en la comunidad autónoma es ya una red potente, una red de las más altas en la proporción entre kilómetros de autovía que tiene la comunidad autónoma y habitantes o territorio, se encuentra entre las más altas, no de España sino de Europa. Y esa es una red que tenemos que seguir completando. Tenemos una red de infraestructuras ferroviarias que se está desarrollando en parte en la red de alta velocidad y también hay una red de transportes de mercancías por ferrocarril que puso..., que presentó el Ministerio de Fomento hace ahora también un año, yo creo que es donde se encuentra una de las principales potencialidades de un nuevo modelo de desarrollo económico en Andalucía.

Esta consideración del sistema intermodal de transporte de mercancías, que fomenta el uso combinado de ferrocarril, puertos y carreteras, esa intermodalidad tiene, necesariamente que ganar en eficiencia y en eficacia y, por lo tanto, en competitividad en el transporte de mercancías y hoy, señoría, la globalización de la economía pasa por que se mejoren en algunos puntos la eficiencia de los transportes, que significa un coste menor del producto final que llega al ciudadano.

Por eso el PISTA define once áreas logísticas, once nodos: seis costeros, coincidiendo con los puertos de interés general del Estado, y cinco interiores, bueno, ahí tenemos el Puerto de Sevilla, podía ser de los siete puertos de interés general del Estado, pero que también es área interior. Y, de los cuales, entre esos cinco, como acabo de mencionar, el nodo logístico Bailén-Linares es uno de ellos y de los más importantes.

Por tanto, nosotros, desde la Agencia Pública de Puertos de Andalucía que, al principio hay quien le choca, pero es que, realmente, es el desarrollo de los puertos secos, ¿no?, la conexión entre puertos y áreas logísticas, está perfectamente establecida y de ahí que la competencia del desarrollo de los nodos logísticos de la red de áreas logísticas de Andalucía, la esté realizando la empresa pública, la Agencia Pública de Puertos que ya ha creado, a su vez, una empresa, ciento por ciento participada por la agencia, denominada Red Logística de Andalucía. Esta es la empresa que está desarrollando los trabajos para la creación, constitución de todas las áreas logísticas, unas que ya existían, que están ampliándose, como el caso del centro de transporte de mercancías de Bailén, que paso ahora a detallarle en qué situación se encuentra.

Y, además, yo creo que también quería hacer mención al hecho muy reciente también que Bailén, estratégicamente, ha sido situado en la Puerta de Andalucía en relación con la península, con el centro de España, pues, recientemente se ha abierto al tráfico

un nuevo trazado del paso de Despeñaperros, se ha abierto al tráfico en sentido Madrid y parte del sentido a Andalucía, y según nos informaron en aquella..., puesta en servicio por parte de..., informó el Ministro de Fomento, en unos meses estarán completadas ambas calzadas.

Por lo tanto, de esa manera se va a suprimir uno de los puntos más conflictivos en las comunicaciones de Andalucía, ganándose en seguridad y fluidez y, por lo que al tráfico de mercancías hace referencia, en eficiencia. Es decir, que en ese caso yo creo que todavía se va a mejorar las condiciones, ese punto, esa posición estratégica del nodo logístico de Bailén, como consecuencia de la mejora o la superación finalmente del..., situación de menos seguridad que mantenía hasta ahora el paso de Despeñaperros.

¿Qué hemos hecho nosotros para la construcción del área logística de Bailén que requiere toda una tramitación y una operación que es urbanística y que es también de área logística? Pues, en 2009, ya se ha aprobado, nosotros..., establecida en 2007, las áreas logísticas, los 11 nodos, están establecidos en el PISTA. Y a partir de ahí, ya, inmediatamente se inició la elaboración del denominado plan funcional del área logística, que establece dónde se tiene que ubicar, con qué características, con qué dimensiones y con qué distribución de uso dentro de ellas. Ese plan funcional del área logística se aprobó en 2009, y ya se expropiaron, la APPA, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en ese momento, expropia los suelos, adquiere los suelos de su primera fase, que son 32 hectáreas, y, por lo tanto, esa operación en la que se invierten más de dos millones de euros, 2,2 millones de euros. Por lo tanto, ya hay una realidad física incuestionable con esa primera acción, identificados los suelos y las necesidades, pues, lo que se ha hecho es expropiar los suelos necesarios para su ubicación, la primera fase, 32 hectáreas.

Al año siguiente, en 2010, se inició, se aprobó con carácter inicial el plan especial de ordenación del área logística de Bailén, un documento de carácter urbanístico, puesto que los suelos, inicialmente, delimitados por el plan funcional eran suelos no urbanizables, y se sometió a información pública y a informe de las administraciones..., siempre, todos los informes preceptivos de todas las administraciones. En ese proceso, la Consejería de Cultura informó de la existencia de un yacimiento arqueológico que no estaba identificado o reconocido por nosotros, inicialmente, de forma que estamos en este momento acometiendo los estudios arqueológicos que nos manda la Consejería de Cultura para, según las características de este trabajo de prospección arqueológica, los resultados que den determinaran una actuación en uno y en otro sentido. En cualquier caso, simultáneamente nosotros estamos redactando el proyecto de urbanización, de tal forma que, en el momento que tuviéramos el informe favorable de Cultura, procederíamos a la licitación de

las obras, ¿eh?, para lo cual contamos con recursos. De hecho, nosotros tenemos ahora mismo estimado el coste de la urbanización, de esta primera fase, de estas 32 hectáreas del área logística de Bailén, en 12 millones de euros, y, por lo tanto, son recursos disponibles en la empresa pública. Por ello, señoría —y con ello termino—, el área logística de Bailén empieza a ser una realidad, el plan funcional está aprobado, los suelos necesarios de la primera fase expropiados, elaborándose el plan de ordenación del mismo y redactándose el proyecto de urbanización.

Una vez resuelto el trámite que nos demanda Cultura en relación a una nueva protección arqueológica por razones de seguridad, estamos en condiciones de proceder inmediatamente a la licitación de las obras de urbanización de este nodo logístico fundamental, que es lo para Bailén, pero que, además, tendrá efecto sinérgico y dinamizadores de toda la economía andaluza.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.
Señor Mesa.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias, Presidente.

Muchas gracias por la información, señora consejera. Satisfacción, porque todos somos conscientes de la situación económica por la que atravesamos, y que podamos estar en disposición de hacer una adjudicación de una obra por un importe de 12 millones de euros. Y es verdad, es verdad que es importante el transporte por mercancías, y, además, el que tiene una oportunidad de desarrollo ahora, efectivamente, por ese gran paso que se ha dado en esa obra de Despeñaperros, que no podemos olvidar, que esa obra llevaba mucho tiempo demandada, que ha sido una gran apuesta del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero —cada cual que aguante su vela—, ha sido una gran apuesta de este Gobierno, con una inversión cercana a los 300 millones de euros y que todos recordamos que vino a complementar y a reglar el chapuz que había dejado el Gobierno del señor Aznar cuando se fue, dejando una cuestión de dos carriles mixtos, curvas, y más curvas, y contracurvas. Al final, por fin hemos tenido una buena conexión entre Andalucía y Madrid.

Pero yo quiero insistir en que este centro de transportes y el transporte de mercancías hoy día tiene que hacerse compatible con el transporte sostenible y con el transporte del ferrocarril, con el transporte limpio, que es el futuro. Y, para eso, si hemos garantizado la conexión, con una gran apuesta, por una gran vía de

comunicación, como es el paso de Despeñaperros en esa autovía de nueva generación que se está haciendo en toda Andalucía y el centro de España, creo que no debemos levantar la guardia en algo que a mí me preocupa, que es en los ataques —entiendo yo, y es una opinión personal— que está teniendo el trazado del corredor ferroviario central, frente a intereses, y no digo yo que ilegítimos, pero intereses de grupos financieros y de otras comunidades por desplazar la aportación pública a otros corredores que no son el central, y que, en el central, yo le puedo asegurar, que se lo dice un diputado de Jaén, que, si nos quedamos fuera una vez más de lo que son los flujos de transportes y, por tanto, el progreso, tendremos que emigrar de nuevo, porque, en el momento en el que los puertos generen mercancías, y entre ellos se comuniquen y no haya objeto de pasar por el interior de Andalucía y de España, las grandes ciudades, como Sevilla, Córdoba, se conectarán con esos puertos; Madrid se conectará con esos puertos, y las provincias..., el norte de Andalucía, ¿con quién se va a conectar? Creo que hay que ser, yo creo que claros, en este contexto de que no podemos perder la oportunidad de tener un corredor central que garantice el desarrollo al que tienen derecho los ciudadanos de provincias, como los de Jaén, y a la que el sector público nos tiene que atender, más allá de la presión de los *lobbies* financieros y de otras comunidades, porque, si no, al final vamos a tener que dar la razón a la infamia y a la calumnia del señor Duran i Lleida, que dice que vamos a tener que ir al bar a esperar el PER, o, si no, a coger la maleta e irnos, porque la única manera que tenemos de estar garantizando nuestro desarrollo es estar en los flujos de transporte, y creo que yo lo tengo claro.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Mesa, debe ir finalizando.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias.

8-11/POC-000482. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la barriada de La Piñera, en Algeciras, Cádiz

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Mesa.

Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral en comisión, relativa a la rehabilitación de la barriada de La Piñera, en Algeciras, Cádiz. Para realizar la misma, tiene la palabra el señor García Rodríguez, portavoz de Izquierda Unida Los Verdes.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señora consejera, no puedo evitar el..., me tengo que lamentar de lo que se ha conocido recientemente de la opción por el Corredor Mediterráneo hace unos minutos, con lo cual, lo que ha dicho el señor Mesa tiene un carácter profético-dramático. Pero, en fin, eso es lo que hay.

En cualquier caso, con respecto a la pregunta que le formulamos, señora consejera, los bloques de pisos situados en las calles Ebro, Pisuegra, Jalón y Jarama, de la barriada de La Piñera, en Algeciras, Cádiz, están inmersos en las fases tercera y cuarta del Plan de Rehabilitación Integral de Viviendas de la mencionada barriada. En este sentido, los vecinos fueron realojados en otros, construidos por la Administración autonómica en la barriada de Los Toreros, con el objeto de proceder a la demolición de los inmuebles para construir, posteriormente, las nuevas viviendas. Esto habría estado previsto, estaba previsto, para el primer semestre del presente año, es decir, antes del mes de julio de 2011, sin que se haya iniciado hasta la fecha.

No representa...

Si quiere hacemos un receso, no sé...

Los representantes vecinales han mostrado su preocupación por el retraso, a la vez que han denunciado que el estado de abandono prolongado en que se encuentran estos inmuebles los ha convertido en un foco de suciedad y en un lugar donde proliferan actos vandálicos.

Señora consejera, ¿qué causas han motivado el retraso en el proceso de demolición en los mencionados inmuebles? ¿Qué plazos tiene previstos para proceder al citado derribo, el inicio de la construcción de las nuevas viviendas y su entrega a los vecinos afectados? ¿Y qué otras actuaciones, aparte de derribo y construcción, tiene previstas esa consejería dentro del Plan de Rehabilitación Integral de Viviendas de la barriada de La Piñera, en Algeciras?

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Tiene la palabra la señora consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Señoría, perdone el despiste de un minuto, pero estaba a su intervención.

Y, contestando a la pregunta o a las preguntas que me ha hecho, pues con precisión le diré que, bueno, ya sabe que ya hubo unas dos primeras fases de 64 viviendas cada una: una ya entregada y otra que se prevé entregar a principios de 2012. Que, ahora, esta segunda fase por la que usted se interesa, por la tercera y segunda fase, son 64 viviendas entre las calles Pisuegra y Ebro, y otras 48 en Jalón y Jarama, y que, en esa segunda fase, nosotros, para empezar, fue incorporar o incluir, en 2007, las barriadas de La Piñera y El Saladillo como áreas de rehabilitación integral, y también la creación de una oficina técnica en las barriadas para continuar con la ejecución de este programa.

Es una intervención no exenta de cierta complejidad, tanto por su tramitación urbanística como, sobre todo —y es donde estamos en este momento—, por el sistema de expropiación necesario, ya que estamos hablando de la demolición de las viviendas existentes.

La parte..., la tramitación urbanística ya está concluida: primero, a lo largo de 2009, primero en la aprobación inicial, y, luego, la aprobación definitiva. Se procedió a la delimitación de la unidad de ejecución, básica para cualquier proceso de expropiación. Y, posteriormente, aprobado inicialmente en 2009, finalmente en abril de 2010, se aprobó el estudio de detalles. Por lo tanto, la tramitación administrativa está concluida.

También, desde finales de 2009, se están agilizando los realojos. Se empezó con las personas..., con las familias cuyas viviendas presentaban mayor riesgo, y se..., y a principios de 2010 ya estuvieron realojados todos los vecinos que vivían que esa barriada.

¿Dónde estamos ahora, en este momento? Resolviendo los expedientes expropiatorios.

