

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 117

IX LEGISLATURA

7 de marzo de 2013

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana María Rico Terrón

Sesión celebrada el jueves, 7 de marzo de 2013

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

9-13/APC-000076. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones a corto plazo de nuevas obras de infraestructuras en los viarios del término municipal de Isla Mayor, en la provincia de Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

9-12/POC-000435. Pregunta oral relativa a la ejecución de la obra de infraestructura SE-35 en Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000175. Pregunta oral relativa a 583 VPO en el Polígono Aeropuerto, de Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis y D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

8-10/OICC-000003. Informe Especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio 2008.

8-11/OICC-000015. Informe Especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009.

PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa a 72 VPO en Tomares, Sevilla, presentada por el G.P. Socialista.

9-13/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante de Loja y estación de Loja en la línea Ave Bobadilla-Granada, presentada por el G.P. Socialista.

9-13/PNLC-000090. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María-Rota y Chipiona, Cádiz, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-13/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la construcción del puente peatonal en la carretera A-397, en San Pedro de Alcántara, en Marbella, Málaga, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, doce minutos del día siete de marzo de dos mil trece.

COMPARECENCIAS

9-13/APC-000076. Comparecencia de la Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones a corto plazo de nuevas obras de infraestructuras en los viarios del término municipal de Isla Mayor, en la provincia de Sevilla (pág. 6).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

9-12/POC-000435. Pregunta oral relativa a la ejecución de la obra de infraestructura SE-35 en Sevilla (pág. 14).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

9-13/POC-000175. Pregunta oral relativa a 583 VPO en el Polígono Aeropuerto, de Sevilla (pág. 23).

Intervienen:

D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

8-10/OICC-000003 y 8-11/OICC-000015. Informes Especiales de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio 2008, y de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009 (pág. 27).

Intervienen:

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

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

Dña. María Nieves Masegosa Martos, del G.P. Socialista.

Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Popular Andaluz.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa a 72 VPO en Tomares, Sevilla (pág. 42).

Intervienen:

D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

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

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

Votación: aprobada por 8 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

9-13/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante de Loja y estación de Loja en la línea Ave Bobadilla-Granada (pág. 52).

Intervienen:

D. Miguel Castellano Gámez, del G.P. Socialista.

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

Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por unanimidad.

9-13/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la construcción del puente peatonal en la carretera A-397, en San Pedro de Alcántara, en Marbella, Málaga (pág. 62).

Intervienen:

D. José Eduardo Díaz Molina, del G.P. Popular Andaluz.

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

D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

9-13/PNLC-000090. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María-Rota y Chipiona, Cádiz (pág. 65).

Intervienen:

D. Rafael Ruiz Canto, del G.P. Popular Andaluz.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 117

IX LEGISLATURA

7 de marzo de 2013

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

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

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las catorce horas, un minuto del día siete de marzo de dos mil trece.

9-13/APC-000076. Comparecencia de la Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones a corto plazo de nuevas obras de infraestructuras en los viarios del término municipal de Isla Mayor, en la provincia de Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Damos comienzo a la Comisión de Fomento y Vivienda de hoy y empezamos con el primer punto del orden del día, que es la solicitud de comparecencia en Comisión de la señora Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las previsiones a corto plazo de nuevas obras de infraestructura en los viarios del término municipal de Isla Mayor, en la provincia de Sevilla.

La petición es del Grupo Popular Andaluz y, para empezar el debate de la iniciativa, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muy bien, pues, buenos días.

Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todas y a todos los diputados y diputadas.

Efectivamente, comparezco para informar sobre las previsiones a corto plazo de las nuevas obras de infraestructura en los viarios del término municipal de Isla Mayor, en la provincia de Sevilla. Somos conocedores, porque así nos lo ha venido transmitiendo y trasladando el alcalde de Isla Mayor, de las dificultades de acceso al municipio, debido a que la única carretera que llega hasta el municipio es la carretera A-8053, desde la Venta El Cruce a Isla Mayor, que pertenece, como ustedes conocen, a la red autonómica complementaria metropolitana.

Sabemos que el municipio de Isla Mayor tiene una gran extensión de hectáreas de producción de arroz y que dicha producción —fundamental para la economía del municipio— genera, como es lógico, un tráfico rodado de vehículos de gran y medio tonelaje.

Igualmente, somos conscientes de que la producción y pesca del cangrejo rojo de río se ha desarrollado en los últimos años, teniendo un alto volumen, que supone igualmente un trasiego de vehículos, que, junto a los particulares del municipio, dificultan el tráfico por la carretera A-8053. Además, también, una pérdida de la conexión con la margen izquierda del Guadalquivir, que conectaba con la de Lebrija o Los Palacios a través de una barcaza que comunicaba ambos márgenes.

Y como somos conscientes y sensibles a las dificultades que comporta para los vecinos del municipio y para su industria las dificultades de acceso viario, desde la Consejería de Fomento y Vivienda se han venido realizando trabajos y proponiendo una serie de actuaciones en el término municipal de Isla Mayor. Así, se ha trabajado en el año 2007, atendiendo a la petición del ayuntamiento, que se amplió el tablero de una de las dos estructuras existentes a la entrada de la población, actuando en aquella estructura que priorizó el ayuntamiento. Aquella actuación supuso una inversión de 200.000 euros. La estructura se amplió, pasando de tener una anchura de 5,72 metros a 10,40 metros, con calzada de 6 metros y dos aceras de 2,20 metros.

El ayuntamiento solicita en la actualidad que se amplíe el tablero de la estructura restante, para la cual se ha redactado un proyecto que se describe a continuación. Se trata de la ampliación de una estructura que salva el canal Casa Riera, en el casco urbano de Isla Mayor, en la travesía de la carretera A-8053. La situación actual de la estructura es tal que permite el movimiento de los vehículos en doble sentido, con un cierto estrechamiento en este punto, pero resulta imposible el paso peatonal a través de ella por la acera izquierda, por lo que el Ayuntamiento de Isla Mayor dispuso una pasarela metálica peatonal a unos metros del puente.

Se ha considerado el proyecto, la ampliación de la calzada a 7 metros, con 25 centímetros de arcén adicionales a ambos lados, para mantener una distancia adecuada a las defensas del acerado, eliminando por tanto el estrechamiento de la vía en este punto y manteniendo la hechura general de la travesía, así como dotar a la margen izquierda de la estructura de una acera de 2,50 metros de anchura, con lo que se mantendría tanto la funcionalidad de la vía en comparación con el resto de la travesía, así como uniformización visual y estética en el conjunto del casco urbano.

Para todo ello es necesaria una ampliación total de 3,17 metros mediante una estructura de vigas prefabricadas con una cimentación mediante pilotes hincados, así como los trabajos de urbanización necesarios para la funcionalidad y la integración visual del entorno urbano. El presupuesto base de licitación es de algo más de 170.000 euros y se está estudiando la viabilidad presupuestaria desde la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería.

En el año 2008 se realizó una actuación de refuerzo de firme y pintura de la A-8053 de Venta El Cruce a Isla Mayor, y el importe de la obra ascendió a 1.183.671,91 euros.

En el año 2008, también atendiendo a una petición del alcalde de Isla Mayor, se contempló dentro del Plan de Conservación para la Actuación de Mejoras de Seguridad Vial mediante la colocación de barreras de protección de la A-8053, que fue contratada por un importe de 89.000 euros. Se trataba de proteger los tramos más peligrosos por existencia de acequias de riego en la margen de la carretera. En ese mismo año se realizaron también otras actuaciones de colocación de barreras de seguridad biondas por importe de 53.864,15 euros.

En octubre del año 2012, del año pasado, se ha solicitado a la Dirección General de Infraestructuras, por parte de la Delegación Territorial, la realización del proyecto de mejora de la funcionalidad de la carretera A-8053, por importe base de licitación de algo más de sesenta y mil euros. Igualmente, se está estudiando su viabilidad. Esta actuación ha sido muy demandada por el ayuntamiento y con ella se pretende resolver un problema de seguridad vial, que se produce actualmente por la circulación por la carretera de máquinas de recolección de arroz, cultivo muy extendido en la zona.

Atendiendo a una petición municipal, en febrero del año 2013 se ha procedido al repintado de las marcas viales de la travesía de Isla Mayor y del núcleo urbano de Alfonso XIII, correspondiente a la carretera autonómica A-8053.

Con todo lo detallado quiero destacar, por un lado, que esta Consejería se ha mostrado atenta a las dificultades de acceso al municipio por el estado actual de la A-8053, por ello la Delegación de la Consejería de Fomento y Vivienda se ha venido reuniendo en varias ocasiones con el alcalde del municipio. Concretamente, se han mantenido tres reuniones: los pasados días 24 de septiembre del año 2012, 19 de noviembre del año 2012 y, recientemente, una visita de la delegada al municipio el pasado 29 de enero.

Como ustedes conocen, tenemos dificultades presupuestarias y financieras. Hemos atendido algunas de las propuestas del ayuntamiento y seguiremos trabajando en la mejora de la carretera A-8053, así como el resto de carreteras de Andalucía. Conocen ustedes que la Consejería ha establecido una serie de prioridades —lo conoce esta Comisión— que tienen que ver con la conservación del patrimonio viario autonómico: continuar con la ejecución de la malla básica de la red viaria de gran capacidad, competencia autonómica, y desarrollar las actuaciones en la red viaria que garanticen la mejora de la accesibilidad en los diferentes ámbitos territoriales de Andalucía, la solución a la conflictividad de tráfico y adaptación de la carretera al entorno urbano, y la seguridad y calidad del servicio de carreteras. También, asimismo, el desarrollo de infraestructuras para la movilidad sostenible en el conjunto del territorio.

En este sentido, quisiera trasladarles, y dado que la conservación y la seguridad vial es una prioridad presupuestaria, que la Consejería de Fomento y Vivienda dispone de un total de 63,77 millones de euros para ejecutar a lo largo del año 2013.

Estos son los elementos que quisiera..., de los que quería informar en esta comparecencia, a petición del señor Raynaud.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Muchas gracias, señora Consejera, por su información, una información que yo le agradezco, pero permítame que yo la califique como, de alguna manera, una información de..., un poco de los parches que se han ido poniendo a lo largo de los últimos años, y que, evidentemente, pues no plasma, digamos, un enfoque global de la problemática de este municipio. Como ustedes comprenderán, si mi Grupo lo trae a la Comisión en el día de hoy es porque es un municipio que reúne unas características de situación, unas características geográficas y de comunicación verdaderamente singulares, no solamente en la provincia de Sevilla, sino yo diría que incluso en el conjunto de Andalucía.

El municipio de Isla Mayor es un municipio que está situado en el extremo de la comarca de las marismas, en la provincia de Sevilla, en el extremo del área metropolitana. Limita con el término municipal de Villamanrique de la Condesa, de Puebla del Río, del Coto de Doñana y del río Guadalquivir. Es, por tanto, el último rincón —diríamos— de la provincia de Sevilla aguas abajo en la margen derecha del río Guadalquivir. Es, por tanto, un municipio término: por Isla Mayor no se pasa, a Isla Mayor o se va o se viene, pero no se puede pasar por Isla Mayor, porque, en definitiva —repito—, es término.

Y, señora Consejera, a Isla Mayor se va por dos caminos, no solamente por uno, se va por dos caminos, que es la A-8053, que es la carretera que viene de la capital y que pomposamente es llamada la «Autovía de Coria»... En definitiva, no es más que una sucesión de travesías de todos y cada uno de los distintos mu-

nicipios, y no tienen ustedes más que oír —esta mañana por ejemplo— los informativos de por la mañana, y verán como en la información de tráfico, precisamente la A-8058, que es la denominada autovía de Coria, sufre una saturación verdaderamente espectacular, pues desde Isla Mayor se va a través de la A-8053 a la A-8050, y de la A-8050 a la A-8058, que es la denominada autovía de Coria. Esa es, diríamos, la más conocida, la más directa y la de comunicación con la capital de la provincia.

Pero hay otra carretera, señora Consejera, que es verdaderamente importante, y es una carretera inominada. Yo, por lo menos, no le puedo dar matrícula, ninguna matrícula —porque yo creo que hasta la propia corporación desconoce de quién es la titularidad—, que es la carretera que une Isla Mayor con Villamanrique. Esta carretera tiene tanta o más importancia que A-8058, porque es la salida natural de la comunicación de Isla Mayor con la zona más productiva del Aljarafe, en concreto, con toda la zona de Almonte, de Villamanrique.

Mire, este era el estado de esta carretera hace una semana, y fíjese el estado de esa carretera en el día de ayer. Así está esta carretera que une Isla Mayor con Villamanrique en el día de ayer, ¿eh? Aquí está, y esta es la carretera.

Esto, ¿qué supone? Esto supone que hoy, probablemente, cientos de jornales de la gente de la Isla Mayor, de los trabajadores de Isla Mayor, que van fundamentalmente a la recolección de la fresa, que van fundamentalmente al trabajo bajo cultivo en la zona de Villamanrique, de Almonte, de la zona de las marismas, tengan que dar un total de 60 kilómetros de rodeo para poder ir al trabajo, con el riesgo además, evidentemente, de no llegar a tiempo y de, por lo tanto, perder esas peonadas que son vitales para Isla Mayor.

Yo soy consciente de que no le estoy a usted hablando de una carretera de titularidad de la Junta, ¿eh? Partamos de esa base. Pero yo sí, evidentemente, hoy aquí en sede parlamentaria, lo que sí le reclamo es que abandere la Consejería lo que es al menos el esclarecer si pertenece a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, si pertenece a la Consejería de Agricultura, porque pudiera —Agricultura hoy, Medio Ambiente también— pertenecer a la titularidad de esa Consejería... Y el problema está en que el río Guadiamar, cuando caen cuatro gotas, o cuando desembalsan aguas arriba, inunda, corta la carretera y deja, por lo tanto, incomunicada Isla Mayor con esa parte que, repito, desde el punto de vista económico de Isla Mayor, es vital.

Usted lo ha dicho, 18.000 hectáreas de arroz hay en total de cultivo en Villamanrique. La primera productora nacional del cangrejo; una especie que se importó, que ha llegado, y que se ha desarrollado de una manera importantísima. Y eso, lo que origina es, en la A-8053, un tráfico brutal de maquinaria pesada. La propia Junta, su Consejería, la tiene catalogada entre viarios con vehículos entre 2.500 y 5.000 vehículos al día. En algunos de los puntos de control han llegado a detectarse, en determinados puntos, 3.600 vehículos. Pero, fíjese, lo más grave de ello es que, de los 3.600, el porcentaje de vehículos pesados casi se acerca al diez por ciento. Hay ratios del ocho, y del ocho y medio por ciento de vehículos pesados, que eso, en una carretera de esas características, es una auténtica barbaridad. Si nos cogemos el listado de las carreteras autonómicas y tenemos la preocupación de ver y analizar los porcentajes de vehículos pesados, vemos que eso lo soporta una carretera de unas características medias, ¿eh? Pero que, evidentemente, de esas dimensiones, difícilmente se puede soportar.

Por lo tanto, nosotros tenemos una carretera, que es la A-8053, que llega hasta la denominada Venta Colina, una carretera desde la Venta Colina hasta Puebla del Río. Y a partir de ahí, ya viene esa sucesión de tra-

vesía una detrás de otra: Puebla del Río, Coria del Río, Gelves, San Juan de Aznalfarache, Sevilla, que es la A-8058, y de la que, desde luego, yo le puedo decir que soy sufridor de esa, entre comillas, autovía cuatro o cinco meses al año, y que, desde luego, es un verdadero problema el poder llegar a una hora normal —a una hora que uno tenga comprometido— a Sevilla, dada la intensidad de tráfico.

Por lo tanto, señora Consejera, nosotros además —usted también lo ha mencionado de pasada—... En su tiempo hubo una comunicación fluvial entre Isla Mayor y la margen contraria del Guadalquivir, justo en un punto de desembarco entre Los Palacios y Lebrija. Eso contribuía, de una manera importante, a llegar y descongestionar el tráfico, porque eran muchos los que utilizaban esas barcazas. Esas barcazas dejaron hace seis, ocho o diez años de ponerse en servicio, y, evidentemente, están más que aislados lo miren por dónde lo miren.

Nosotros, señora Consejera, creemos que, con independencia de estas mejoras puntuales que usted haya podido anunciarnos en el día de hoy, yo quiero que llegue de alguna manera a la conciencia de la Consejería la necesidad de adoptar medidas integrales, globales, para mejorar el acceso a Isla Mayor. Ninguna de ellas, por aisladas, van a ser malas, y ninguna de ellas, excluyentes —cualquiera de las que se puedan poner en marcha—, ninguna es excluyente de la otra. Fíjese que ahí ha tenido que intervenir la Policía Local; no sé si le habrá dado el alcalde de su partido ese dato. La Policía Local, en algún momento, ha tenido que llegar y orillar a las máquinas pesadas o a los camiones para que se pueda restablecer el tráfico en esa carretera. Tiene un canal de desagüe importantísimo, lateral, y por lo tanto con un riesgo importante de accidente. Y se han producido víctimas mortales.

Nosotros, precisamente, en aras de esa filosofía a la que usted ha hecho también mención, a la futura planificación en materia de carreteras que seguirá principalmente los criterios de garantizar la calidad y la seguridad de la red secundaria, y que el 94% de los andaluces puedan acceder al menos a 25 minutos de una vía de gran capacidad... Que no se quede, señora Consejera, Isla Mayor en ese 6%, entre el 94 y el 100, que sería el porcentaje que le falta.

Y cuando habla de revisión del PISTA, que se extenderá también el diagnóstico al estado de las infraestructuras en Andalucía, diagnostiquen ustedes, señora Consejera, de verdad, el acceso a Isla Mayor, porque verán que de salud están estupendamente los isleños, pero de comunicaciones están muy malitos, muy malitos. Diagnostique usted, porque verdaderamente están en un estado grave.