Al día de hoy, se ha llegado a un acuerdo con 57, de los 64 propietarios de la tercera fase, y 47, de los 48, de la cuarta. Es decir, quedan aún ocho viviendas pendientes de conseguir..., ocho viviendas pendientes de conseguir el acuerdo con los vecinos. Eso ha llevado a que el ayuntamiento, este verano, en agosto de 2011, pues aprobara el justiprecio para esas ocho viviendas. EPSA les ha notificado a los interesados las condiciones, para que aleguen si lo estiman oportuno. En estas ocho viviendas hay situaciones muy dispares. De hecho, ha tenido que publicarse en el BOP, porque algunos de ellos no estaban localizables. Otros casos tienen problemas de, por ejemplo, declaración de herederos —hay una multipropiedad y se tienen que poner de acuerdo...—. Pero, en cualquier caso, están todas resueltas menos ocho. Las que están resueltas se elevan a escritura pública y se inscriben en el Registro

de la Propiedad, y se admite... el pago que se da es el pago en especies con la nueva vivienda.

Por tanto, señoría, ya sabe lo delicados que son los procesos expropiatorios, que tienen que estar perfectamente finalizados para que podamos acometer conjuntamente todo el derribo del conjunto de ambas fases.

Nuestra previsión es que están en vía de solución estas ocho viviendas, están en vía de solución. Por otra parte, si hay cuatro titulares que parece que no se identifican, pues pasado el periodo de notificación en el BOP, si no hacen acto de presencia, naturalmente estaremos en condiciones de poder proceder. Pero necesitamos cumplir esos plazos para que no haya ningún problema con posterioridad.

Nosotros tenemos ya preparado el proyecto de derribo, y tenemos preparada la licencia municipal, porque el ayuntamiento nos ha concedido la licencia municipal, y nuestra previsión es proceder al derribo de las viviendas en el primer trimestre del año que viene, para... Estamos también trabajando en los proyectos...

Por tanto, tramitación desde el 2008, de la parte urbanística; delimitación de las dos figuras urbanísticas, que son la delimitación del suelo de la unidad de ejecución y el estudio de detalle; realojo de los vecinos, finales de 2009, principios de 2008; inicio de los expedientes expropiatorios, que están resueltos, de los 64 más 48..., pues de los 112 que son están resueltos 104, nos quedan 8 —¿ciento cuatro está bien dicho?—, nos quedan ocho, pero hay que esperar, señoría, porque usted sabe que, si tenemos algún problema, pues no podríamos derribar. Pero nuestra previsión es que se están resolviendo, que están... De hecho, al principio eran nueve, ahora son ocho, y que nuestra previsión es que a lo largo del mes de noviembre se pueda finalizar este procedimiento, y, por tanto, estamos hablando de derribos a principio de año, trabajando en los proyectos de redacción para poder licitar las obras.

Preguntaba su señoría también cuáles eran las actuaciones que teníamos previstas.

Bueno, las actuaciones que tenemos previstas, evidentemente, son la sustitución, la demolición de estas viviendas, y la construcción de las nuevas, que estamos hablando de una inversión en torno a los veinte millones de euros. Así que esa es, naturalmente la inversión que tenemos prevista, y la reconstrucción, una vez demolida, la construcción de las 112 viviendas de las tercera y cuarta fases.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señor García, tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera.

Hay una ligera discrepancia en los datos, sin mayor importancia. Según los datos publicados, de las 112 viviendas hay 108 ya con acuerdo. Solo quedarían cuatro sin acuerdo, pendientes de localizar los propietarios, en concreto tres de la calle Pisuerga y uno de la calle Ebro, y por ello el Ayuntamiento ha procedido ya a publicar en el boletín oficial de la provincia, el pasado 27 de julio, la notificación correspondiente para cuya respuesta de presentar su propio documento de tasación disponían de 20 días; plazo que, incluso en el caso de que fuesen hábiles, se ha cumplido con creces en este momento, ¿no?

Por tanto, se supone que eso debe estar resuelto, y no habría ninguna razón, en principio, teniendo, además, como tienen, licencia y el proyecto preparado, no hay ninguna razón para pensar que no podría estar en este mismo ejercicio presupuestario el derribo en marcha. Repito, por las fechas de 27 de julio, 20 días hábiles, etcétera.

En cualquier caso, bienvenido sea el que en el primer trimestre del año lo tomamos como compromiso, expresado por usted —se va a empezar la demolición de las viviendas existentes—, y nuestra pregunta, señora Consejera, es: ¿Supone la demolición la inmediata acometida de la construcción, o nos vamos a empezar otra vez otro proceso distinto? Es decir, entendemos que esto debe ser un proceso continuado, y, si ya hay un proyecto de demolición, que permitirá acometer con cierta rapidez esa demolición, entendemos que debería estar hecho también el proyecto de construcción, para, una vez culminada la demolición, que no se sigan acumulando retrasos. Hay que recordar que estaba previsto acometer esta demolición antes del mes de julio, en el primer semestre del año 2011. Por lo tanto, vamos acumulando al menos seis meses de retraso con respecto a la demolición.

Por tanto, señora Consejera, le concreto, para su segunda intervención, dos cuestiones. Primero, ¿está ya hecho el proyecto de construcción? ¿Está previsto, una vez culminada la demolición, comenzar el proceso de construcción? Y, en cualquier caso —lo más importante—, ¿en qué fecha cree usted que pueden estar estas viviendas a disposición de los vecinos actualmente realojados de la barriada de La Piñera en Algeciras?

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García.
Señora Consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Sí. Una aclaración, señoría.

Cuando yo vi también una noticia de prensa diciendo que solamente quedaban cuatro viviendas pendientes, me han ratificado que no, que sigue habiendo ocho viviendas pendientes. Hay, si entramos en el detalle, cuatro, de las que parece que los titulares dicen que están desaparecidos —no me gusta mucho la expresión, pero será que no están localizados—, y de los otros hay cuatro expedientes complejos, tal como me detallan, pues dos están en manos de bancos, porque han sido embargados, y, entonces, pues hay que hacer un acuerdo con ellos. También —lo que comentaba anteriormente— otro expediente que está pendiente del proceso de declaración de herederos... En fin, que están los cuatro que no están localizados y estos cuatro que tienen una serie de circunstancias; que no es la voluntad del propio vecino, hasta ahora, no es la voluntad del propio vecino la que ha impedido que se expropian, sino que hay, o bancos, o un declaración de vecinos. Por tanto, a mí me han confirmado que son ocho los que quedan.

En cualquier caso, creemos que en el mes de noviembre, diciembre, van a estar solucionados. Por tanto, yo he dado las fechas de principio de año porque parecía más prudente; pero lo que sí tenemos es el proyecto de derribo, que está preparado, la licencia municipal para el derribo está concedida. Por lo tanto, eso podría ser tan inmediato como se terminara el procedimiento expropiatorio.

Proyecto de construcción: está en redacción, señoría. No está finalizado, está en redacción. Por lo tanto, tenemos que terminar el proyecto, están valoradas las obras —yo le decía anteriormente— en veinte millones de euros, y, naturalmente, en el momento en que tengamos el proyecto de redacción terminado, yo confío en que tengamos los recursos presupuestarios, por lo que caracteriza a EPSA, tengamos los recursos presupuestarios para hacer esta actuación, y, por lo tanto, acometer las obras inmediatamente. Con «inmediatamente» quiero decir, yo entiendo, a lo largo de 2012.

En cualquier caso, ¿cuándo se terminarán las obras? Pues yo ahí, señoría, no lo sé. No sé si el proyecto de redacción tiene 18 meses, 24 meses... Yo creo que, en ese momento, cuando saquemos a licitación las obras, yo no sé qué plazo de ejecución tendrán.

Estamos hablando de 112 viviendas, no estamos hablando de un grupo de cuatro viviendas. Estamos hablando de dos fases, 112 viviendas. Según determine el proyecto de redacción, pues ahí creo que no podré... No se lo digo porque, simplemente, no sé. Habitualmente estamos hablando de 18 o 24 meses para proyectos de estas características. Ese es el momento, creo, señorías, de poderlo decir con precisión.

8-11/POC-000539. Pregunta oral relativa a alojamientos protegidos**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Consejera.

Siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a alojamientos protegidos.

Tiene la palabra la señora Martínez Martín.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí, Presidente.

Señora Consejera, los alojamientos protegidos son una figura para el impulso del acceso a la vivienda a los más jóvenes en distintas fórmulas, recogidos en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, y me gustaría que usted nos diera datos sobre cuáles han sido los objetivos que se han promovido desde que esta figura, desde 2008, se puso en práctica a partir del Plan Concertado, en las tres modalidades de alojamientos protegidos en alquiler, alojamientos protegidos universitarios y alojamientos protegidos de promoción pública.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora Consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, Presidente.

Señoría, efectivamente, como usted bien conoce, por vez primera es el Plan Concertado de Vivienda y Suelo el que reconoce esta figura de alojamientos protegidos como una figura propia del plan para determinar los grupos sociales o generacionales específicos: jóvenes, mayores, grupos de exclusión social, mujeres maltratadas, también en Andalucía está teniendo importancia para alojamiento de jornaleros, ¿no?, de trabajadores temporales en el mundo rural. Y, entonces, los colectivos son un poco más amplios.

Ya con anterioridad se había contemplado, desde 1998 ya se venía hablando de algo intermedio entre la vivienda clásica, ¿no?, la vivienda familiar y el alojamiento en la residencia colectiva. Pero es verdad que es el plan de 2008, que lo recoge con precisión, aportando, yo diría, recursos significativos por parte del Estado.

En materia de subsidiaciones tenemos en total más de cien millones de euros previstos para esta figura. Yo creo que están muy protegidas, si me permiten la expresión: más de cien millones por parte de la Administración General del Estado, del plan estatal, y más de treinta y dos millones de subvenciones por parte de... Perdón, las subsidiaciones son más de cien millones: el Estado aporta en torno a sesenta y nueve millones, y la comunidad autónoma, en torno a 32 millones.

Y, por otra parte, el Capítulo de Subvenciones, son más de treinta y dos millones aportados fundamentalmente por el plan estatal. Son las tres categorías que usted conoce: de alojamiento protegido, de promoción pública y para universitarios. Los de promoción pública tienen una singularidad que le está dando algunos problemas en la gestión, que es que son, como creo que conoce bien, aparte que están dirigidos a las personas con menos ingresos, hasta un IPREM solo, o con riesgo de exclusión social, y tiene la particularidad de que pueden ser construidos sobre suelos dotacionales, son los que están clasificados en el planeamiento como de servicios, dotaciones o equipamiento, y, por lo tanto, en algún caso me consta, porque es la misma casa, ¿no?, me consta que tienen dificultades para conseguir la..., porque no están tan claros los tipos de suelo en los que se están ubicando, y, naturalmente, los universitarios.

Bien, a fecha de hoy, que es lo que yo creo que usted me está preguntando, del total de alojamiento protegido que contempla el plan estatal, la comunidad autónoma ha firmado casi el 40% de esos alojamientos. Estoy hablando de 1.946 o 1.948 alojamientos en total; es el 40% de todo lo que el Estado ha puesto..., de los cupos que ha establecido para esta figura, lo que yo creo que debe servir de indicador de la voluntad de la Junta, apostando por esta figura de alto contenido social.

Tampoco se nos debe escapar, señoría, y usted recordará bien el debate al inicio de que se promueve esta medida, que se veía con cierta reserva. A algunos ayuntamientos tampoco les parecía muy adecuada, ¿no?, por lo que entendía que podía ser un alojamiento por colectivos, pues, con ciertas condiciones de no integración social, y hubo cierta reserva también en sus orígenes para ponerse en marcha, ¿no?

Por tanto, la situación a fecha de hoy es la siguiente: ya están ejecutados 279 alojamientos; 497 —casi quinientos— cuentan con financiación, de lo cual yo diría que no es poco, ¿no?, porque tienen las mismas dificultades de financiación que tienen otras promociones. Me consta, por ejemplo, en algún caso, de alguna universidad, no estoy hablando ya de alguna promoción universitaria de las que se han promovido, que se... Me constan las universidades de Jaén, Cádiz y la Pablo de Olavide, aquí en Sevilla, ¿no?, algunas cuentan con problemas de financiación. Bueno, en cualquier caso, no dispersándonos: 279 ejecutados; 497 cuentan con financiación, de los cuales 222 están en ejecución. Otras 364 van a ser objeto de firma de

la próxima Comisión Bilateral, vamos a presentar 12 convenios, hoy ya tienen toda la documentación en regla, y en la próxima Comisión de la Bilateral, que la celebraremos en el plazo de..., pronto, ¿un mes?, ¿dos meses?, en un plazo de un mes, pues se va a... Ya tenemos preparados 12 convenios, y que son en total 364 actuaciones.

Y hasta completar el cupo hay 808 actuaciones que se encuentran en distintas fases de tramitación de la documentación, o no está completa la documentación en la mayoría de los casos; algunos están ya teniendo la documentación, tienen problemas de financiación o, como les decía anteriormente, también en algunos casos..., la mayoría es que todavía están tramitando la documentación, pero que tienen algún problema de carácter urbanístico, por lo..., como decía anteriormente, que no es necesario resolver este problema antes de proceder a su calificación.

Por tanto, con la dificultad que decía anteriormente de una figura del plan nueva, con unas características muy precisas, no siempre o inicialmente bien recibidas en estos momentos, lo que la comunidad autónoma se está..., lo que se ha promovido es o lo que se llegó a..., en el cupo estaba próxima a las dos mil, 1.948 viviendas, perdón, alojamientos, de los cuales, repito, 279 están ejecutados, 497 tienen financiación, 364 vamos a presentar para su firma en la próxima Comisión Bilateral, dentro de los recursos de 2011.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera. Señora Martínez, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Me convencen sus argumentos cuando usted tiene argumentos, pero es que..., permítame que le diga que muchas veces no tiene argumentos y muchas veces no me responde.