Yo termino, señora Presidenta, señora Consejera, diciéndole que la ejecución de un nuevo trazado de la A-8053, justo a mitad de ese recorrido, de esos 15 kilómetros, a través de un camino rural en dirección a Puebla del Río, podría ser una solución no excluyente; que la circunvalación de la A-8050, en Puebla del Río, contribuiría a mejorar sensiblemente ese trazado de la A-8050; que eliminar curvas ejecutando arcenes, carriles de vehículos lentos en la A-8053, podría ser una solución complementaria adecuada; que la adecuación del viario Isla Mayor-Villamanrique, en colaboración con la Confederación o con la Consejería de Medio Ambiente, con quien corresponda, mejoraría y eliminaría el gravísimo problema que, por ejemplo, en el día de hoy tienen en Isla Mayor; que impulsar, de alguna manera, la mejora de la A-8050, Puebla-Venta-Colina, sería también una actuación complementaria y necesaria, y que si es necesario, y mientras que las disponibilidades presupuestarias lo permitieran, impulsar la posible reanudación de ese servicio de barcazas entre Isla Mayor y la margen contraria del Río Guadalquivir contribuiría también a eso.

Señora Consejera, hoy yo creo que, probablemente, sea la primera vez que se habla en el Parlamento, en materia de infraestructuras, de Isla Mayor, pero por el hecho de ser la primera vez no significa que no hayamos tenido, todos los que hemos tenido algún tipo de responsabilidad en mejorar las condiciones de vida de los andaluces..., repito, en haberla traído con antelación.

Confío en que esta intervención haya servido, y que, si es así, los isleños nos lo agradecerán.

Muchas gracias, señora Consejera y señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, su turno.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Efectivamente, esa singularidad geográfica que tiene Isla Mayor..., bueno, pues es también lo que ha posibilitado ese cultivo del arroz y del cangrejo. Es decir, que más que hay que ir a Isla Mayor... Yo diría que Isla Mayor tiene el contexto geográfico de tener una singularidad dentro de la comarca, que se llama de las marismas. Pues, imagínense ustedes por qué se llama la Comarca de Las Marismas.

Efectivamente, ahí hay una situación de jornales importantes, de conexión con Huelva. Hombre, yo, además de esa preocupación que traslada, saben ustedes que hay una petición de eliminar la necesidad de peonadas, porque hay una situación muy complicada en el campo, que hay una petición al Gobierno central para que se eliminen las peonadas de manera que pueda, efectivamente, mejorarse la calidad de vida de los jornaleros, de las jornaleras, y, por lo tanto, que puedan tener al subsidio acceso, al subsidio agrario. Esperemos una buena respuesta del Gobierno central en cuanto a la eliminación de las peonadas, que hasta ahora solamente se han reducido hasta veinte. Y que ahí, efectivamente, pues tenemos el cauce del Guadiamar.

Yo le planteaba, bueno, porque creo que es de justicia plantear cuáles han sido las actuaciones que mejoran la conexión y mejoran, bueno, las condiciones de circulación de la A-8053 desde el año 2007 hasta ahora, con distintas actuaciones que han mejorado la comunicación de esa vía. Y también le planteaba que hemos tenido, y seguiremos teniendo, reuniones con el Alcalde de Isla Mayor, porque, lógicamente, bueno, pues forma parte de las ocupaciones y de las preocupaciones de la Delegación Territorial y de la Consejería de Fomento y de Vivienda, mejorar la movilidad y mejorar los accesos, además, lógicamente, de mejorar la calidad de vida de los andaluces y de las andaluzas en unos momentos en los que estamos viviendo, como usted de sobra conoce, una situación de crisis, estafa económica, que golpea duramente a la mayoría social.

Y estamos dispuestos a seguir trabajando, lógicamente, en coordinación con el ayuntamiento, bueno, pues cómo mejorar esa conexión de Isla Mayor, y partiendo, como no podía ser de otra manera, de la singularidad y del contexto geográfico que Isla Mayor tiene, que es, efectivamente, también el que le ha dado alguna posibilidad, o bastantes posibilidades de desarrollo económico, habrá que ver efectivamente ese camino,

esa carretera qué titularidad tiene, y, bueno, pues, desde luego, desde la Consejería estamos dispuestos a trabajar como lo hemos estado haciendo en esas tres reuniones que hemos mantenido con el Alcalde de Isla Mayor, bueno, pues para mejorar la calidad de vida y las conexiones de Isla Mayor. Y veremos, pues, efectivamente, si se puede o no recuperar algunas de las conexiones, como esa barcaza, en un estudio, un trabajo continuo, continuado con el Ayuntamiento de Isla Mayor, y, lógicamente, iremos, pues, iremos dando conocimiento a esta Comisión. Asimismo, como esa propuesta que estamos trabajando de un presupuesto, como le decía, de 171.000 euros que amplíe la calzada, amplíe la plataforma de manera que se pueda mejorar la conexión de la actual A-8053. Y todo lo demás, efectivamente, pues formará parte de ese acuerdo de formulación, que ustedes saben que ya hemos iniciado, del PISTA, y una visión integral, lógicamente, de todo el territorio, y, lógicamente, también, pues de la provincia de Sevilla.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, por un espacio breve de tiempo, por favor.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Muchas gracias, señora Consejera, en relación al interés que ha mostrado sobre las posibles medidas alternativas, todas necesarias, para Isla Mayor, usted siempre dentro de esa retórica procura el llegar y el sacar, cómo no. Qué sería de un discurso de usted sin meterse con el Gobierno de España, eso es que va innato, lo lleva usted en su ADN. Yo creo que le ha faltado decirle que el desastre de Aznalcóllar es culpa también de Rajoy, ya con eso hubiera sido el remate, la inundación del río Guadiamar como consecuencia del Corredor Verde eso también fue culpa de Rajoy.

Pero no se preocupe que no voy a entrar, porque a mí lo que me interesa es que se arregle el problema de Isla Mayor. Las carreteras de acceso a Isla Mayor ninguna son de titularidad estatal, ninguna, nosotros no hemos gobernado nunca en Isla Mayor, ninguna, luego aquí el único interés que me trae, y podría caer en la crítica fácil, yo no lo voy a hacer, usted sí, usted sí lo hace, yo no voy a caer en la crítica fácil de decir que la Junta tiene abandonada a Isla Mayor durante más de treinta años, durante más de treinta años, nosotros no hemos gobernado nunca en Andalucía. No voy a caer en eso, usted sí. Yo lo asumo, lo llevo en el sueldo, esto es curioso; nosotros, la oposición, llevamos en el sueldo aparejadas las críticas de ustedes al Gobierno de España, pero lo importante es que usted se tome interés por arreglar el problema de Isla Mayor de verdad, de verdad, no desde el punto de vista de esas conversaciones que, en fin, que yo no sé si esas conversaciones habrán sido a posteriori, después de mis reiteradas visitas a Isla Mayor, pero también da exactamente igual; lo importante es que usted pueda anunciar medidas positivas para Isla Mayor y que el problema que tiene en ese momento este municipio... Se nos ha olvidado una cosa muy importante, que usted tampoco ha hecho alusión: es una de las puertas naturales de entrada al Coto de Doñana, es decir, a la reserva más importante de Europa y, probablemente, de las más importantes del mundo, con un desarrollo turístico en puertas im-

presionante. Si Isla Mayor es lo que es, con las conexiones que tiene ahora mismo, imagínese lo que sería si la Junta de Andalucía hubiera potenciado en algo las comunicaciones con Isla Mayor.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, para terminar.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta.

No es hacer una crítica fácil mirar el conjunto del territorio y no solamente las carreteras, sino la calidad de vida de los jornaleros y de las jornaleras, señor Raynaud. Son jornaleros y jornaleras en unos momentos en los que hay una máxima dificultad en el campo andaluz, como usted seguramente conoce, que golpea también fundamentalmente a las mujeres, en una semana en la que estamos en el Día de la Mujer Trabajadora, y lo que le estaba tratando es de plantear que hay una situación muy complicada de jornaleros y de jornaleras y que hay peticiones para la eliminación de las peonadas, no creo que sea una crítica fácil hablar de la mejora de la calidad de vida de los jornaleros y del acceso al subsidio agrario, todo lo contrario, todo lo contrario.

Y, en cuanto al trabajo, tres reuniones hemos mantenido con el Ayuntamiento de Isla Mayor. Le he planteado cuáles son las fechas: septiembre, octubre y la última en febrero, y atendiendo a peticiones que se han hecho desde el propio Ayuntamiento de Isla Mayor para mejorar esa conexión de la A-8053, con elementos que le he planteado aquí absolutamente claros. Y, lógicamente, el compromiso, como no podía ser de otra manera, y como viene siendo desde que tenemos la responsabilidad de gobernar la Consejería de Fomento y de Vivienda, es trabajar con los ayuntamientos para mejorar la movilidad, las infraestructuras, viendo el territorio en su globalidad y viendo también, lógicamente, como es absolutamente claro, la situación de crisis económica en la que vivimos.

En cualquier caso, seguiremos manteniendo reuniones con el Ayuntamiento de Isla Mayor. Seguiremos mejorando la conexión de la A-8053, como creo que le he detallado claramente. Y veremos en un amplio contexto cómo podemos mejorar la movilidad de un municipio tan importante como el municipio de Isla Mayor.

Nada más, y gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, Consejera.

9-12/POC-000435. Pregunta oral relativa a la ejecución de la obra de infraestructura SE-35 en Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos al segundo punto del orden del día. En este caso, empezamos con las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. La primera de ellas relativa a la ejecución de la obra de infraestructura SE-35 en Sevilla.

Para hacerla, tiene la palabra su proponente, doña Alicia Martínez Martín, del Grupo del Partido Popular.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidenta.

Sí, señora Consejera, esta pregunta tiene mucho que ver con mejorar la calidad de vida de los sevillanos y con generar empleo en esta ciudad para que muchas personas que hoy están en paro, precisamente, en esta ciudad, puedan tener una oportunidad.

Por eso mi pregunta es: ¿De qué forma, qué aportación económica va a poner la Junta de Andalucía, su Consejería, para la infraestructura, la Sevilla-35, en el norte de la ciudad?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta. Muchas gracias, señora Martínez.

Como usted bien conoce, la SE-35 está catalogada por el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla como sistema general viario; es, por tanto, una vía urbana, por lo que, en principio, no le es de aplicación la Ley 8/2001, de Carreteras de Andalucía, ya que esta legislación solamente es de aplicación a la red de carreteras de Andalucía, ya sea de red autonómica o red provincial, y la SE-35 no está incluida en dicha red porque es una condición, tiene una condición de vía municipal.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, Consejera.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, yo lamento la respuesta, señora Consejera, que usted ha dado hoy a los sevillanos, porque pone de manifiesto que no tiene ni siquiera la intención de intentarlo, de comprometerse a sacar una infraestructura que usted califica de viario municipal, pero que en absoluto tiene que ver con esa calificación. Es un viario que va a recoger el tráfico periurbano de toda la ciudad, de todo el norte de la ciudad de Sevilla; una vía estratégica que conectará, como digo, todo el tráfico periurbano en el norte, conectando con la red de carreteras del Estado y que descongestionará en gran medida la que ya hoy se ha quedado pequeña, la Sevilla-30.

Por eso no solamente es importante por este motivo, porque recogerá los tráfico, sino también porque es fundamental para la puesta en marcha de toda una zona de la ciudad, de toda una zona que está por desarrollar y que es imprescindible también para un proyecto importante para esta ciudad como es la zona norte, la zona de San Nicolás, donde se pretende instalar la segunda tienda de Ikea en Sevilla, San Nicolás oeste, en la zona del Aeropuerto, lo que arrastra a su vez la creación de un gran centro comercial, la creación de generación de empleo en una primera fase de construcción. Tal como apuntaba el Presidente Griñán, que hacía falta impulsar la construcción, pues tiene una oportunidad magnífica para hacerlo con este proyecto, no solamente en la fase de construcción, sino también en una posterior creación de puestos de trabajo, así como la dinamización de toda la economía de esta ciudad.

Se estima —y usted lo debe conocer perfectamente— la creación de unos siete mil puestos de trabajo, y que la inversión a realizar por todo este proyecto será de unos trescientos sesenta millones de euros. Se trata de un proyecto que está impulsando el Gobierno municipal, con su alcalde Juan Ignacio Zoido a la cabeza, y que además ha obtenido ya del Ministerio de Fomento también el compromiso para esta infraestructura fundamental que conecta con la red de carreteras del Estado y con la red de carreteras autonómica, porque se está hablando en este punto de un tramo entre la avenida Emilio Lemos y entre la carretera Sevilla-Brenes, la A-2008.

Y este compromiso del Gobierno de la Nación se ha plasmado en un protocolo de colaboración que se firmó en septiembre del 2012 y por el cual se compromete a poner 12,5 millones de euros de los que en principio..., en los que está valorado esta infraestructura, que son 50 millones de euros, de los que el Ayuntamiento cuenta ya con 29 millones. Y, no obstante, falta alguna cantidad.

Por lo tanto, en este convenio, evidentemente, falta la Junta de Andalucía. Nadie va a comprender que la Junta se quedara fuera de esta infraestructura; falta usted, señora Consejera, en este convenio, porque, si no, estará negando una colaboración a un proyecto fundamental que necesitan los sevillanos. Así lo consideraban su Gobierno y el señor Celis, que se encuentra aquí sentado, cuando en el 2008 presentaba este proyecto y anunciaba que en el año 2009 estarían las obras en marcha y que era fundamental para el desarrollo de esa zona de la ciudad.

Por eso, nosotros le pedimos que si no lo hicieron cuando estuvieron gobernando, porque no lo hicieron, pasaron cuatro años y no solo no se pusieron en marcha, sino que ni siquiera comenzó la infraestructura ni se hicieron los trámites necesarios para ponerla en marcha; es más, se llevaron o desviaron el dinero de los convenios urbanísticos que tenían que ir destinados a estas infraestructuras, los destinaron a otras obras desde luego menos productivas. Y, por lo tanto, yo lo que le pido es que rectifique y que recapacite,

y que colabore no solo, no solo a aportar económicamente una cantidad fundamental para esta obra, sino que también colabore en que sea una obra que tenga todos los informes necesarios y que no se eternicen, como está ocurriendo en este momento en la Junta de Andalucía, que está pendiente de los informes sectoriales y de la desafección de una vía pecuaria de la que depende en este caso creo que no es su Consejería, que es otra Consejería, pero que hay una modificación de ley que obliga a que en un plazo mínimo estén todos los informes sectoriales avanzados a través de un órgano único. Y desde luego, eso tampoco se está poniendo de manifiesto. Porque si ustedes no ponen dinero, retrasan los informes y ponen todo tipo de reparos, pues alguien podría pensar que están ustedes obstaculizando el desarrollo de un proyecto fundamental para la creación de empleo en la ciudad sin más criterio que hacer una oposición partidista desde los sillones de la Junta.

La falta de compromiso con esta infraestructura pone de manifiesto su pésima gestión, como le decía antes; que no la hicieron cuando fue necesario, pero es que tampoco hacen las infraestructuras necesarias desde la Junta de Andalucía, desde su Consejería, como se ha visto de manifiesto. Que, evidentemente, los recortes y la disminución en el presupuesto no vienen aparejados a la situación actual de ajuste presupuestario y de plan de reequilibrio económico, y, por supuesto, no tienen nada que ver con lo que ustedes han dado en llamar los recortes de Rajoy, sino que en el 2011 había 493 millones para infraestructuras del transporte, y para el 2013 tenemos prácticamente la mitad, 252.

Por eso este comportamiento, pues, contrasta con la actitud del Gobierno, que, evidentemente, en materia de infraestructuras para Andalucía para el año 2013 va a invertir 1.075 millones de euros, y que ya se ha plasmado en este convenio de colaboración con la puesta sobre la mesa de 12,5 millones, que son fundamentales, como digo, para esta obra.

Por eso le pido —y termino inmediatamente— que rectifique, porque está a tiempo de demostrar su compromiso con Sevilla y su compromiso a favor del empleo, a favor de una infraestructura sostenible para la ciudad de Sevilla. Y precisamente, como digo, comprometido con el empleo en Andalucía y en Sevilla, con las cifras tan escandalosas, tan insostenibles de paro a las que nos han llevado, por cierto, políticas socialistas y, en este caso, también de Izquierda Unida.

Nada más y muchas gracias.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Presidenta...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Sí, por alusiones, por favor.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿Por alusiones?

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Sí.

[*Intervención no registrada.*]

Sí, no lo habrá escuchado usted, pero por alusiones, sí.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien...

[*Intervención no registrada.*]

Perdón, vamos a ver, no entiendo que haya sido directamente por alusiones...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Hombre, ha dicho...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Se ha hecho de pasada un... Pero no, no ha sido...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—No... Ha dicho que cuando el señor Celis...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Hombre...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—... y ha puesto en mi boca cosas que yo quiero aclarar para...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vamos a ver, simplemente, ella ha dicho que ha dicho usted cosas de..., pero vamos, nada más.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 117

IX LEGISLATURA

7 de marzo de 2013

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Eso es.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Está... Eso, eso...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—No, no... Bueno, pues yo quiero...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, pero eso no es para aclararlo aquí.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Entonces, ¿me puede explicar qué es una alusión entonces?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vamos a ver, alusión sí es, pero...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—O sea, si eso no es una alusión, ¿qué es una alusión?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, no discuta usted, señor... Vamos a ver... No.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—No, le estoy haciendo una pregunta, no estoy discutiendo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Simplemente le digo que ella ha dicho unas palabras referidas a usted que ha dicho usted de alguien, pero eso está en las hemerotecas; eso no es que lo haya dicho usted directamente.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—No, no, es que no es verdad que esté en las hemerotecas, es que no es verdad que esté en las hemerotecas. Por tanto, es por ello que quiero aclararlo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Entonces ¿cómo lo sabe la señora Martínez?

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—¿Cómo? Pues no sé, ella se lo ha podido inventar. Yo qué sé, pero eso no está en las hemerotecas.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Mire, tiene usted un momento para aclararlo, por favor.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Bueno, yo lo que quiero aclarar en primer lugar a la portavoz del Grupo Popular es que nosotros, y yo como Teniente de Alcalde de Urbanismo de la ciudad, jamás le pedí a la Junta de Andalucía inversiones para esta infraestructura, porque, efectivamente, es una infraestructura municipal dentro del Plan General de Ordenación Urbana. Sí es cierto que creo que la Junta de Andalucía debe agilizar los trámites lo antes posible.