Mire, los alojamientos protegidos, efectivamente, son una figura que viene de planes antiguos. Como usted bien conoce, la sucesión de planes que se han hecho en la Junta de Andalucía, lo que hace, en muchos casos, es simplemente cambiarle el nombre del programa y ajustar mínimamente algunas de las condiciones; es el caso, por ejemplo, de la rehabilitación de barriadas, que en un plan se llama rehabilitación concertada, en el otro se llama rehabilitación de centro y casco, etcétera, etcétera. Pero la finalidad es la misma.

Y, bueno, la novedad de los alojamientos protegidos consistía en que era una tipología de vivienda, porque

al fin y al cabo es una vivienda porque se va a vivir en ella, tanto personas jóvenes como mayores de 65 años, en la que se comparten una serie de espacios comunes, y que la vivienda es más reducida. A nosotros, que nos parece que es una opción positiva y que puede dar respuesta a distintas situaciones económicas, porque no solamente estamos hablando de aquellas rentas, digamos, débiles, como es el caso de la promoción pública, con mensualidades de 55 a 64 euros, sino que también estamos hablando de..., por ejemplo para los universitarios, pues rentas mayores, de 148, o para los alojamientos protegidos en alquiler son para rentas de hasta 3,5 el IPREM, que, desde luego, para las capas en las que estamos hablando, está claro que es un modelo que se adapta perfectamente a la situación de muchos jóvenes mileuristas que podrían entrar a disfrutar de este tipo de viviendas. Pero, claro, el balance que nosotros hacemos es que, a fecha de hoy, pues se han ejecutado 279. Nos parece un balance absolutamente pobre para Andalucía, valorándolo en lo que es y en lo que ha podido llegar a ser para esas familias, para esas personas que han accedido a estas viviendas. Pero, desde luego, nos parece un balance realmente pobre. Si esta es la apuesta que el Gobierno ha afirmado hacia la cual se dirige el nuevo convenio con el Ministerio, digamos, en relación a que ya se han suprimido las ayudas a la entrada de la vivienda, pero que ahora se va a potenciar el alquiler, pues si esta es la potenciación del alquiler que ustedes hacen, pues la verdad es que nos parece realmente, bueno, inaceptable, porque llevamos muchos años... Llevan ustedes muchos años como Gobierno de la Junta de Andalucía, y me gustaría insistir en que son ustedes los que han gobernado durante 30 años, por mucho que los portavoces del Partido Socialista aquí traten de remitirse a los gobiernos de otras comunidades autónomas. Pero nosotros hablamos de lo que pasa aquí en Andalucía y de quienes han tenido las competencias exclusivas en materia de vivienda, de promoción pública en Andalucía durante estos 30 años. Por eso, es la valoración que nosotros hacemos.

Y a mí me parece inaceptable que, por ejemplo, en Sevilla tengamos un proyecto de este tipo en un sitio realmente extraordinario, lo cual me parece estupendo, como las viviendas de San Bernardo, del entorno de San Bernardo, que empezaron el proyecto en 2001 y que están en el 2011 y el proyecto está parado, parado, totalmente parado. Y es una promoción de la Empresa Pública del Suelo de Andalucía. Por lo tanto, yo..., permítame que le diga que con estos argumentos reales solamente hace falta salir a la calle, ver la obra parada y saber que lleva desde el 2001 funcionando para ver que realmente pues se habrán puesto muy buenas intenciones, pero, desde luego, los resultados son más que discutibles. Y coincidimos en que todos tenemos el mismo objetivo, y es que las personas que tienen hasta

niveles de renta de 3,5 o de 2,5, o aquellas que son destinadas para la promoción pública, pues tienen todo el derecho a disfrutar de que las administraciones, en base a unos planes de vivienda, que se presupuestan con los impuestos que todos pagan al Estado, pues tengan derecho a disfrutar de esa promoción pública de vivienda y tengan garantías de poder acceder después a ella en situaciones de transparencia y de eficacia. Por eso, yo, señora consejera, le vuelvo a decir que el balance me parece que es absolutamente pobre. Le pido que haga valer el convenio unilateral... Perdón, el convenio firmado con el Ministerio de Fomento, antes de diciembre de 2010, en el cual se recortó, absolutamente, ese convenio —termino, señor Presidente—, y que, por supuesto, impulse esta modalidad de alojamiento protegido que a nosotros nos parece positivo, pero que, desde luego, a la vista de los resultados, prácticamente, es como si no existiera: en Andalucía, 279 alojamientos para jóvenes y mayores es como si no existieran.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, Presidente.

Señoría, empieza usted bien reconociendo las cosas. Empieza usted reconociendo las cosas como son, pero, luego, ya se da cuenta de que no puede ser. Entonces, ya, inmediatamente, dice que es inaceptable, que llevamos no sé cuántos años sin hacer nada.

Vamos a ver, señoría, estamos hablando de un programa que empieza en 2008; no le ha hablado de las anteriores, sino de las que empiezan en 2008.

En estos momentos, de las 1.948 viviendas, que 279 estén ya ejecutadas en 2008, 2009... En menos de cuatro años se ha hecho todo el procedimiento, y han sido entregadas. Que tengamos quinientas más con financiación resuelta, de las cuales la mitad en ejecución, yo diría que es un programa que marcha bien, con las dificultades que tuvo al principio y donde se descalificó, en aquel momento, a la Ministra que lo puso en marcha. Por lo tanto, ahora todo el mundo reconoce que este es un programa muy potente, muy interesante, pero que fue rechazado, inicialmente, por muchos ayuntamientos que ahora ven las bondades de este programa, como también usted reconoce aquí.

No es esta la única política de vivienda de alquiler que tiene la Junta —lo sabe bien—; por lo tanto, no puede reducir a esta cifra cuáles son los esfuerzos que

en materia de alquiler está haciendo el Plan Concertado de Vivienda y Suelo.

Por lo tanto, yo creo que estamos de acuerdo en que estamos en la buena línea, estamos de acuerdo en que hay que potenciar este programa, y seguiremos trabajando por él, señoría.

8-11/POC-000558. Pregunta oral relativa a la parada del Ave en Los Pedroches, Córdoba

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Siguiente pregunta, relativa a la parada del Ave en Los Pedroches, Córdoba.

Tiene la palabra la señora Obrero Ariza, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora OBRERO ARIZA

—Gracias, Presidente.

Señora consejera, estamos en la recta final de esta legislatura, y el acuerdo alcanzado en Pleno por otros los grupos políticos con representación en este Parlamento, en mayo de 2008, para hacer realidad la parada del Ave en Villanueva de Córdoba, aún no se ha hecho efectivo. Dada la importancia que tiene esta infraestructura para el desarrollo de la comarca de Los Pedroches, la importancia que va a tener para la movilidad de las personas, pero también para la revitalización del tejido empresarial, y que además usted conoce perfectamente, no solo ahora, como Consejera de la Junta, sino también en los años en los que usted fue Secretaria General de Infraestructura del Ministerio de Fomento... Lo digo porque usted tuvo la oportunidad de reunirse y de entrevistarse con representantes de la asociación *Que pare el tren en Los Pedroches*, del Congreso de los Diputados... Digo, señora consejera, que dada la importancia y que usted bien conoce, los cordobeses quieren y queremos saber qué problemas están ocasionando el retraso y la apertura de la nueva estación en Villanueva de Córdoba; cuál es, por tanto, la situación actual de la puesta en funcionamiento de dicha estación.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Obrero.
Señora consejera, tiene la palabra.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente.

Contestaré en mi condición de Consejera de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.

Yo creo que, efectivamente, fue un ejercicio de colaboración institucional, en el año 2009, cuando se firmó un convenio entre la Junta, la Diputación de Córdoba, ADIF —la empresa ferroviaria dependiente del Ministerio de Fomento— y la mancomunidad de municipios del valle de Los Pedroches, para impulsar y, fundamentalmente, para mejorar la accesibilidad en materia de alta velocidad en la comarca de Los Pedroches, que, como usted bien ha dicho, es una comarca de una gran potencialidad económica en el ámbito agroganadero, agroindustrial y turístico, ¿no? Y, para ello, se firmaron esos convenios en el 2009, entre la Administración general del Estado, la Diputación y la Junta de Andalucía, para la reforma integral de la llamada estación de Villanueva de Córdoba.

La finalidad última de esas actuaciones corresponde desarrollarla a Renfe. Es decir, una vez que esté construida —que estamos finalizando la estación por parte de la Junta de Andalucía—, pues el objetivo último es que Renfe dote de un servicio más directo de alta velocidad a dicha comarca.

Bien. En ese convenio, la Junta de Andalucía asume dos compromisos fundamentales, dos compromisos: la construcción de una nueva estación y el acondicionamiento de la carretera A-421, del kilómetro 39 al 51,3.

Nosotros asumimos la construcción... Estamos hablando de la construcción de una nueva estación, porque, aunque se habla de reforma integral, tendré que informar a sus señorías de que allí lo que existía hasta ahora es lo que los técnicos llaman un PAE... A ver si me acuerdo: un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes. A lo largo de la línea de alta velocidad, como este, hay diez o doce. Son puntos para que, si hay algún problema de falta de fluido o de cualquier otra circunstancia, se pueda retirar un tren de la vía y seguir circulando. Están, normalmente, en sitios sin acceso desde los núcleos de la población, porque no está previsto para eso. Por lo tanto, había que hacer la estación y darle acceso por carrera.

Entonces, nosotros asumimos la construcción de esa estación, asumimos el coste de la redacción de los proyectos, asumimos la dirección de las obras, asumimos la propia construcción... Si bien corresponde a ADIF la dirección de todo este proceso, en la medida en que luego va a asumir la titularidad; es decir, les vamos a transferir la titularidad de las nuevas instalaciones, la gestión de la estación y su mantenimiento.

Por lo tanto, la Junta de Andalucía es la que asume la construcción de la estación, desde la redacción de los proyectos hasta de la entrega a ADIF. Y ADIF

lo que hace es supervisar, en la medida en que va a explotar el trabajo y la carretera.

La estación se licitó y adjudicó por importe de 2,7 millones de euros. Las obras están ejecutadas en el 75%, y tenemos prevista su finalización, según compromiso de la propia constructora —si no, no diría yo aquí otra cosa— para los meses de enero y febrero de 2012. Eso, por parte de la construcción de la nueva estación, que ha asumido íntegramente la Junta de Andalucía, que la está ejecutando, que, efectivamente, hemos tenido que hacer algunas operaciones financieras para que esta obra no quedara sin recurso para su construcción, y está en este momento ejecutada al 75%. Se ha procedido a los pagos de la infraestructura ya ejecutada, y el compromiso que mantenemos, o que mantiene con nosotros la constructora, es su finalización a principios de año para ponerla a disposición de ADIF.

Por otra parte, era básico, para llegar a este punto, mejorar las comunicaciones viarias de la comarca. Y para ello contratamos una obra por importe de 9,5 millones de euros, para el acondicionamiento de la carretera que va de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba, en el tramo comprendido —que anteriormente decía—..., que son doce kilómetros, del 39 al 51,3.

Es cierto que en esta actuación, en esta obra, hemos tenido un problema, porque una de las empresas ha entrado en situación concursal. Hay una que ha tenido problemas. Y, finalmente, la otra empresa de la UTE —en la UTE había dos empresas—, pues va a asumir la parte de la empresa que está en esa situación concursal.

Su señoría debe entender que eso tiene ciertos problemas de tramitación administrativa... Y también tenemos prevista la finalización de esta actuación a principios de 2012.

Por tanto, señorías, la Junta de Andalucía está cumpliendo. Hay otras administraciones que tienen otros compromisos también asumidos en ese convenio. Lo que deben hacer ahora mismo es terminar esos compromisos, porque, por nuestra parte, estamos en condiciones de entregar la infraestructura de la estación a ADIF a principios... Estaremos, perdón, en condiciones de entregar a ADIF la estación a principios de 2012.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.
Señora Obrero, tiene la palabra.

La señora OBRERO ARIZA

—Sí, Presidente.

Lo cierto y verdad, señoría, es que las obras de la estación debieron estar finalizadas en marzo de

2011, y, sin embargo, aún están pendientes, están en ejecución; tiempo que se ha alargado y sobre el que nadie ha dado explicaciones.

Señora consejera, el acta de replanteo de las obras se fijó el día 7 de julio de 2010, y desde ese día empezaba a contar el plazo de construcción del apeadero, establecido en nueve meses. Según ADIF, estaría construida para marzo de 2011.

Basta con tirar de hemeroteca, señora consejera, para ver los anuncios de este proyecto y los plazos que se fijaban. *[Ininteligible]* de Córdoba, de la provincia de Córdoba, dice: «ADIF prevé que la estación del Ave de Villanueva esté lista para marzo de 2011». O el *Diario Córdoba*, de julio de 2010, justo después de la firma de esa acta de replanteo, se anunciaba que comenzaría la construcción de la estación de Los Pedroches con un plazo de ejecución de nueve meses.