Y se nota, se nota mucho eso que dicen que no hay derecha ni izquierda. Cuando la señora Martínez dice que invertíamos en otras cosas que no son productivas, pues mire, señora Martínez, invertimos ese dinero de los convenios urbanísticos en más de cien kilómetros de carriles bici y en los grandes parques que, junto con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, realizamos.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Rodríguez, yo creo que ya está usted...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Estoy terminando.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—... sobrepasando la explicación.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Así que para nosotros eso también es productivo; para ustedes parece que no, que no.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, bien, yo creo que ya ha quedado suficientemente aclarado.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Perdón, simplemente quiero hacer que conste en acta que considero que no era una alusión y que me he referido a una información obtenida en elCorreoWeb.es, de la fecha 21 de abril del 2009, de declaraciones del señor Gómez de Celis.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Así, así lo hemos hecho constar, señora Martínez.

De todas maneras, para que vean el talante, efectivamente, que tiene el Partido Popular, le hemos dejado hablar en este caso al señor Martínez...

El señor BENÍTEZ PALMA

—No, perdone, perdone, no, no, no...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, señor. Sí, señor.

El señor BENÍTEZ PALMA

—No, no, no, no, no. Pero usted es Presidenta de la Comisión, no...

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—El talante que tiene la Presidenta, en todo caso.

El señor BENÍTEZ PALMA

—... no del Partido Popular. Presidenta de la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 117

IX LEGISLATURA

7 de marzo de 2013

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, señor, pero en este caso...

El señor BENÍTEZ PALMA

—Presidenta de la Comisión.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—... Comisión, y a mucha honra, del Partido Popular.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Presidenta de la Comisión no es un puesto partidista.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y a mucha honra, del Partido Popular, igual que la Consejera es de Izquierda Unida y que ustedes son del PSOE.

[Intervenciones no registradas.]

Bien, en este caso el talante de esta Comisión, para que ustedes puedan hablar libremente y poder rebatir lo que ustedes creían que era una alusión personal, que no lo era.

Pasamos al segundo punto de... Seguimos con las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión, en este caso, relativa a...

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Pero yo es que no he terminado, ¿eh?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ay, perdón, es verdad. Perdón. Ya con el lío de la discusión del señor Gómez de Celis ya...

Bien, vamos a ver, señora Consejera, tiene usted la palabra para responder y terminar esta respuesta oral en comisión.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta, muchas gracias.

Efectivamente, vivimos, afortunadamente, en democracia, y cada uno puede expresar sus argumentos, sus ideas, y, bueno, pues hay un reglamento democrático de la discusión política.

A ver, yo creo que está claro que es una ronda urbana que transcurre por..., y así viene en el Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Sevilla.

Y, bueno, pues los trámites..., lógicamente, la Junta no obstaculiza absolutamente nada; la Junta lo que hace es hacer cumplir la ley, emitir los informes que tenga que emitir, como no podía ser de otra manera, ¿eh? No se trata de obstaculizar; se trata simplemente de hacer, pues, el trabajo riguroso que hay que hacer desde el conjunto de la Junta de Andalucía.

¿Y cuál es el problema que yo le planteo? Que mire, es que ustedes han pedido a esta Consejera que en cinco meses de actividad parlamentaria, que invierta, que ejecute obras por más de ocho mil millones de euros.

Y le digo que el presupuesto del Ministerio de Fomento es de cuatro mil millones de euros, y le han pedido ustedes, a una Consejería de una comunidad autónoma efectivamente muy importante de este país, como es la Comunidad Autónoma de Andalucía, que ejecute el doble del presupuesto del Ministerio de Fomento.

Y siguen ustedes, en mi opinión, sin criterio; en mi opinión, sin rigor. En mi opinión. Porque cuando uno suma las propuestas de inversión que le han planteado a la Consejería de Fomento y Vivienda, que suman más de ocho mil millones de euros, en cinco meses de actividad parlamentaria, señora Martínez, convendrá usted conmigo que el rigor, bueno, pues por lo menos hay que buscarlo, porque 8.000 millones de euros a esta Consejería, cuando el Ministerio de Fomento, insisto, tiene un presupuesto para todo 2013 de 4.000 millones de euros y que ya sabemos cuando se terminó de ejecutar el presupuesto de 2012, que lo que dijeron que iban a licitar se quedó en menos de la mitad, pues en fin... Sí, es verdad, señora Martínez, hemos sumado en la Consejería todas y cada una de las peticiones que ustedes nos han hecho, con el presupuesto de toda la Consejería de Fomento y Vivienda, 8.000 millones de euros, señora Martínez, el doble del presupuesto del Ministerio de Fomento, que, por cierto, también está ya planteando algunos elementos con la SE-40.

Por lo tanto, las prioridades de la Consejería de Fomento y Vivienda están claras, hemos tenido oportunidad de trasladarlas a esta Comisión, con rigor: ejecutar lo que está en un alto grado de ejecución, acabar lo que está en un alto grado de ejecución, mantenimiento y conservación vial. Y, lógicamente, el empleo, con una espada de Damocles que tiene el empleo, que es la reforma laboral. Hemos tenido la oportunidad de ver cuáles son los frutos de esa reforma laboral en la última información que hemos conocido en el mes de febrero y le recuerdo pues que tenemos, desgraciadamente, la cifra récord de desempleo en el conjunto del país, también de la Comunidad Autónoma, y que hay ahí una política, que es la política de la reforma laboral.

Las prioridades de la Consejería de Fomento y Vivienda están claras e, insisto, nos piden ustedes inversiones por más de ocho mil millones de euros, lo que consideramos una falta absoluta de rigor por parte del Partido Popular.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

9-13/POC-000175. Pregunta oral relativa a 583 VPO en el Polígono Aeropuerto, de Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora sí pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, en este caso relativa a 583 VPO en Polígono Aeropuerto de Sevilla. El proponente es don Alfonso Rodríguez Gómez de Celis.

Tiene la palabra.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Doy por realizada la pregunta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, señor Rodríguez.

¿Señora Consejera?

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta. Gracias, señor Gómez de Celis.

Efectivamente, la Fundación para el Desarrollo del Sur de Europa es la promotora de 583 viviendas protegidas de régimen especial en el Polígono del Aeropuerto de la ciudad de Sevilla. Para el desarrollo de la promoción, la Fundación para el Desarrollo del Sur de Europa contrató a una empresa, Dolmen Consulting, que, como ustedes conocen, entró en concurso de acreedores, siendo Caja Madrid —actualmente Bankia— la entidad bancaria que financiaba esas tres promociones.

La Fundación por el Desarrollo del Sur de Europa se adjudica las parcelas referidas en el concurso instado por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla para la adjudicación de solares con destino a la construcción de viviendas protegidas en régimen especial en venta por entidades sin ánimo de lucro de carácter benéfico y social. Nos encontramos, por tanto, ante una promoción de vivienda protegida de iniciativa privada en un suelo ofertado por el Ayuntamiento de Sevilla, en la que la Administración autonómica, lógicamente, ha de ejercer las competencias que tiene atribuidas en materia de vivienda protegida, fundamentalmente en lo que se refiere a la calificación provisional y definitiva. Y está claro que la Consejería de Fomento y Vivienda, cuando hay alguna... o puede haber alguna conculcación de derechos que puedan ser lesivos para las familias, no solamente no permanece muda, sino que actúa, lógicamente, con esas familias. Y así hemos mantenido distintas reuniones desde la Dirección General de Vivienda y la Fundación, así como con las familias y la consultora nazarí en fechas recientes.

Por lo tanto, aunque la fecha inicialmente prevista de finalización de la obra era el tercer trimestre del año 2010, tan solo una de estas tres promociones ha sido acabada y entregada.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

¿Señor Rodríguez?

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Bueno, yo agradezco que la Consejera me haya recordado todo lo sucedido, porque prácticamente en todo ese relato he tenido algún protagonismo.

Pero creo que, como responsable política y responsables políticos de la Consejería, creo que hay que dar un paso más, creo que hay que ponerse al frente de la situación y al frente..., sobre todo, coordinando las distintas partes, tal y como ya hizo la anterior Consejería con este mismo problema, resolviéndolo y tratando, por tanto, de agilizar todas las situaciones que tenían todas las partes. Yo comparto completamente con la Consejera lo dicho, que es una iniciativa privada, que la Junta de Andalucía tiene las competencias que tiene, pero, al igual que en otros aspectos, como por ejemplo en el tema de los desahucios, ha dado pasos importantes para tratar de resolver una problemática que no es exclusiva de la propia competencia de la Consejería, sí creo que habría que estar, como digo, al frente.

Porque, además, es lo que esperan los damnificados, los verdaderos damnificados, que esperan que la Administración andaluza..., ellos conocen bien que su responsabilidad y sus competencias son limitadas en este caso, pero la potencialidad, el empoderamiento que tiene la Junta de Andalucía, y la Consejería en concreto, para tratar de resolverlo pues debería hacerlo.

Además, el banco malo..., nunca mejor dicho lo de malo, porque sin duda alguna es quien en estos momentos atasca la situación, dado que Bankia, como bien saben..., todos sus activos relacionados con la vivienda —entre ellos estos— pues los pasaron al Sareb y, por tanto, es ahí donde también se tiene que resolver. Y ahí le pido al Partido Popular, no de manera recriminatoria, sino pidiéndole colaboración, puesto que tanto el Subsecretario de Estado, que está al frente o que está encima de estos temas, el señor Temboury, o bien también la Presidenta, puesta por el Partido Popular, y también el Vicepresidente del banco malo, también puesto por el Partido Popular, pueden hacer mucho. Me consta que algunos miembros del Partido Popular también están en ello.

Por tanto, lo que pido es que entre todos, entre la Consejería, coordinando y haciendo de interlocución entre todas y cada una de las partes..., como, insisto, ya se hizo y tuvo un buen resultado, se hizo y se pudo terminar las obras de las dos primeras fases, que están totalmente terminadas, y se pudo hacer gracias a esa iniciativa de la Junta de Andalucía..., pues se pudo terminar casi al 98% la tercera fase. No estamos hablando, por tanto, de unas viviendas que tienen un terreno baldío o que no está ni siquiera puesta la primera piedra, sino que están completamente terminadas, y lo que falta es la voluntad de las partes y el empuje de la Junta de Andalucía y el empuje y la colaboración del Partido Popular, que está al frente o puede estar al frente de manera muy influyente del banco malo, pues para que se resuelva de una vez por todas.

También es cierto que la Junta de Andalucía dio 1,7 millones de euros para una subvención al suelo por parte de la Dirección General de Urbanismo, que a día de hoy todavía no está ingresada y que también podría, sin duda, ayudar para que pudiera finalizarse este calvario para las familias, para las muchas familias que lo están pasando mal desde hace ya más de tres años.

Es cierto que la Dirección General de Urbanismo ya no es competencia de esta Consejería, pero sí creo —insistiendo en ello— que debería tomar la bandera, el liderazgo de este problema la Junta de Andalucía y esta Consejería para poner de acuerdo a todas las partes y entregar unas viviendas —insisto en ello, porque es muy importante resaltarlo— que están completamente terminadas, que está completamente la obra hecha.

Nada más. Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Rodríguez.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta.

A ver, la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Dirección General de Vivienda, precisamente se ha caracterizado por sentarse a hablar con los afectados, el 10 de febrero, por sentarse a hablar con la fundación para plantearle el cumplimiento, lógicamente, de los elementos que debe concluir: entre otras cosas, cuáles eran la fecha y el compromiso cierto de terminación y entrega de las viviendas, que están en un alto grado de ejecución, pero, efectivamente, no están terminadas; facilitar la resolución de los contratos con devolución de las cantidades entregadas a cuenta a las familias que hayan renunciado a esa vivienda; estudiar el caso de las familias que tienen problemas para acceder a los préstamos hipotecarios, informar y corregir ciertas deficiencias constructivas manifestadas por los adjudicatarios.

La Fundación contestó a esta Consejería el compromiso de terminación de toda la promoción para el próximo mes de julio, así como la devolución de las cantidades entregadas a cuenta para aquellas familias que las tuviesen pidiendo. La Fundación corrobora que, para que el Sareb, el banco malo..., o la Sareb pueda autorizar a Bankia una refinanciación del crédito, se está haciendo una auditoría para determinar fehacientemente el importe del nuevo préstamo.

El 14 de febrero pasado se asiste a una reunión con todos los actores implicados, desde la Consejería, efectivamente, buscando la resolución, el acompañamiento a las familias y, como siempre, una actitud exigente para, en este caso, siempre la parte más débil, que son las familias sevillanas, y de manera que se asumiesen los compromisos adquiridos.

También se le ha remitido una carta, un oficio a la presidenta del Sareb instándole a que es absolutamente necesario que se conceda ese préstamo para que se pueda terminar con las viviendas.

En definitiva, creo que la Consejería de Fomento y Vivienda se ha caracterizado por escuchar, por buscar soluciones en todas las partes implicadas y, lógicamente, por exigir remitiéndole un oficio al Sareb como a la

fundación, como a la consultora nazarí, que, efectivamente, con este problema hay que acabar, hay que culminar las viviendas. Esperemos que ese oficio que se le ha remitido al Banco Malo, al Sareb, así como otras, efectivamente, actuaciones que se estén produciendo permita culminar con esa promoción, que las familias tengan sus viviendas y, lógicamente, también aquellas familias que hayan pedido la devolución de los avales, puedan hacerlo.

También plantear, por último, que en el pliego de condiciones jurídico-administrativas por las que se adjudican los solares para la fundación, para el desarrollo del sur de Europa, se establece una prerrogativa, en este caso al Ayuntamiento de Sevilla, a la Gerencia Municipal de Urbanismo, en la posibilidad de resolver el contrato en el caso de que estemos en un proceso de suspensión del contrato.

Yo lo que espero, efectivamente, es que a través de las gestiones que se han hecho a través de la Consejería de Fomento y de Vivienda podamos estar en el inicio de la resolución, de la solución, de la terminación de la vivienda, y, por tanto, del disfrute de esas familias del derecho a la vivienda que tienen, en una promoción importante que, lógicamente, pues tiene un retraso evidente, ya que tenían que estar acabadas en el 2010, pero confío en que las gestiones que se han hecho desde la Dirección General de Vivienda, bueno, pues den un buen fruto.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, Consejera.

Bien, pues, aquí terminamos esta primera parte de la Comisión. Tenemos un receso de unos minutos para que pueda, para que podamos despedir a la consejera y recibir al presidente de la Cámara de Cuentas.

[Receso.]

8-10/OICC-000003 y 8-11/OICC-000015. Informes Especiales de la Cámara de Cuentas, de fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio 2008, y de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, continuamos con el orden del día de la Comisión. Damos la bienvenida a los representantes de la Cámara de Cuentas, que están presididos por don Antonio López Fernández. Bienvenidos.

Y vamos a empezar con los informes que, en este caso, traen aquí a la Cámara de Cuentas. Como parece que está ya pactado, son dos informes los que hay que hacer, que se van a hacer seguidos por un espacio de tiempo. Los portavoces de los grupos políticos contestarán también en un solo turno, y después tendrá la palabra, lógicamente, el Presidente, para terminar el debate.

Así que empezamos los dos informes especiales: uno, referido a la fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio del 2008. Y el informe especial de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009.

Para empezar estos informes, tiene la palabra el señor Presidente de la Cámara de Cuentas, don Antonio López Fernández.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchísimas gracias. Y buenos días.

Las dos actuaciones que voy a analizar en esta comparecencia, como ha señalado la Presidencia, se refieren las dos al ámbito local y se encuentran recogidas en planes de actuación de la Cámara de Cuentas de 2009, para el caso de VISOGSA, y 2010, para el caso de los consorcios metropolitanos de transporte.

El relativo a la primera de las empresas, VISOGSA, fue aprobado por el Pleno de la Cámara de Cuentas el 28 de enero de 2010. El objetivo principal de esta actuación ha sido realizar una fiscalización de regularidad correspondiente a la actividad desarrollada en 2008.

Quiero... Me van a permitir que haga una pequeña puntualización en relación con este punto; es decir, el hecho de que se trate de una actividad desarrollada en 2008 es porque cuando se aprueba en el plan de actuación de 2010, el ejercicio cerrado por la empresa, el único ejercicio cerrado es del 2008. El de 2009, que hubiera sido el inmediatamente anterior, no lo cierra la empresa de acuerdo con la normativa mercantil sino hasta junio del 2009. De ahí que el ejercicio fiscalizado sea el 2008.

Bueno, la dilación en el tiempo de poder ver este informe quizá hace que esté ahora un poco fuera de tiempo, ¿no?, pero me permiten que den la explicación del porqué de los tiempos, ¿no?, en cuanto a esto.

Quiero también, antes de continuar con mi exposición, agradecer a la Consejera Carmen Iglesias, de la Cámara de Cuentas, su presencia en esta Comisión.

Bien, decía en relación a VISOGSA los comentarios que he formulado. Y por lo que se refiere a la actuación relativa a los consorcios metropolitanos de transporte, esta actuación fue aprobada en el Pleno de la Cámara de Cuentas el 24 de mayo de 2001. Se ha realizado una auditoría operativa, consistente en realizar un análisis comparativo de la gestión desarrollada en el ejercicio 2009 por los cuatro consorcios metropolitanos de transporte que contaron con mayor dotación presupuestaria en ese ejercicio —es decir, los de Sevilla, Málaga, Granada y Bahía de Cádiz—, con el fin de determinar si los resultados de la gestión del servicio reflejan diferencias en términos de eficacia, eficiencia, economía, equidad, calidad y respeto al medio ambiente. Es decir, los dos informes tienen dos objetivos totalmente distintos: mientras que el informe de VISOGSA, como tendré oportunidad de comentar a continuación, es un informe de regularidad, financiera y legal; el informe sobre los consorcios metropolitanos es una auditoría operativa, es una fiscalización que lo que pretende es poner de relieve en qué medida se han cumplido los objetivos de eficacia y eficiencia en el desempeño de esta entidad.

Por lo que se refiere a VISOGSA, y en relación con el ejercicio 2008, que es el objeto de la fiscalización, señalar que esta empresa se constituyó como sociedad anónima el 26 de junio de 1980, siendo la propietaria, en su totalidad, del capital social la Diputación Provincial de Granada. Con fecha 21 de diciembre de 2006, la Diputación acordó la autorización del inicio de los trámites necesarios para la fusión por absorción de VISOGSA, que es la sociedad absorbente, y la empresa Infraestructuras y Equipamientos de Granada, S.A. —Inagra—, que es la sociedad absorbida. Ambas empresas en ese momento eran capital cien por cien propiedad de la corporación provincial.