Digo, señora Consejera, retrasos acumulados en las obras, junto a los producidos también, los retrasos, en la carretera de la A-421, de acceso a esa estación, que es competencia, además, de la Junta de Andalucía, así como los problemas económicos en los que han incurrido esas empresas constructoras, y sobre los que nadie, sobre los que nadie, señora Consejera, ha dado explicación alguna. Y créame que es muy difícil, se hace muy difícil creer, en el compromiso del Gobierno andaluz, en la palabra de los dirigentes socialistas, que han dicho y repetido hasta la saciedad que este proyecto era prioritario, fundamental en el norte de la provincia de Córdoba, cuando los retrasos y la finalización de estas obras están sobre la mesa, frustrando las expectativas económicas y de desarrollo de muchos pueblos de Los Pedroches. Y, cuanto menos, es curioso, señora Consejera, que estas obras vuelvan a ser instrumento político de su Gobierno con fines electoralistas.

Digo esto porque a principios de este año se paralizaron las obras, y, justo hace unos días, el 7 de octubre, volvieron a retomarlas, con vistas, claro está, a la campaña electoral de las elecciones generales que se avecinan. Pero lo verdaderamente importante—y le pido encarecidamente, señora Consejera, que nos conteste, porque eso es verdaderamente lo importante— es que, con datos ciertos, pues nos diga qué actuaciones ha realizado el Gobierno andaluz con Renfe para la gestión de esta nueva instalación. Es decir, díganos cuándo va a empezar a funcionar esta estación, qué trenes son los que van a efectuar parada y cuál es el horario previsto para la circulación de trenes por esta red ferroviaria de alta velocidad, porque los ciudadanos tienen derecho a conocer la actuación de esta consejería, y los grupos políticos tenemos también la obligación de controlar la acción del Gobierno andaluz.

Y es que los acontecimientos hablan por sí solos: Otra vez el PSOE volverá a traer este discurso de..., volverá otra vez a tener discurso para esta campaña, volverá a hablar de este proyecto como lo hiciera el señor Chaves en las últimas autonómicas, al igual

que otros muchos dirigentes socialistas cordobeses, intentando exprimir al máximo su rentabilidad política.

En diciembre de 2007 Magdalena Álvarez dijo, textualmente, en el programa de Tele 5 *La mirada crítica*, que la estación de Villanueva de Córdoba podría entrar en funcionamiento antes de finales de 2008. En febrero de 2008 el diputado socialista por Córdoba, el señor Manuel Gracia, dijo: «Los socialistas estamos en condiciones de poder asegurar que, en el horizonte de esta próxima legislatura, nos comprometemos a poner en carga la utilización de pasajeros de la línea de alta velocidad en Villanueva». En febrero de 2008, Miguel Ángel Moratinos: «Seguimos estudiando desde los organismos encargados...»

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Obrero, debe terminar.

La señora OBRERO ARIZA

—Voy finalizando, señor Presidente.

«... todas las opciones, tanto la parada en Villanueva de Córdoba como la posibilidad de Conquista». También lo hizo el señor Chaves en campaña electoral, y el propio Griñán.

¿Qué es lo que quiero decir con esto, señora Consejera?

Usted ha dicho, en el día de hoy, que a usted no le gusta la demagogia. Pues, mire usted, a mí tampoco. Y yo le pido, por eso, señora Consejera, a su Gobierno, que cumpla con los compromisos adquiridos, que hagan el seguimiento adecuado a este proyecto y que se dejen de fotos y que se dejen de máquetin, y que hagan de una vez por todas realidad esta estación. Porque, señoría, esta es la trayectoria y el recorrido del tren, del tren del Partido Socialista que está cargado de promesas incumplidas con demasiados altos en el camino; que está provocando que muchos pasajeros andaluces y cordobeses se bajen de él porque ya están cansados de que se juegue con los intereses de nuestra provincia de Córdoba.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Obrero.
Señora Consejera, tiene la palabra.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, Presidente.

Mire, señoría, yo la única foto que he visto en estos días en la prensa es la que se han hecho los representantes de la Diputación de Córdoba, que todavía no han acometido las inversiones que les corresponde realizar, que todavía no han iniciado lo que pretenden hacer. Es la única foto que yo he visto en el último mes en la prensa. Mientras que nosotros hemos ido a la zona, estamos trabajando, y ustedes, y usted no ha visto la foto. Si usted no ha visto la foto es porque nosotros no estamos haciendo demagogia.

Por tanto, una obra que según usted tenía que estar terminada en marzo de 2011 y que se va a terminar a final de la presente..., en este año, a principios del que viene, pues creo que es una obra que ha marchado, dentro de las dificultades técnicas de construcción que tiene aquella zona, y de acceso para realizarla, con bastante celeridad.

Claro que es prioritario, señoría, y en ese sentido nosotros hemos traído los recursos necesarios para esta actuación, que eran..., que son imprescindibles para el norte de Córdoba. Más de doce millones de euros va a invertir la Junta de Andalucía para hacer realidad la conexión entre las infraestructuras viarias y la nueva estación que construimos y que ponemos a disposición de Adif para que a partir de ahí la Administración General del Estado ponga en servicio los trenes que la demanda de la comarca precise.

Muchas gracias.

8-11/POC-000603. Pregunta oral relativa a viviendas sociales en la provincia de Jaén

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Y ya, para finalizar este punto del orden del día, la última pregunta, relativa a viviendas sociales en la provincia de Jaén. Tiene la palabra su portavoz.

La señora TUDELA CÁNOVAS

—Gracias, Presidente.

Señora Consejera, muchos son los jóvenes y las familias que, con menos recursos, tienen dificultades para adquirir una vivienda o para poder disfrutar de la misma. Y, además, que este disfrute o esta adquisición de vivienda sea..., bueno, una vivienda de calidad, con materiales buenos, que además tenga un precio asequible. Y, desde luego, en cualquier caso, por supuesto tiene que haber suficiente número, y que, en definitiva, cubra las expectativas de los y las demandantes de

vivienda, en este caso de la provincia de Jaén, de la provincia por la que soy diputada.

Señora Consejera, son muchísimas las personas y las familias que ansían poder disfrutar de este bien tan preciado, y en este sentido la Junta de Andalucía ha dado y sigue dando respuesta a la necesidad de vivienda para los que menos tienen, para que los que peor lo pasan puedan también disfrutar de este bien, que, además, es un derecho garantizado.

Señora Consejera, nos gustaría que nos ampliara la información y nos contara, les contara a este grupo parlamentario y a esta diputada por la provincia de Jaén, en cuanto a la política..., cuál es la política de vivienda que se está desarrollando en la provincia de Jaén, por parte de la Junta de Andalucía, y la inversión que se está realizando en el parque de viviendas sociales en esta provincia.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Tudela Cánovas.
Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CRUZ VILLALÓN, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, Presidente. Señoría.

Bueno, yo creo que esta pregunta viene bastante bien al hilo del debate que hemos tenido en general sobre..., anteriormente sobre la política de viviendas sociales en la Comunidad Autónoma, y que me permite ejemplificar y concretar lo que han sido ideas generales en el caso de la provincia de Jaén.

A día de hoy, en la provincia de Jaén hay 6.536 viviendas que forman parte del parque público de viviendas, de las cuales 4.710 están en arrendamiento —siguen siendo, siguen siendo la mayoría—, 1.765 en proceso de compra-venta, ejemplificando lo que anteriormente decía de la política de venta de viviendas, 24 se encuentran en arrendamiento con derecho a compra en lo que denominamos «acceso diferido», y luego hay un grupo pequeño de viviendas, que son 37, en una situación siempre..., o que están vacantes, tienen algún problema o que incluso pueden estar en situación de ocupación en precario.

Bien, en los últimos diez años, señoría, la Junta de Andalucía ha invertido en la conservación, mantenimiento y rehabilitación del parque público de vivienda en la provincia de Jaén más de veintiséis millones de euros —más de veintiséis millones de euros—, y siempre, señoría, estamos hablando de los pueblos, de las ciudades, de las barriadas más humildes de nuestros pueblos y ciudades.

Yo le querría ya ejemplificar esta política, por ejemplo en el caso de Los Arrayanes en Linares, destacando la

labor que estamos haciendo en la rehabilitación de zonas comunes y en las plazas y en los espacios públicos. En concreto, en Los Arrayanes, en Linares, estamos hablando de 25 edificios, donde viven 304 familias, donde hemos hecho una inversión total de cuatro millones de euros que se desglosan: por una parte, 2,7 millones en los arreglos de las viviendas propiamente dichas, y haciendo las actuaciones necesarias en este tipo de vivienda como consecuencia del paso de los años: instalación de ascensores que no lo tenían —estamos hablando, por tanto, de 25 ascensores—, eliminación de barreras arquitectónicas, mejora de la red de suministros eléctricos que, como consecuencia también de la antigüedad, pues necesitan una renovación integral, y a ello hay que unir las actuaciones en urbanizaciones exteriores; es decir, en la parte..., en acerados, zonas de juego para los niños, pues adecentar y poner en valor las zonas del entorno de la barriada y que, al mismo tiempo, dignifique estas barriadas. Esas inversiones están situadas en 1,3 millones de euros.

Otro ejemplo que querría ponerle, el del Polígono de El Valle —también hice referencia anteriormente a él como uno de los polígonos transferidos en su momento—. El Polígono El Valle está constituido por más de dos mil viviendas, 2.068. Nosotros venimos realizando actuaciones, ya hemos rehabilitado 1.604 viviendas en El Valle, que supone el 77% y hemos invertido seis millones en El Valle. En estos momentos, se ha procedido a la adjudicación provisional de las obras de reparación de más de cuatrocientas viviendas —412—, por un importe de 1.700.000 euros. Tuve la oportunidad de tener una reunión con los vecinos hace algún tiempo y, bueno, todos estaban perfectamente enterados de cómo había que hacer los canalones para que no se metieran las palomas en sus casas. Por lo tanto, un trabajo muy directo de los arquitectos con los vecinos y una implicación muy directa, para que la remodelación y la mejora se hagan en las condiciones de..., el que lleva allí viviendo tantos años sabe más que nosotros de lo que es necesario hacer allí.

Bueno, podría seguir enumerando actuaciones que comprenden ese... Bueno, yo qué sé, San José Obrero en Mengíbar, en Alcaudete, Las Lagunillas en Andújar —a la cual también hice referencia anteriormente—, en La Carolina, en Úbeda... En fin. En Jaén, de los 97 municipios, en 85 tenemos..., hay parque público de vivienda y en todas estamos actuando.

También aquí es importante la labor de los mediadores sociales. En este caso, también a ellos les debemos que, cuando hay viviendas que se quedan libres, pues se vayan adjudicando a nuevos inquilinos. En los últimos años, en este caso, se han hecho unas nuevas adjudicaciones de 600 viviendas. Si antes hablaba de que, como consecuencia de poner..., del reconocimiento de titularidad, recuperábamos vivienda, pues en el caso concreto de Jaén estamos hablando de que ese proceso se ha hecho en los últimos ocho años en 600 viviendas.

También podría ejemplificar el caso de adquisición de vivienda en alquiler. En el periodo 2008-2011 se han vendido 569 viviendas, en los márgenes que ya decía anteriormente —entre 15.000 y 25.000 viviendas—, y la cuota de hipoteca que están pagando estas familias en estos momentos se sitúa entre los 50 y los 150 euros.

También podría hacer alguna referencia a la promoción de vivienda protegida. EPSA en esta legislatura ha promovido 1.500 viviendas, por importe de 125 millones de euros en la provincia, y estamos hablando ya que el 70% es una realidad. Sin duda, yo creo que debe ser destacada la operación del bulevar de la capital jiennense, las denominadas 651 viviendas, con una inversión próxima a los cuarenta y cinco millones de euros, y han sido entregadas 170 viviendas de esta promoción, y avanzamos a un ritmo de 80 a 100 viviendas por mes. Eso depende, fundamentalmente, de que los adjudicatarios puedan subrogarse en los préstamos.

En la pasada legislatura, hemos mantenido una colaboración interadministrativa con el ayuntamiento, a través de su empresa pública, de Somuvisa, para la promoción de 1.200 viviendas. Yo creo que esa sería una colaboración que sería necesario mantener si el Ayuntamiento actual de Jaén mantiene la política de vivienda que hemos tenido en los últimos cuatro años.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera. Señora Tudela, tiene la palabra.

La señora TUDELA CÁNOVAS

—Sí. Gracias, Presidente.

Gracias, Consejera. Voy a empezar esta breve segunda intervención con lo que usted ha terminado. Usted deseaba que en esta legislatura, en este mandato que acaba de empezar..., municipal, con el Ayuntamiento de Jaén, con un alcalde del Partido Popular, se mantuviera la colaboración que hasta entonces se ha mantenido con la Junta de Andalucía para la promoción y construcción de vivienda no solamente social sino de VPO.

Yo, señora Consejera, tengo que lamentar enormemente..., desde luego, lamentar y sentir vergüenza, si se me permite ese término, de por dónde va a ir, creo yo, la política del Ayuntamiento de Jaén, o por dónde va a ir la política del Partido Popular en la provincia de Jaén. Quiero recordar aquí que el Alcalde de Jaén, el señor Fernández de Moya, también es Presidente Provincial del Partido Popular en la provincia de Jaén. Por lo tanto, me imagino que lo que haga en el municipio de Jaén capital será lo que ordene y mande al resto de municipios donde están gobernando. También es

parlamentario andaluz y también es candidato al Senado. Espero que con sus múltiples tareas tenga espacio, por lo menos, para no hacer oposición a la Junta de Andalucía, sobre todo, en una cuestión tan seria y tan importante como es la promoción de viviendas de VPO.