La fusión implica la disolución, sin liquidación, de Inagra y la transformación..., perdón, la transmisión en bloque a VISOGSA de su patrimonio social, quedando subrogada en todos los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida sin limitación alguna a partir de enero de 2007. Se consideran balances de fusión de la sociedad a fusionar los cerrados a 31 de diciembre de 2006, y la nueva empresa pasa a denominarse Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamientos de Granada, S.A., VISOGSA.

Las conclusiones más importantes de la fiscalización son las que paso a señalarles.

En relación con los principios y normas de control interno, merece la pena destacar lo siguiente:

La empresa no dispone de un inventario de los elementos que conforman el inmovilizado. Además se ha comprobado que el registro contable utilizado para el cálculo de las amortizaciones está incompleto, por lo que las dotaciones anuales a la amortización contabilizada no son correctas.

La empresa no disponía en sus archivos de la documentación soporte para la verificación del valor de sus activos, escrituras, informes técnicos y otros documentos, por lo que han tenido que ser solicitados durante el trabajo de campo a los correspondientes notarios y/o registros de la propiedad.

VISOGSA no tiene definido en su organigrama un puesto de trabajo destinado a realizar las funciones de control interno que, sin dependencia funcional ni orgánica del departamento económico y financiero, pueda garantizar el adecuado funcionamiento de los sistemas de control administrativo y contable.

En los expedientes de personal analizados no consta la documentación correspondiente a la fase de selección de personal. Por otra parte, los expedientes carecen, con carácter general, de la información correspondiente a la vida laboral del empleado.

Para el desarrollo de su actividad, VISOGSA dispone de 67 cuentas corrientes en un total de ocho entidades financieras. Además, la sociedad está autorizada para la disposición de fondos en otras once cuentas corrientes cuyos titulares son los ayuntamientos o empresas municipales con los que VISOGSA tiene firmados convenios.

Se han detectado partidas conciliatorias pendientes de ajustar y clasificar en sus correspondientes cuentas contables desde el ejercicio 2007.

Respecto a la contabilización y custodia del efectivo en caja, se ha detectado que no hay segregación de funciones, puesto que confluyen en la persona responsable del departamento financiero tanto la función de custodia del efectivo en caja como la autorización y contabilización del gasto. Los asientos de caja no se realizan con una regularidad establecida, y algunos documentos, como facturas de comidas, taxis, correos, viajes, gasolina, se contabilizan sin autorización ni aprobación previa del gasto.

En cuanto a la legalidad aplicable se destacan los siguientes aspectos:

En relación con la actividad contractual, el informe señala que en los contratos formalizados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Contratos del Sector Público, que, como todos ustedes saben, fue 30 de abril del 2008, solo consta la resolución de la mesa de contratación, copia de la publicación en un único medio de prensa de difusión local y el documento contractual. No constan en el expediente los criterios técnicos por los que se resuelve la adjudicación, ni los pliegos de prescripciones técnicas y económicas, ni las bases de contratación.

Respecto a los contratos de servicios vinculados a las obras realizadas, solo constan en los expedientes los contratos y/o notas de encargo realizadas a los arquitectos y aparejadores seleccionados.

El contrato de prestación de servicios de control de calidad de las obras, firmado con una empresa en septiembre de 1997 por un plazo de dos años, se ha prorrogado tácitamente nueve ejercicios. Esta empresa continúa realizando la prestación del servicio de control de calidad en la práctica totalidad de las obras promovidas por VISOGSA.

Por lo que se refiere a la contratación de personal, se indica en el informe que, como consecuencia de la fusión por absorción entre VISOGSA e Inagra, los contratos originales de los trabajadores de la empresa absorbida, integrada en VISOGSA —son contratos por obra y servicio de duración determinada—, ya están vencidos sin que la empresa haya realizado ninguna acción tendente a normalizar esta situación.

En cuanto a los servicios de asistencia jurídica que recibe la empresa por tres funcionarios de la Diputación de Granada, se destaca en el informe que estos funcionarios reciben de la empresa retribuciones con el concepto de honorarios, asesoramiento jurídico, aunque clasificados contablemente como rendimientos del trabajo. En virtud del acuerdo firmado, la contraprestación por la asistencia letrada debería percibirse directamente por la Diputación, siendo esta la que decidiese de forma más adecuada de retribuir..., perdón, la forma más adecuada de retribuir a sus letrados a través de sus capítulos de gastos de personal.

Respecto al análisis de los estados financieros, el informe emite una opinión favorable, con las siguientes salvedades:

Cálculo incorrecto de la dotación de amortización en el ejercicio analizado; el efecto conjunto de esta incidencia en la amortización acumulada asciende a 296.946 euros, siendo objeto de ajuste en las correspondientes cuentas anuales.

La empresa no tiene registrado en su estado financiero el importe correspondiente a la obligación que tiene contraída con la Diputación por las plusvalías sostenidas en la venta de cuatro parcelas de terreno, y que ascienden a un total de 7.495.784 euros, por lo que se propone el correspondiente ajuste en los estados financieros.

Se ha comprobado que la información que aparece en la memoria de las cuentas anuales en relación al plan de inversiones, así como los conceptos y saldos registrados en los estados financieros de VISOGSA, son erróneos. A la fecha de cierre de este informe, y a instancia del equipo de fiscalización, la empresa ha contabilizado ajustes y reclasificaciones que afectan a todas las cuentas relacionadas con la ejecución de dicho plan.

Del análisis de los saldos deudores y acreedores, se han detectado saldos contrarios a su naturaleza y otros sin movimiento durante el ejercicio. Además del análisis de una selección de saldos de clientes y deudores, la empresa realizó reclasificaciones y ajustes con el fin de regularizar sus registros contables por un importe global de 11.065.840 euros.

Por último, de la conciliación de saldos con la entidad financiera, a 31 de diciembre de 2008, se obtiene una diferencia de 289.562 euros menos de lo reflejado en contabilidad.

A continuación, paso a exponerles el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transportes de la Bahía de Cádiz, Granada, Málaga, Sevilla, ejercicio 2009.

En la actualidad coexisten en Andalucía nueve grandes aglomeraciones urbanas, que aglutinan a más de cinco millones de habitantes, en las que se basan territorialmente el transporte público metropolitano, que es el caso de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla.

A la finalización del trabajo de campo —septiembre de 2010— estaban constituidos los consorcios de todas las áreas, salvo Huelva. Se crean como entidades de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente, de las que sus miembros, patrimonio propio, Administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

Las principales conclusiones que se destacan del trabajo realizado son las que paso a señalarles.

En relación con la economía y eficiencia, no existen diferencias significativas en la gestión del servicio de transporte público por carretera llevada a cabo por los consorcios analizados.

En los casos en los que los indicadores propuestos —relativos al análisis de la oferta, de la demanda, de la eficacia y de la economía y eficiencia— presentan valores homogéneos, se explican en la mayoría de los casos por factores de índole geográfica o socioeconómica. La totalidad de la flota de los consorcios metropolitanos de transporte utilizaban combustibles tradicionales a finales de 2009, solo los de Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento de uso de biodiesel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otra energía alternativa.

En cuanto al análisis de la demanda, el número anual de viajeros ha disminuido un 4,4% en 2009, lo que ha supuesto una pérdida de más de un millón y medio de usuarios.

La integración de 15 nuevos municipios en el ámbito de actuación de los distintos consorcios no ha compensado los efectos negativos en la demanda de las actuales circunstancias socioeconómicas. En ocasiones, la disminución de la velocidad comercial y el incumplimiento de horarios, consecuencia de obras de

infraestructuras, han agravado esta situación. Los más perjudicados han sido Málaga, con más de un millón de pasajeros menos, y Cádiz, con 300.000 pasajeros menos.

En los consorcios analizados, resulta un uso medio del transporte público metropolitano de entre siete y nueve ocasiones por habitante; no obstante, en el consorcio de Granada se alcanzan 16,6 usos por habitantes.

La demanda, en un día laborable tipo y un período punta, ha recuperado los niveles de la demanda de 2007, de lo que se deduce que el descenso de desplazamientos por ocio es más acusado que por otros motivos. La demanda relativa en día tipo es también muy superior en el consorcio de Granada al resto de los consorcios, mientras que la mayor concentración de la demanda, en hora punta, se produce concretamente en el de Bahía de Cádiz.

Por otra parte, la mitad de los desplazamientos se realiza usando el billete único, constatándose un importante y generalizado aumento en su utilización. En el consorcio de Granada y Sevilla se alcanza un 58% de penetración de la tarjeta consorcial.

Respecto de la ocupación media de los vehículos, calculada poniendo en relación las plazas ofertadas sin la demanda real, los consorcios metropolitanos han ocupado el 22,7% de las plazas ofertadas en el año analizado. La mejor ratio ha sido obtenida por Granada, con un 38,3, mientras que el consorcio de Sevilla sólo ha alcanzado un 16,8.

Respecto de la demanda en un día laborable tipo, el índice de ocupación aumenta siete puntos sobre el general y en período punta alcanza el 39,4%. Estas ratios presentan sus mayores valores en el consorcio de Granada y los más bajos, en los de Sevilla.