Pero, lamentablemente, señora Consejera, tenemos dos fotografías en la provincia de Jaén. Mientras usted asiste —y podemos verlo en los medios de comunicación— a la entrega de viviendas —usted lo ha señalado— en muchos municipios... Alcalá, y uno de los más importantes..., digo, por el número de viviendas que se han entregado, que ha sido en el bulevar, recientemente, en la capital de Jaén...

Por el contrario, tenemos la foto del Partido Popular, que lo que hace —y cito lo que aparece en los medios de comunicación de la provincia de Jaén— es que «el Alcalde del Partido Popular renuncia a la construcción de 11.000 viviendas de VPO en Jaén». O sea, que, con esa actitud, con la actitud que deja la política de vivienda para la iniciativa privada, recortan en derechos, recortan en políticas de igualdad de oportunidades, y también, por supuesto, recortan en política de vivienda.

Espero que el ansia de colaboración que usted manifestaba en sus últimas palabras, ante el interés de esta diputada por la pregunta de las políticas de vivienda y la inversión de vivienda en la ciudad de..., en la provincia de Jaén, pues, bueno, sea correspondida con lealtad y, desde luego, sea correspondida en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas que vivimos en la provincia de Jaén.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Tudela.

¿Señora Consejera?

Bueno, damos por finalizado este punto. Despedimos a la Consejera y a su equipo y, por favor, no se retiren, que no hay parada, ¿eh?

[Receso.]

8-11/PNLC-000029. Proposición no de ley relativa a la situación del transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Cádiz

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos el orden del día con el siguiente punto, proposiciones no de ley en comisión. Comenzamos por la primera, relativa a la situación

del transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Cádiz, propuesta por Izquierda Unida Los Verdes.

Tiene la palabra su portavoz, el señor García Rodríguez.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, Presidente. Señorías.

Desde hace tiempo, planea sobre la provincia de Cádiz una amenaza permanente de reducción de líneas de transporte de pasajeros, algo que supone, en algunos casos, un aislamiento de poblaciones y, con carácter general, supone una dificultad añadida a muchos trabajadores y trabajadoras, a muchos vecinos de la provincia de Cádiz, y vecinas, que ven dificultada su movilidad. Las principales zonas o corredores de transporte afectados por esta permanente amenaza de reducción de las líneas de autobuses serían prácticamente todas: La Janda interior, Sierra de Cádiz, Algeciras, Corredor de Rota, cercanías de Algeciras, Campo de Gibraltar, Barbate, Vejer, Conil, Cádiz.

En muchos de los casos, las reducciones de líneas no han sido distribuidas uniformemente a lo largo del día, y esto en la práctica se está traduciendo en unos horarios de servicio de autobuses absolutamente irracionales. Se puede poner como ejemplo el caso de la población de Medina Sidonia, donde el último autobús en día laborable desde Cádiz a Medina Sidonia, sale a las 15:30. Ni que decir tiene que todas las personas... Bueno, por si alguien no lo sabe, entre Cádiz y Medina Sidonia no hay tren, el único transporte es el autobús —transporte público—. Si alguien sale..., o llega a la estación de autobuses con posterioridad a las 15:30, no tiene medio de desplazarse hasta Medina. Si alguien trabaja por la tarde en jornada partida, no tiene medio de volver en transporte público a su casa. Y hay mucha gente que de Medina, estando residiendo en Medina, trabaja o estudia en la ciudad de Cádiz, que es la capital de la provincia, y, por tanto, tienen un problema serio de transporte, que solo se resuelve, en algunos casos, pues recurriendo al transporte privado; hay gente que incluso se la juega en motocicleta, pero entendemos que esa no es la solución, y que esa no es la solución especialmente en tiempos como estos, donde la crisis económica atenaza de manera real a tanta gente, que se les obligue a utilizar medios de transporte mucho más caros, como son los vehículos privados, en lugar del autobús.

Bien. Algo parecido en relación a Medina, en este caso pasa con el otro gran núcleo urbano de la provincia, que es Jerez. No hay ningún autobús que una en día laborable Jerez y Medina Sidonia después de las dos de la tarde, con lo cual la mucha gente que estudia en Jerez, o que trabaja en Jerez, y tiene un horario normal de terminar a las tres, no puede volver en autobús a

su casa. Y así podíamos poner ejemplos similares para localidades como Benalup, como Alcalá de los Gazules, como Paterna, etcétera, etcétera, etcétera.

Por tanto, estamos asistiendo a una planificación de horarios, resultante de las reducciones de líneas, absolutamente irracional. Se da también el caso de que, prácticamente, todas las poblaciones situadas a la vera de la A-381, es decir, de la autovía Jerez-Los Barrios, no tienen una comunicación con transporte público razonable con el tercer gran núcleo de la provincia, que es Algeciras, donde también hay mucha gente que se ve obligada a desplazarse por razones, fundamentalmente, de estudio universitario. Efectivamente, hay autobuses que hacen la línea Algeciras-Jerez, pero la hacen por la autovía sin, prácticamente, paradas intermedias, con lo cual, pues, un chico o una chica que tenga que venir de estudiar arquitecto técnico, por poner un ejemplo, en Algeciras, pues tendría que ir hasta Jerez y dar la vuelta y volver a Medina, o a Paterna, o a Alcalá de los Gazules, bueno, en un ejercicio, yo diría, de inutilidad y de despilfarro que nos parece absolutamente irracional. Y que se resolvería simplemente con un acercamiento de estos autobuses que van por la autopista, por lo menos en algunos de los tramos horarios se acercasen a alguna de las rotondas, o parase en algunas de las rotondas de acceso a estas poblaciones.

En definitiva, creemos que la consideración del transporte público de pasajeros, en este caso por autobús, como un elemento meramente económico, o como un elemento comercial, que se valora únicamente en función de su rentabilidad económica, sin tener en cuenta aspectos de articulación del territorio, aspectos de conexión entre localidades, y aspectos relativos al servicio de la ciudadanía, pues trae consigo este tipo de situaciones que he descrito, absolutamente irracionales.

Por tanto, señorías, en esta proposición no de ley que presenta el Grupo de Izquierda Unida lo que se pide es, ante todo, realizar un estudio racional sobre las necesidades del transporte público de viajeros en la provincia de Cádiz, dado que la actual oferta no responde a un estudio racional, sino que responde al resultado de lo que algún día fue una práctica, no sabemos hasta qué punto racional, descontando las supresiones de líneas que con la complicidad, de alguna manera, de la consejería, de esta Consejería de Obras Públicas y Transportes, ha hecho la empresa concesionaria.

Pedimos, por tanto, que mientras se realiza ese estudio se mantengan las líneas existentes antes de los recortes sin ningún tipo de supresión, porque no tiene sentido suprimir líneas sin saber el efecto, el impacto que ello va a tener.

Proponemos también fomentar la intermodalidad del transporte, especialmente a lo que se refiere a interconexión con el transporte de viajeros por carretera y ferrocarril, y, en definitiva, en mantener una política de transporte público inspirada en los principios de

interés social, de eficacia, de sostenibilidad a través de la accesibilidad y de mantenimiento del empleo.

Creemos que esto es lo razonable en una Andalucía que quiere ser moderna, que tiene derecho a ser moderna, como toda sociedad moderna racional debe, entre otras cosas, contar con una red adecuada de transporte público.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

A continuación, tiene la palabra el señor Ramos, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor RAMOS AZNAR

—Muchísimas gracias, señor Presidente.

En principio, decirle al portavoz de Izquierda Unida que no tenga ningún tipo de incertidumbre en relación a cuál va a ser la posición del Grupo Parlamentario Popular, porque es evidente que va a ir en consonancia con lo que propone Izquierda Unida, y, por tanto, nuestra posición va a ser de apoyo a una iniciativa que nos parece razonable y razonada. Y, desde luego, que demuestra bien a las claras las carencias que en materia de un servicio público esencial, como sería el transporte, en cuanto afecta a la movilidad laboral, en cuanto afecta a la accesibilidad de los ciudadanos de un territorio, en este caso de la provincia de Cádiz, desde luego no se está garantizando de una forma efectiva.

Desde luego, no solamente influye el problema de la carencia de líneas que hay, que sin duda ha descrito, y ha descrito bien, el portavoz del Partido Socialista, sino que hay otros muchos elementos que, sin duda, condicionan en una provincia que es distinta y distante, y además una provincia con características muy peculiares en cuanto a su organización territorial, sin duda, no solamente la cuestión es la carencia de las líneas y los flujos y horarios que deberían contemplarse, y que no se contemplan, sino que también habría que plantearse, no es el caso, y lo voy a citar colateralmente, también, los ocho años de orfandad en materia de creación de infraestructuras del transporte por parte tanto del Gobierno del señor Griñán, como por parte del inefable señor Zapatero, todavía Presidente del Gobierno de España. Solo una muestra: en ocho años, no se ha añadido un metro de las grandes vías de comunicación que, sin duda, condicionan lo que tiene que ser la cohesión territorial de la provincia; lo que acabó de la 340 entre Tres Caminos, en San Fernando, hasta Vejer, y que debería haber transcurrido hasta Tarifa y Algeciras, lo que se dejó por parte de un Gobierno, en este caso del Partido Popular, en Vejer

sigue en Vejer. Lo que se planteaba que tenía que ser la gran conexión transversal, a través de la sierra de Cádiz, que permeabilizara con la conexión de la A-92, y, consecuentemente también con la propia Costa del Sol, sigue siendo exactamente la misma realidad.

Y, si hablamos en materia ferroviaria, qué contarles. Las grandes apuestas, como serían la interconexión de las dos bahías, o como sería también, sin duda, la alta velocidad prometida durante muchísimo tiempo al Campo de Gibraltar, a través del enlace con Bobadilla, o también, sin duda, otro trabajo, iniciado en este caso por el Gobierno del Partido Popular, como sería la conexión por Ave Sevilla-Cádiz, siguen sin ser resueltas después de ocho años de un Gobierno que, sin duda, se ha demostrado ineficaz para conseguir la vertebración del territorio de la provincia; vertebración que es sumamente complicada, lo decía el señor García y yo lo suscribo, conviven cuatro áreas territoriales: Jerez-Campiña, La Janda, bahía de Cádiz y, sin duda, el Campo de Gibraltar, que necesitan de esa vertebración, de esa cohesión para hacer un territorio competitivo.

Esta iniciativa, o una iniciativa parecida, yo diría que de menor calado, ya la presentó Izquierda Unida en la Diputación Provincial de Cádiz, concretamente se refería a los problemas latentes que había entre la empresa concesionaria en aquella época, Comes, con los trabajadores del servicio, y se planteaba también algo que ahora el señor García extiende al conjunto de la provincia, que era el estudio al que hace mención su iniciativa. En aquel momento, la iniciativa no llegó a debatirse porque se planteó un principio de acuerdo entre la empresa de Transportes Generales Comes y los empleados que estaban afectados por la pérdida de empleo como consecuencia de la política de la empresa, y, en ese sentido, desde luego, yo creo que el hecho de que se plantease para la bahía de Cádiz, que se plantease en el seno de la diputación, no pierde sentido que se traiga al Parlamento de Andalucía, entre otras cosas porque las competencias en materia de transportes residen en la Junta de Andalucía y porque, además, la Junta de Andalucía participa con una 45% en los dos consorcios de transporte que hay en la provincia de Cádiz, que, si no me equivoco, son el de la bahía de Cádiz y el de la comarca —por cierto, mi comarca— del Campo de Gibraltar.

A mí me consta, señor García, que el estudio referido a la Bahía de Cádiz ya existe, pero no es menos cierto que usted ha planteado una iniciativa más ambiciosa, que viene a plantear una solución de fondo, no para un área geográfica, sino para el conjunto de la provincia de Cádiz. Consiguientemente, termino por donde empiezo:

Mi grupo, desde luego, consciente de la necesidad que plantea su señoría, va a votar que sí, porque nos parece de obligado cumplimiento, sin duda, resolver los problemas de vertebración y cohesión que históricamente ha padecido esta provincia.

Muchísimas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Ramos.

Continuamos el debate, dándole la palabra al señor Vaca Carrillo, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor VACA CARRILLO

—Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes ya, señorías.

Y antes quiero, antes de entrar en el contenido de la proposición no de ley, sí que nos gustaría, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, destacar el importante acuerdo para el desarrollo económico y social que va a suponer el desarrollo, ya no solo del eje mediterráneo, sino también la prioridad, la inclusión de la prioridad del eje central; una apuesta decidida que ha sido destacada por el conjunto de la ciudadanía andaluza, que va a permitir la conexión de Algeciras con Madrid, Zaragoza y Tarragona y, por tanto, va a dar lugar al desarrollo económico, social, y va a vertebrar en su conjunto, con la conexión en todos los puertos andaluces, la vertebración de nuestra comunidad autónoma. Y, en esta decisión, no solo ha ganado Andalucía en el corto, medio y largo plazo, sino que claramente ha perdido el Partido Popular, marcando claramente su prioridad solo y exclusivamente en el Corredor Mediterráneo, priorizando sus intereses partidistas y no apostando por el desarrollo económico y social de nuestra comunidad autónoma. Es, por tanto, por lo que ahí, desde el Grupo Parlamentario Socialista, la felicitación al conjunto de la ciudadanía andaluza por esta importante noticia para el desarrollo de nuestra comunidad.

Entrando en el contenido de la proposición no de ley que hoy el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida trae a la Cámara, pues es evidente que por parte del Grupo Parlamentario Socialista destacamos la apuesta decidida por la vertebración en el transporte público de nuestra comunidad autónoma, y, por tanto, también de nuestra provincia, la provincia de Cádiz.

Haciendo apreciaciones concretas en cuanto al sentido de la votación del Grupo Parlamentario Socialista, sí que me gustaría determinar que será una votación separada. Y les explico, señorías. Será una votación separada porque hay diferentes posiciones en cuanto al conjunto de la parte positiva.

Habla del Grupo de Izquierda Unida acerca de la realización de un estudio racional para articular la necesidad del transporte público en la provincia de Cádiz. Y sí que me gustaría determinarle al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida que votaremos en contra acerca de este punto, porque este estudio se está realizando por parte de la Consejería de Obras

Públicas en coordinación con los consorcios de transportes metropolitanos.

Como bien sabe, señor García, en breve empezará a cumplirse la finalización de las concesiones de transportes públicos. Será entre los años 2012-2019 cuando se venga a dar vencimiento de estas concesiones. Y es, por tanto, por lo que la Consejería está realizando ese estudio racional, ese estudio de las necesidades en cuanto a oferta y demanda, de las necesidades del transporte público en el conjunto de nuestra provincia.

Es, por tanto, por lo que consideramos una demanda tardía, una demanda tardía en cuanto al planteamiento, y es por lo que, le decía, votaremos en contra acerca de ese punto. Porque ese estudio del que hace mención se está realizando, y porque se está articulando en base a la oferta/demanda, al objetivo de dar una mayor y mejor vertebración al conjunto de la provincia de Cádiz en cuanto a transporte público se refiere, y con una cobertura de servicios en transportes en todos y cada uno de los municipios, priorizando y manteniendo la comunicación en todos los municipios.

En cuanto al punto número 2, de mantener el mantenimiento de la puesta en marcha..., del mantenimiento de las líneas en cuanto a la puesta en marcha, sí le digo, señorías, señorías del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que hay una resolución, que es la resolución a partir del 3 de febrero, donde se reordenan o se reestructuran estas líneas, las líneas de transporte público, que vienen a dar una reestructuración en cuanto a prioridades y demandas de los ciudadanos. Se ajustan horarios y se ajustan recorridos, pero atendiendo a las demandas de los ciudadanos, evitando la incomunicación por parte de las poblaciones de nuestra provincia y reordenando la oferta, en base, como no puede ser de otra manera, a la demanda de los ciudadanos en todos y cada uno de los municipios.

Usted habla de Medina, usted habla de Medina, y le diré..., y le haré apreciaciones al respecto. Pero le haré una apreciación en cuanto a Alcalá de los Gazules, de la comarca de La Janda. Antes llegaba un autobús a las doce y media de la mañana, que, realmente, no permitía la conexión o el acceso a su puesto de trabajo en las horas punta del día, y ahora tenemos un autobús que conecta con el arco de la Bahía de Cádiz a las 9:45.

Destacar, destacar en esta reestructuración o ajuste —que no sinónimo de recorte— del transporte público en nuestra provincia, destacar que ha sido gracias a un análisis exhaustivo, un análisis técnico que ha permitido dar y determinar las líneas de transporte público que están dando lugar a las conexiones de los ciudadanos, garantizando el acceso público ya no solo a los trabajos, sino también a los centros sanitarios y hospitalarios; que ningún tramo horario ha dado lugar a la incomunicación por parte de determinados municipios de nuestra provincia a su centro de trabajo.

Y, en cuanto a la situación de Medina, comentarle que, si usted... Seguro que lo conoce, y a lo mejor ha sido un descuido en su intervención. Medina sigue estando interconectada con el punto de Chiclana. Es, por tanto, por lo que a partir de ahí se desarrolla también todo el conjunto de transporte intermodal en el arco de la Bahía de Cádiz.

En el conjunto de la parte propositiva también habla usted, señoría del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, habla de intermodalidad.

Mire, señoría, la provincia de Cádiz puede tener, por excelencia, el desarrollo del transporte público desde el prisma de la intermodalidad. ¿Por qué? Porque hay claros ejemplos. Lo tenemos en Jerez con la conexión y con la unificación y cercanía tanto de la estación de autobuses como de la estación ferroviaria. Hablamos de Algeciras, de la conexión de autobuses con la estación ferroviaria... Por tanto, que tenemos un claro ejemplo, en el conjunto de la provincia, acerca de la intermodalidad en el transporte público, que se unirá también el sistema tranviario una vez que se ponga en marcha en el arco de la Bahía de Cádiz.

Es, por tanto, por lo que tenemos claros ejemplos acerca de la intermodalidad, y es, por tanto, por lo que también votaremos en contra, porque ya es latente, ya es una muestra clara del desarrollo intermodal en el conjunto de la provincia de Cádiz.

Y en cuanto a la Sierra de Cádiz.

La Sierra de Cádiz es una zona de nuestra provincia que necesita de una atención en cuanto a transporte público, a lo que se le está dando una cobertura prioritaria. Una cobertura prioritaria que permite una conexión con el nodo intermodal de Jerez —autobús..., ferroviario, autobús y estación ferroviaria—, que, por tanto, también permite una conexión ya no solo con el arco de la Bahía, sino también con el conjunto de la provincia. Hablamos también de La Janda y del Campo de Gibraltar, la comarca de la que provengo.

Es, por tanto, por lo que la Consejería y el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía apuestan claramente por el desarrollo intermodal y por el desarrollo del transporte público. Ante eso, evidentemente, tenemos, frente a este modelo, pues claras muestras de qué modelo prefiere la derecha en nuestra Comunidad Autónoma. Y hablamos, sin entrar en matizaciones, acerca del caos del modelo de transporte público urbano que tiene, desde hace once semanas, la ciudad de Jerez, en la que ahí hay una alcaldesa que quiere ser senadora y no se preocupa de atender las demandas de los ciudadanos en cuanto a transporte público se refiere.

Es, por tanto, por lo que existen claras muestras, y respuestas, que ha dado la Consejería de Obras Públicas, acerca de las necesidades de transporte público, y, evidentemente, presionando en la negociación, en cuanto a concesión se refiere, a la empresa, acerca de qué necesidades y qué número de kilómetros necesita reorganizar.

Por tanto, señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista, como le he dicho con anterioridad, solicitaremos votación separada de esta proposición no de ley, como le he dicho, votando en contra a los puntos 1, 2 y 3, y ratificando nuestro compromiso en el modelo de transporte público que se desarrolla en el punto 4, que coincidimos acerca de estos puntos y estos matices, porque es el espíritu que persigue y que consigue el transporte público en Andalucía a través de los nueve consorcios de transportes metropolitanos, dos de ellos en la provincia de Cádiz, Bahía de Cádiz y Campo de Gibraltar. Y, como no puede ser de otra manera, en el punto b) votaremos a favor, porque siempre, siempre ha estado latente el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista y de los socialistas al conjunto de los trabajadores y trabajadoras andaluces en cualquier momento de necesidad.

Es, por tanto, por lo que este es el sentido del voto del Grupo Parlamentario Socialista, destacando claramente la prioridad del transporte público frente a otros modelos de privatización, de recortes —y no ajustes— que está desarrollando el Partido Popular en otras comunidades, como la eliminación —por hacer mención alguna— a la tarjeta única de transporte que se está poniendo en marcha en el conjunto de Andalucía, y es una clara muestra de la intermodalidad en el transporte público.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Vaca Carrillo.

Tiene la palabra el señor García, portavoz de Izquierda Unida, para finalizar el debate.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Agradezco a los dos portavoces su intervención, especialmente al del Partido Popular, que apoya la proposición. Y, con independencia de que le agradezca al del Partido Socialista, no puedo menos que lamentarlo, ¿no? Así nos va, así les va, o así les va a ir. Ha actuado usted absolutamente separado, ajeno de la realidad y con contradicciones sucesivas una tras otra. Justifica usted votar que no a un estudio racional sobre las necesidades de transporte público porque lo están haciendo, pero luego vota que sí a los principios inspiradores de la política pública. Deduzco que si vota que sí es que estos no son sus principios inspiradores, porque si no, ya me diría que lo están haciendo. Seamos serios, ¿no?, seamos coherentes, seamos coherentes.

No se puede ignorar al ciudadano; no se puede decir que estamos haciendo o que están haciendo un estudio racional sobre las necesidades de transporte público para ya 2019, que es cuando caducan las concesiones actuales. Hombre, eso es lo que usted ha dicho, que, como caducan, para entonces estamos haciendo un estudio racional. No se puede decir que se está haciendo un estudio racional, pero que ya los actuales servicios se corresponden con demanda del ciudadano. ¿En qué quedamos? ¿Cómo han captado ustedes las demandas de los ciudadanos? ¿Por qué hay movilizaciones y protestas en bastantes pueblos de la provincia de Cádiz por su mal servicio de autobús?

Hombre, yo le he puesto ejemplos concretos, ¿no? Yo le he puesto ejemplos concretos. Usted no me puede negar este horario, que está tomado de la página de Comes. Pues, mire usted, desde Cádiz hasta no solo Medina, sino Medina, Paterna, Alcalá, Benalup, el último autobús sale a las 15:30. Los que trabajen a más de media hora de distancia de la estación de autobuses —que usted sabe que está en un extremo de Cádiz— no llegan. Los que tengan jornada partida, que trabajen hasta las 18:00 o las 19:00, no pueden volver en autobús. ¿Eso es atender las demandas de los ciudadanos? Por favor.

Y lo mismo hablamos de Jerez: el último autobús de Jerez que para en Medina sale a las 14:00. Me podrá usted decir: «Interconexiones las que quiera». Efectivamente. A lo mejor nos vamos de Jerez a Algeciras y de Algeciras cogemos otro a Chiclana, y de Chiclana a Medina. Eso no es, eso no es.

La gente está descontenta, la gente no está satisfecha. Y aquí ha habido recortes, mire usted, ha habido recortes. Precisamente lo que da origen a esta proposición no de ley a principios de año son recortes de línea que fueron aceptados por la consejería, y tendría que explicar por qué aceptan una propuesta de recortes de línea de un concesionario que está obligado a cumplir lo que tiene en la concesión. ¿Por qué lo han aceptado? Que lo expliquen, por favor.

Y desde entonces, desde principios de año, no se han repuesto ninguna de las conexiones suprimidas Medina Sidonia-Cádiz y Medina-Jerez; y le podía citar otras de otras poblaciones. No se ha repuesto ninguna, y la gente está descontenta. Y la gente que estudia en Algeciras, de estos pueblos, no entiende que tenga que ir a Cádiz o a Jerez o a Chiclana para después coger el autobús para volver a Alcalá de los Gazules. No lo entiende. Y, por lo menos, alguna línea bien estudiada debería tener parada en estos sitios. No hay conexión.

Lamentablemente, no se dan cuenta de lo lejos que han llegado a estar de la ciudadanía. No se dan cuenta de que sus estudios sociológicos de necesidades son ajenos a la gente y no recogen la realidad. No responden ustedes a las demandas de la ciudadanía. Y aquí no hay suficiente intermodalidad de transporte, porque no la hay, y hace falta mucha más.

Mire usted, la Bahía de Cádiz, todavía no se puede utilizar un billete conjunto tren-autobús, todavía no, y ese es uno de los consorcios que hay. No se puede usar billete conjunto; sí se puede usar catamarán-autobús, pero no tren-autobús. Mire usted... Por tanto, ¿qué me habla de intermodalidad? Y luego, la intermodalidad, siendo muy importante la intermodalidad ferroviaria-carretera, no es solo eso: intermodalidad es también un diseño de las rutas en nodos que permitan conectarse en red a las distintas poblaciones, cosa de la que estamos muy lejos todavía, pero muy lejos todavía.

No escondan la cabeza, no escondan la cabeza; no digan ustedes que están haciendo un estudio, porque si están haciendo un estudio, lo lógico es no haber suspendido, no haber suprimido ninguna línea de las que han suprimido a lo largo de 2011, por ejemplo, siete servicios diarios entre Cádiz-Campus de Río San Pedro y Hospital Puerto Real. Siete en lo que va de año se han suspendido, siete servicios diarios. Lo razonable es: «Espero a tener mi estudio cuando sea, y entonces suspendo, o añado, o cambio», pero, por lo que se ve, ustedes lo han hecho sin ningún tipo de racionalidad. Por tanto, señorías, yo lamento la postura, la posición del Partido Socialista, que, una vez más, decepciona a los usuarios, decepciona a los ciudadanos, y que me parece que en plan un poco, bueno, pues demagógico, de lo políticamente correcto, va a votar que sí a dos puntitos para no enemistarse con los trabajadores, pero, desde luego, no está en la línea de lo que es hoy un transporte sostenible y moderno.

Nada más y muchas gracias.

8-11/PNLC-000184. Proposición no de ley relativa a la modificación de la SE-40

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García.

Continuamos con el siguiente punto del orden del día, una proposición no de ley en comisión relativa a modificación de la SE-40.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Permítame que antes de entrar en el fondo de la cuestión le replique al anterior portavoz socialista, que ha entrado en un tema ajeno al tema que se debatía, a la anterior proposición no de ley, y que ha aprovecha-

do el tema como si realmente ejerciera de oposición. Yo creo que ya se están acostumbrando a ejercer de oposición aquí en el Parlamento y se dedican a hacer oposición de la oposición.

Y se ha referido usted a la alcaldesa que quiere ser senadora. Pues sí, efectivamente, efectivamente. Esta alcaldesa que quiere ser senadora es alcaldesa por mayoría absoluta, arrasando en las elecciones de Jerez de la Frontera. Esta alcaldesa que quiere ser senadora está haciéndolo de una manera extraordinaria, arreglando el despilfarro, el caos y el escándalo en el que lo ha dejado una alcaldesa socialista que era la anterior alcaldesa de Jerez de la Frontera. Esta alcaldesa que quiere ser senadora es alcaldesa porque lo hace muy bien; será senadora si lo vuelven de nuevo a llegar y a decidir los jerezanos y los gaditanos, a diferencia de la alcaldesa, que era alcaldesa, que quería ser alcaldesa y ustedes no la dejaban ser alcaldesa, fruto del rifirrafe entre Chaves y Grifán, que le quisieron poner a un candidato alternativo.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, no le voy a descontar ese tiempo, ¿de acuerdo?

Aténgase, por favor...

El señor RAYNAUD SOTO

—Dicho esto, señor Presidente, también debo hacer una matización en relación al Corredor Mediterráneo, y que tan solo interpreto como falta de conocimiento o mala fe. Prefiero decidirme por lo primero: falta de conocimiento.

Hoy es un gran día para Algeciras, porque ha salido doblemente beneficiada, y por eso le hemos dicho, y quiero que conste aquí y que no vaya a quedar impune en el *Diario de Sesiones*, unas declaraciones fruto exclusivamente, repito, de la ignorancia o de la mala fe en relación al Corredor Mediterráneo. Bendita sea la decisión adoptada en Algeciras, porque lo hemos dicho siempre; siempre saldría beneficiada, porque eran complementarios. Pero que les expliquen el señor portavoz y el Partido Socialista a los millones de andaluces de la provincia de Almería, de Málaga y de Granada, si hoy están satisfechos con la decisión que se ha adoptado en Europa.

Y entro en el tema. Traemos una proposición no de ley, señorías, tendente a modificar esa decisión del Gobierno de España de alterar el trazado de la SE-40 como estaba inicialmente previsto. Un trazado que..., a nadie se le escapa que la SE-40 es vital para el área metropolitana de Sevilla y que, de una manera ya absolutamente imparable por parte del Gobierno

socialista, ha dado la autorización para fijar..., para redactar un modificado, modificado que, aparte de lo sumamente desgraciado del fondo del asunto, arroja, además, un considerable retraso —otro más— en la ejecución de la SE-40. Porque no es baladí redactar un modificado que reduzca unos túneles subterráneos de tres carriles a dos.

Un tramo de la SE-40 fundamental. Fundamental para el área metropolitana, para la conexión del Aljarafe con la autovía de Cádiz y de Huelva, fundamental para el acceso a Portugal, dada la negativa sistemática del Gobierno de la Junta de Andalucía a construir la Cádiz-Huelva, fundamental para el paso del río Guadalquivir y de la zona logística del puerto de Sevilla. Todo ello es inadmisiblemente, señorías, desde el punto de vista técnico, desde el punto de vista de movilidad, desde el punto de vista logístico, social y económico. Y ahí está el ejemplo para verlo: la reducción de tres carriles a dos en el puente del Centenario.

Y es irreversible, señorías, y no lo decimos nosotros, lo dicen los ingenieros de caminos, expertos donde los haya en esta materia, y ahí están las hemerotecas para llegar y comprobarlo. Pero, inexplicablemente, señorías, para tratar de reducir otro recorte más de los que vivimos cada día en Andalucía y en España, de los gobiernos socialistas..., otro recorte más pretenden darle a la movilidad, a la vertebración social, al futuro económico, al futuro de creación de empleo en la provincia de Sevilla y del área metropolitana.

Señorías, no podemos consentir de ninguna de las maneras y permanecer callados —allá el grupo parlamentario que así lo considere, con la responsabilidad que contrae con los votantes—..., el permitir que la SE-40 en sus tramos subterráneos sea reducida..., minusvalorados de tres a dos carriles. Y no valen justificaciones de que, donde caben dos, caben tres. Las anchuras son las que son, la normativa es la que es, y no valen engaños de ningún tipo.

Señorías, esta infamia más que se pretende cometer con el área metropolitana y con Sevilla viene acumulándose a los retrasos absolutamente insoportables e improcedentes que tiene la SE-40. Ocho años y once meses desde que se adjudicó el proyecto de La Rinconada-Alcalá de Guadaíra, para hacer 10 kilómetros, una media de 700 metros al año. Seis años y diez meses en la circunvalación de Alcalá, que aún no ha empezado, si teóricamente..., aún no se ha terminado, si teóricamente se cumple la fecha de terminarlo antes del presente ejercicio. O qué decir de los tramos de Coria-Almensilla, de Almensilla-Espartinas, de Alcalá a Dos Hermanas o los ya reiterados túneles norte y sur, hoy día sin fecha de terminación.

Señorías, a esta situación verdaderamente inaceptable de demoras sin justificación, de recortes presupuestarios, no ya ahora, cuando estamos en plena crisis, sino en los años 2007 y 2008..., con unos

recortes flagrantes en los Presupuestos Generales del Estado, con unos incumplimientos, año tras año, de las cantidades que figuraban en los Presupuestos Generales del Estado para esta infraestructura, y que sin ningún pudor el Partido Socialista ha venido cometiendo con la provincia de Sevilla.

Y el más..., el inri, yo diría, más manifiesto, el documento del 30 de mayo de 2011, en el que... Ese documento de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras deja, negro sobre blanco, diciendo: «Sevilla, PP mayoría absoluta, sí ha habido cambio de gobierno, carretera SE-40 pendiente de materializar decisiones sobre los túneles bajo el Guadalquivir». Y aquí está, señorías, el documento, para quien lo quiera ver y lo quiera comprobar. Ahora nos encontramos con un recorte de más de 53,9 millones de euros en el túnel norte, 59,3 millones de euros en el túnel sur, y se pretende, de alguna manera, justificar que después pretende arreglarse. No hay arreglo posible, señorías, los túneles que se hagan, hechos quedarán, y no lo decimos nosotros: lo dicen los expertos.

Por lo tanto, reiteramos y pedimos que el Parlamento inste a la Junta de Andalucía para que se quite la mordaza que tiene. ¿Qué hubiera dicho y qué hubiera hecho la Junta de Andalucía si este proyecto fuera un proyecto recortado por el Partido Popular? ¿Qué hubieran dicho? ¿Qué hubieran hecho? Hubieran montado la mundial, diciendo que era un auténtico atraco, que era una situación inadmisibles, que a Sevilla se le castigaba una vez más, que a Andalucía, por parte del Gobierno del Partido Popular... Sin embargo, el Partido Socialista calla y la Junta de Andalucía enmudece.

Que sepan ustedes, que sepan los andaluces, que por lo menos en este Parlamento hay una voz, que la levanta alta y clara, para tratar de restituir lo que le corresponde a Sevilla y tratar de evitar la barbaridad que se quiere cometer con Sevilla, con su área metropolitana, y yo diría que hasta incluso con la parte más meridional de nuestra comunidad.

Por lo tanto, espero que, por una vez, el Partido Socialista, que arriesga poco en el envite..., si se cumplen las previsiones, arriesga poco en el envite, porque a quien estamos reclamándole es, sin duda, al próximo Gobierno de España. Y tengan la completa seguridad de que, con un Gobierno de España rigiendo los destinos de España, el túnel será una realidad, tal como estaba proyectado inicialmente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señor García, portavoz de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Permítame a mí también un pequeño paréntesis sobre el tema del día, que es el tema del Corredor Mediterráneo. Efectivamente, yo creo que siempre se puede ver la botella medio llena, pero probablemente hoy en Málaga, en Motril e, incluso, en Algeciras, por la falta de conexión con Málaga, con la Costa del Sol, no pueden ver la botella medio llena, por más que se empeñen.

Pero, además, a mí ahora mismo hay otra cosa que me preocupa, y es que no he visto —lo digo con prevención, con prudencia— ninguna referencia a la Algeciras-Bobadilla, se habla del Mediterráneo, que va la conexión Almería-Sevilla por el interior. Bueno, ya sabemos que hay un proyecto de Algeciras-Bobadilla, pero esa fue mi primera intervención en este Parlamento, en una comparecencia de la entonces Consejera de Obras Públicas, señora Gutiérrez, hace ocho años. La Algeciras-Bobadilla se iba a culminar en la VII legislatura, y todavía se va a culminar..., no se sabe cuándo. Entonces, yo no sé si para culminar la Algeciras-Bobadilla, la línea Algeciras-Bobadilla, va a haber dinero europeo también del Corredor Mediterráneo o del Atlántico, porque, si no lo hay, me temo que en estos momentos el Gobierno de España y el Gobierno de la Junta —fundamentalmente, el Gobierno de España, que es el responsable— no están siendo capaces de responder a esta necesidad. Y a ver cuánto tiempo nos va a durar.

Bien. Y, entrando en el tema, manifestar nuestro apoyo a esta proposición no de ley, que, bueno, entendemos es una respuesta a una actitud yo diría insólita y cortoplacista por parte del señor Ministro de Fomento, el señor Blanco, que, bueno, pues, no sé, por ahorrarse... Estamos en época de ahorros, muy bien, pero creo que hay que clarificar siempre el impacto de los ahorros. Y en este caso, como muy bien se ha dicho, es un impacto grave, un cuello de botella importante, y todos los que usamos prácticamente a diario el puente del Centenario sabemos lo que esto significa.

Por tanto, poco más hay que decir. La SE-40, que hemos defendido..., y, en este caso, podemos hablar con cierta autoridad moral que hemos defendido contra alternativas más al sur, que pretendían comunicar Cádiz y Huelva. Hombre, hagámosla bien, la SE-40 hagámosla bien, no empecemos con una chapuza irreversible, como es el puente del V Centenario, no en su diseño original, no en su objetivo, pero sí en la racanería que supuso reducirlo a cuatro carriles, cuando se precisan muchos más.

Bueno, parece ser, por lo que hemos oído, que el señor Ministro ha dado un cierto paso atrás, o se ha planteado algo así como que él no lo va a decidir ya, lo cual es significativo de la poca confianza que tienen en sí mismos. Pero, sobre todo, es significativo de la

poca importancia que se da a obras importantes de infraestructuras en Andalucía como es esta, porque, claro, lo que se ha conseguido con esta polémica, yo diría, artificialmente generada, son dos cosas. En primer lugar, que la tuneladora que están haciendo en Canadá está parada, porque, como él no va a tomar una decisión, evidentemente, para definir el diámetro de la tuneladora, hay que conocer el objetivo que se persigue, si son seis o cuatro carriles. O sea, que, cuando se decidan, lo cual ya supone un retraso, habrá que añadir el tiempo de construcción y de diseño de la tuneladora, que en estos momentos, insisto, está en Canadá muerta de risa, esperando a ver qué pasa. Con lo cual, uno se empieza a preguntar si esto no es la crónica de un retraso anunciado, de un retraso perseguido, que, al final, con esta polémica estéril, insostenible, insisto, irracional e insólita, no conduce a nada más que a perder un tiempo que podría ser precioso para esta infraestructura, aunque, claro, a lo mejor lo que hay detrás es que no hay un duro, no se piensa destinar un duro a la misma y no se quiere reconocer.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Señor Díaz Alcaraz, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor DÍAZ ALCARAZ

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Una vez más el Grupo Popular, y el señor Raynaud como portavoz, vienen a esta Comisión de Obras Públicas y vienen a hacer una crítica despiadada, tanto del Gobierno de la Nación como de la propia Junta de Andalucía, por motivos que de sobra son conocidos.

Hoy, señor Raynaud, toca el turno de los túneles de la SE-40; ayer fue el tercer carril de la autovía hacia Huelva; mañana será el metro de Sevilla, el metro de Málaga o el metro de Granada. Da igual: todo vale. Aquí lo importante es criticar a la actuación del gobierno de turno.

Mire usted, señor Raynaud, para el Grupo Popular, y para usted como parlamentario, Andalucía debe vivir inmersa en una burbuja sin que le afecten ni la crisis económica, ni la situación actual, ni la dura pelea que hay en términos económicos por mantener nuestra economía, al menos, fuera de peligro. Para ustedes, señorías, lo importante es terminar los túneles de la SE-40. Para usted, lo demás, mientras estén en la oposición, no es relevante. Lo relevante en estos momentos es hacer esa obra y terminarla en los términos en que está

prevista. No importa la situación en la que estemos: lo importante es terminar la obra. De eso se trata.

Pues bien, señor Raynaud, yo, con el máximo respeto, le digo que usted no está legitimado ni moral ni políticamente para hacer la crítica y para hacer la exigencia que en estos momentos está haciendo.

Usted decía antes que qué hubieran dicho y hecho los socialistas si el gobierno fuera el gobierno del Partido Popular, y yo creo que usted, de eso, tiene sobrada experiencia. Y se lo voy a recordar.

Usted sabe perfectamente, mejor que nadie, si yo no me equivoco, que fue portavoz en la oposición del Ayuntamiento de Sevilla entre los años 2000 y 2006. Y ¿sabe usted quién gobernaba España? Pues gobernaba, aunque a usted no le guste escucharlo, el señor Aznar. Y ¿sabe usted cuánto destinó el Gobierno del señor Aznar a las infraestructuras de la SE-40? Pues destinó cero euros. Y ¿sabe usted, señor Raynaud, cuántas veces usted, como sevillano, preocupado, como está hoy, levantó la voz y exigió que se pusiera en marcha la obra de la SE-40? Que yo sepa, ninguna. Y esa es la realidad, señor Raynaud. Hoy está usted en una posición distinta a la que estaba en aquellos momentos —de todas formas, comprensible, porque el que gobernaba era el Partido Popular—.

Yo creo que no solamente le podría recordar eso, le podría recordar más cosas, porque usted bien sabe que, en los Presupuestos Generales del Estado en obras públicas, ustedes no pueden venir a dar lecciones al Gobierno socialista. El Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero ha invertido tres veces más en Andalucía, en los ocho años de Gobierno socialista, de lo que invirtió el Gobierno del señor Aznar. No solamente en la SE-40, sino en otras infraestructuras que son de primer nivel para el desarrollo económico de nuestra comunidad autónoma. Podríamos hablar de los metros, de Sevilla, de Málaga, de Granada...; podríamos hablar de infraestructuras ferroviarias —quién ha invertido en el anillo de cercanías de Sevilla y en el tren del Aljarafe—: podríamos hablar de muchísimas cosas más. Pero no se trata de eso. Se trata de hablar de lo que hoy nos trae, que son los túneles de la SE-40.

Pues bien, señorías, en relación a esta importante obra de infraestructura, usted sabe que la reducción que está prevista, de tres carriles a dos carriles, en los túneles que discurren bajo el río Guadalquivir, usted mismo acaba de decir que no es cuestión de arriesgar. Sería fácil, para el Gobierno socialista, según vuestra opinión, según la opinión de sus señorías, que le queda poco tiempo de Gobierno, asumir la responsabilidad de decir que va a hacer los túneles tal y como están proyectados. Pero no es una cuestión de arriesgar: es una cuestión de responsabilidad, es una cuestión de responsabilidad con los gobernados, con los ciudadanos y las ciudadanas de España, y en estos momentos, señor Raynaud, y señorías del Partido Popular, lo que aquí hace falta es poner el dinero donde verdaderamente

es necesario, ponerlo con rigor y ponerlo priorizando lo que hoy le preocupa al pueblo de España, no solamente a los andaluces, sino a los españoles. Y esa es la diferencia que hay entre una forma de gobernar y otra. Y le voy a poner un ejemplo de hoy mismo.

Mire usted, en aquellas comunidades donde ustedes gobiernan, por ejemplo en Castellón, hoy se ha licitado, con un concurso público, por un importe de 500.000 euros, un contrato para contratar halcones para que no choquen contra los aviones que no existen, porque, como ustedes saben, ese aeropuerto no tiene aviones y está completamente cerrado. Pues bien, ustedes se gastan 500.000 euros, después de haberse gastado lo que ha costado ese aeropuerto, para que los pájaros que hay allí no choquen contra los aviones, y contratan ustedes halcones y se gastan 500.000 euros. Eso no lo hace el Gobierno socialista: hace todo lo contrario. Recorta, evidentemente, recorta en la construcción de los túneles que van por debajo del río.

Pero también le voy a decir más, señor Raynaud. El estudio de impacto que se hace sobre lo que pudiera suponer esa reducción, hay otras ciudades españolas, de otras comunidades autónomas, donde precisamente gobiernan ustedes, donde se han hecho proyectos de obra pública más o menos por un tráfico similar al que pueda soportar la SE-40, y tienen dos carriles por cada túnel. Le estoy hablando de la modificación que se ha hecho, hace poco tiempo, en la M-30.

La M-30 soporta tráfico en Madrid, si no el mismo que va a soportar la SE-40, parecido, y allí se ha establecido que van dos carriles por cada túnel. Por lo tanto, técnicamente es posible que, a corto o medio plazo, la reducción de dos carriles, en vez de tres carriles, no suponga absolutamente ningún embotellamiento en lo que puede ser la SE-40.

Pues bien, señor Raynaud, por todo esto, por los argumentos que le estoy dando, por la situación económica por la que atraviesa nuestro país, porque hay que poner el dinero público donde verdaderamente hace falta y porque, según nuestra opinión, a corto y medio plazo no supondrá la reducción de dos carriles cuando antes iban tres, el Grupo Parlamentario Socialista va a votar que no a la proposición no de ley que ustedes hoy están planteando.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Díaz.

Para finalizar el debate, y con brevedad, tiene la palabra el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Con brevedad, señor Presidente.

Mire, señor Alcaraz, yo comprendo que hoy lo tiene usted difícil. Desde luego, menos mal que las listas son cerradas, porque, si fuera usted diputado por la circunscripción de Sevilla y tuviera usted que dar cuenta ante sus electores y no defender ante ellos esta proposición no de ley, no le auguraba yo a usted un buen futuro político. Se lo garantizo, se lo garantizo. Pero, mire, es que hay más, es que hay más. Fíjese bien.

Dice usted que, por coherencia, por hacer las cosas bien, quieren ustedes el llegar y el cuidar los caudales, ¿eh?, en este caso, de las inversiones del Gobierno de España. Fíjese, 100 millones de euros de ahorro. Hombre, ustedes, los socialistas, van a hablar de 100 millones de euros de ahorro cuando han dedicado 700 millones al fondo de reptiles. Setecientos millones del fondo de reptiles, del escándalo de los ERE, y van ustedes a hablar de que no se pueden gastar 100 millones de euros. Cuando ustedes han regalado dinero, a troche y moche, a amiguetes, a compadres, a amigos, a parientes, a conocidos, y hasta a desconocidos. Y van ustedes a cuestionar y ahora se va a caer el mundo porque ustedes pretendan ahorrar 100 millones de euros. ¿Y que no estoy legitimado políticamente para llegar y defender esta postura aquí? Hombre, por favor, si tenían ustedes que estar... Pero, bueno, yo no sé dónde tendrían ustedes que estar, si tuvieran un poco de dignidad, metidos debajo de las piedras. Metidos debajo de las piedras, señor Alcaraz. Cien millones de euros y han tenido ustedes la escandera y el escándalo mayúsculo mayor de la democracia dedicando 700 millones de euros al escándalo de los ERE.

Mire, y le voy a decir algo más. Su discurso era previsible, porque es el único que tienen ustedes, mirar al pasado. Absolutamente previsible, incapaces de, con argumentos sólidos, defender una postura que sea consecuente. Y como su discurso era previsible, pues, lo siento mucho, pero le voy a tener que dar algunos datos que son ciertamente..., bueno, pues absolutamente discrepantes con lo que usted acaba de decir.

Mire usted, de los tres grandes arcos de la SE-40, el sector este, A-4 sentido Córdoba, A-4 dirección Cádiz, se firmó el contrato de la asesoría técnica el 8 de mayo de 1997, gobernando José María Aznar. El sector sureste, A-4 sentido Cádiz, A-49 Huelva, se firmó el contrato de la asesoría técnica el 6 de mayo de 1997, gobernando José María Aznar. El sector nortenoeste, A-49 y A-4 Córdoba, se firmó el contrato de asistencia técnica el 5 de junio de 1997, gobernando José María Aznar. Las tres declaraciones de impacto ambiental se aprobaron el 25 de julio, el 30 de julio y el 30 de julio del año 2001, gobernando José María Aznar. La licitación del tramo La Rinconada-Alcalá de Guadaíra, 21 de febrero de 2004; el tramo Alcalá de Guadaíra-Alcalá de Guadaíra, 28 de febrero del 2004, el tramo Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas, 28 de febrero de 2004. ¿Quiere usted que le diga quién gobernaba España en ese momento? El que creó 5

millones de puestos de trabajo en España, mientras que ustedes crean 5 millones de parados en los ocho años de gobierno socialista. Ese fue el que impulsó el inicio y la construcción de la SE-40, muy a su pesar.

Señorías, esto es lo triste. Lo triste es que ustedes están poniendo en riesgo 25.200 empleos, que serían lo que podía estar, en estos momentos, generando la SE-40. Lo triste es que con el ritmo de construcción que llevan ustedes, con unas inversiones, cuando no había crisis, de 70 millones al año, cuando no había crisis, año 2.009, es el 5% del volumen total de la obra. Lo triste es que el señor Viera haya dicho que no se vaya a parar ningún tramo, tiene razón, no se va a parar ningún tramo, si es que están parados. Que se lo digan al Alcalde de Dos Hermanas si es que está parado o no está parado el tramo entre Dos Hermanas y Alcalá, que se lo digan al Alcalde de Espartinas, si es que está parado o no está parado el tramo desde Espartinas hasta Valencina. Es que no han empezado. Que se lo pregunten a los responsables de las empresas constructoras que tienen los negocios, los contratos rescindidos, que se lo pregunten a los subcontratistas, que no pueden pagar las letras todos los meses de la maquinaria y de los camiones que han comprado y que se ven con ellos sin posibilidad, autónomos y pequeños empresarios de nuestra tierra. Que se lo pregunten a los cientos de trabajadores que han sido despedidos, si está o no está.

Eso denota y demuestra un fracaso rotundo del Partido Socialista en Andalucía y en Sevilla, con engaños continuados. El fracaso de la vertebración del área metropolitana, pretendiendo hacer con la SE-40 lo mismo que con el Puente del Centenario...

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, un minuto.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, señor Presidente.

El fracaso de mantener el tener que pasar por Sevilla para ir de Cádiz a Huelva, o de Huelva a Cádiz. El fracaso medioambiental cuando anunciaron, a bombo

y platillo, la reducción de la contaminación. El fracaso del modelo urbanístico territorial, porque el fracaso de la SE-40 es el fracaso de las áreas de oportunidad y del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla. En definitiva, el fracaso y la frustración de más de un millón de habitantes que le afecta la SE-40.

Pero sigan ustedes en esa línea, sigan ustedes anticipando y poniendo por delante sus intereses sectarios y partidarios socialistas, antes que el interés general de los andaluces, y de los sevillanos, en concreto, que así les va.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Vamos a proceder a la votación. Como bien saben hay dos proposiciones no de ley. La primera, relativa a la situación del transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Cádiz, iniciativa de Izquierda Unida. Y había una petición, así la entendimos, del portavoz del Grupo Socialista, de pedir votación separada.

Por lo tanto, vamos a proceder a la votación separada. Hay un primer punto que es el a), que tiene a su vez cuatro puntos. Votamos el 1, 2 y 3, ¿de acuerdo?, del apartado a).

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido rechazados al haber obtenido 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Votaríamos a continuación el punto 4 del apartado a) y el apartado b), de manera conjunta.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a votar la segunda proposición no de ley relativa a la modificación de la SE-40.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada al haber obtenido 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Levantamos la sesión.

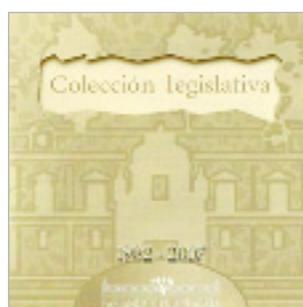
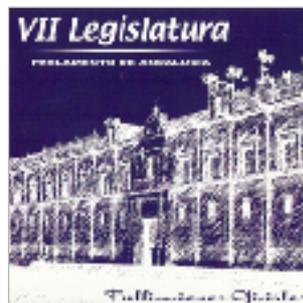
Buenas tardes.

SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

PUBLICACIONES OFICIALES:

- Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía publicados cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Actualmente están disponibles en CD-ROM las cinco primeras legislaturas y en DVD la sexta legislatura.
- Colección de los Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Están disponibles en CD-ROM las seis primeras legislaturas.
- A partir de la VII legislatura la colección de «Publicaciones oficiales» reúne conjuntamente los boletines oficiales y los diarios de sesiones.

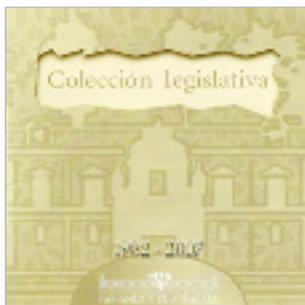


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

COLECCIÓN LEGISLATIVA:

- Recopilación anual actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalucía. Cada ley contiene una sinopsis que incluye datos sobre su aprobación y publicación en los diferentes boletines oficiales e información, en su caso, sobre posteriores modificaciones o si han sido objeto de algún procedimiento de inconstitucionalidad.
- Anales del proceso autonómico, acompañados de algunas de las imágenes más significativas de aquellos históricos acontecimientos.
- Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas con imágenes de su fachada, el Salón de Plenos y patios interiores.
- Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las legislaturas transcurridas.





SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

INFORMACIÓN Y PEDIDOS

Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:

Servicio de Gestión Económica
c/ San Juan de Ribera s/n
41009-Sevilla

Teléfono:

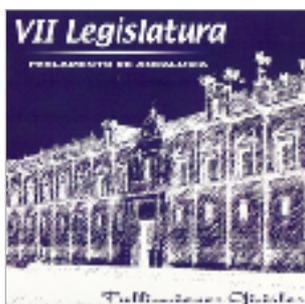
(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

publicacionesoficiales@parlamentodeandalucia.es
diariodesesiones@parlamentodeandalucia.es
boletinoficial@parlamentodeandalucia.es



PRECIOS

CD-ROM O DVD

Colección legislativa	7,21 €
Publicaciones oficiales	7,21 €



© Parlamento de Andalucía