En cuanto al análisis de la calidad, de la prestación del servicio, se reciben 4,4 quejas y reclamaciones por cada cien mil viajeros. En relación con la demanda existente, el mayor índice se registra en Bahía de Cádiz y el menor, en Málaga, con 9,2 y 1,8, respectivamente. La gestión de las mismas se realiza de forma ágil y eficaz.

Todos los consorcios realizan encuestas de satisfacción con una periodicidad mínima anual. La opinión sobre el transporte público metropolitano en 2009 es siempre positiva, salvo en el consorcio de Málaga, donde se constata una evolución a la baja respecto de los resultados de las encuestas anteriores.

El servicio marítimo en el consorcio de transporte Bahía de Cádiz obtiene una óptima valoración. La gestión de los consorcios es, asimismo, bien valorada. Los aspectos que reciben una mayor puntuación son el trato recibido y la limpieza, siendo la frecuencia de paso y las tarifas los de opinión más negativa.

Respecto de la eficacia, el análisis se ha centrado tanto en los objetivos incluidos en la legislación como en los sistemas de planificación y control. En cuanto al primero de los aspectos analizados, se destaca que la competencia sin mandato, incluidos en los estatutos de los consorcios de transporte, posee un elevado grado de desarrollo. No obstante, desde la entrada en vigor de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, previa propuesta del consorcio, sólo ha realizado el Plan Metropolitano de Transporte de Sevilla, aprobado en 2006.

En cuanto a los sistemas de planificación implantados por los distintos consorcios, los de Bahía de Cádiz y Sevilla poseen el certificado UNE-EN ISO 9001, Sistemas de calidad, para varios procesos de gestión. No obstante, en el consorcio de Sevilla no se ha auditado en 2009 por encontrarse en fase de modificación del alcance.

Dicho sistema incluye la formulación y seguimiento de objetivos e indicadores de gestión, obteniéndose un elevado nivel de consecución. Aunque en los consorcios de Granada y Málaga se diseñen algunos objetivos e indicadores de gestión, su escasa formalización hace que no constituyan un verdadero sistema de planificación y control. Por otro parte, los objetivos incluidos en los programas de actuación, inversión y financiación, formulados por los consorcios, no son objeto de seguimiento.

Y, por último, señalar que los consorcios metropolitanos de transporte firmaron en 2006 un protocolo de colaboración desde el que se impulsa y ejecutan proyectos comunes a todos los consorcios de transportes andaluces, con el objeto de homogeneizar, en la medida de lo posible, la prestación del servicio en las distintas áreas metropolitanas.

Los consorcios Bahía de Cádiz y Málaga son los más activos en esta importante faceta de eficiencia y coordinación, al liderar el 80% de los proyectos comunes vigentes en 2009.

Por mi parte, en esta primera intervención, es todo.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

A continuación, tienen la palabra los portavoces de los grupos políticos. En primer lugar, por parte del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, la señora Inmaculada Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta. Buenos días.

Bien, en primer lugar, felicitar al equipo de la Cámara por la rendición de cuentas, por los informes exhaustivos que con carácter general hace, y por el valor añadido que tiene su labor en un momento en el que la ciudadanía recela del funcionamiento de las administraciones y del uso que se da a los recursos que se gestionan desde las mismas. Es una labor, por tanto, que desde Izquierda Unida consideramos importante, también ingrata, al tiempo que la perspectiva que pone la distancia temporal de la elaboración de los informes con el momento en el que ocurren las incidencias que se exponen temporalmente..., Bueno, pues genera alguna de las dudas que también la ciudadanía, probablemente, desearía que corrigiéramos.

Tuvimos ocasión de hablar en el Pleno anterior, precisamente, de la labor de la Cámara y de la posibilidad futura, al hilo de la elaboración de la Ley de Transparencia y de Participación Ciudadana, de abordar algunas mejoras y algunos refuerzos en sus recursos, alguna redistribución de su trabajo y de sus departamentos, pues, para reforzar la labor, y sobre todo el carácter vinculante de sus informes.

Bien, con esa reflexión previa, entrando ya en la materia que ha sido objeto de la comparecencia, como bien decía usted en el inicio de su exposición, son dos temas de naturaleza bien distinta.

En cuanto a la empresa de vivienda analizada en el ejercicio 2008, esa empresa dependiente de la Diputación de Granada y que se puso en marcha, efectivamente, en 2007 y se gestó en el 2006, a la luz del informe que ustedes han elaborado, pone muy en evidencia las debilidades de esa formación de la empresa y de

esa gestión de la misma. Da una fotografía deficitaria en algunos elementos que, como refería anteriormente, ahora están en el centro de las preocupaciones ciudadanas, sobre todo por aquello que siembra duda razonable sobre su transparencia y sobre el buen uso y el buen funcionamiento de una empresa que tiene cometidos tan vitales y que ya lo eran en aquellas fechas.

Entendemos que la proliferación de empresas que han nacido con esas características, con una estructura, un organigrama y una gestión de los recursos que no ha sido muy correctamente planificada, o no se ha tenido en cuenta en su planificación elementos que ahora son centrales, probablemente arroja las consecuencias sobre las que el informe de la Cámara pone evidencias ciertas. Aunque luego no hayan tenido un recorrido legal grave, no es menos cierto que la acción, desde lo público, debe ser ejemplar y ejemplarizante, y por tanto cualquier debilidad detectada en el funcionamiento cotidiano de una empresa pública debe ser, efectivamente, puesta en evidencia para ser inmediatamente corregida, por lo menos desde quienes consideramos que lo público debe fortalecerse y rearmarse. Así lo entendemos y así asumimos todas esas críticas que puedan hacerse sobre la gestión de lo público, no como excusa que puedan justificar su desaparición o el debilitamiento de lo público, porque en realidad la eficacia, la eficiencia en la gestión no viene dado de que la entidad sea pública o privada, sino de que, efectivamente, el trabajo se planifique, se organice y se lleve a cabo con criterios rigurosos en los términos financieros, contables, por supuesto también de contratación de personal y de cumplimiento de objetivos para los que se haya creado.

Con relación al análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos, quizás sea uno de los temas en los que el tiempo que ha transcurrido desde la anualidad que se estudia permita ver una evolución más considerable, porque, efectivamente, como bien refleja el informe, la sostenibilidad de la movilidad, la implementación de políticas que hagan que el territorio se vertebre, que se garantice a la ciudadanía el acceso a un transporte que sea confortable, que sea eficiente, con una secuencia, una periodicidad que lo haga útil además, pues, para el trabajo, para el estudio, para el ocio, realmente son retos que aun estando por conseguir en su materialización concreta, sí que es cierto que el tiempo que ha transcurrido desde el 2009 a aquí permite ver que se van dando pasos en una dirección que podríamos considerar correcta en cuanto a esos objetivos de intermodalidad y de respeto al medio ambiente.

De hecho, en los borradores de pliegos que se están preparando para efectuar los concursos públicos para renovar las concesiones de transporte público colectivo por carretera, a partir de este mismo año 2013, cumpliendo con normas que proceden de la Unión Europea a este respecto, ya se promueve el ahorro y la eficiencia energética, el uso de energías limpias, y también la promoción de la intermodalidad autobús y bicicleta, o la mejora de la calidad del transporte, o el incremento de la información al público, sirviéndonos de nuevas tecnologías de información y de comunicación, que son algunos de los elementos que son referidos en el informe, que son analizados en el informe sobre el funcionamiento de dichos consorcios metropolitanos. Realmente el esfuerzo de ampliación, de incorporación de nuevos municipios a esos consorcios, decisiones de este tipo, que además ya hemos tenido ocasión, incluso, de adoptar en el seno de esta Comisión en esta nueva legislatura, vienen a abundar en esa línea de extender las posibilidades, de acercar las posibilidades de utilización de estos recursos a un mayor número de personas, y, por tanto, con ello contribuir a esos criterios de sostenibilidad y de eficiencia en el transporte, y de vertebración de nuestro territorio de una manera más correcta.

Yo lo dejo ahí, reiterando la felicitación de nuestro grupo parlamentario por el trabajo, y emplazándonos a nosotros mismos a hacer efectiva esos cambios que hagan que la Cámara se vea reforzada en su ingente labor.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, en este caso la señora Masegosa.

La señora MASEGOSA MARTOS

—Sí, muchas gracias, Presidenta.

En primer lugar, agradecer especialmente la presencia hoy aquí del Presidente de la Cámara de Cuentas, felicitarlo por su exposición, y también hacerlo extensivo al resto de miembros de la Cámara, por el trabajo que con regularidad y habitualmente vienen realizando en las labores y en las tareas que tienen encomendadas.

Y entrando en el primero de los informes, al que se ha referido esta mañana el señor López, sí quisiera poner de manifiesto, lo ha dicho también él al inicio de su intervención, de que VISOGSA se trata de una empresa pública, ciento por ciento propiedad de Diputación y que el objeto social fundamental consiste en la promoción, en la construcción y en la rehabilitación de suelo edificable y equipamiento comunitario de edificios y viviendas con una especial atención a las de protección oficial, y especialmente, o prioritariamente a las de promoción pública.

Estamos analizando hoy un informe, como bien ha dicho usted, ya de una cierta antigüedad, que tenemos que mirar además, y ver desde esa perspectiva porque después han ido sucediendo actuaciones al respecto.

Después de un detallado análisis del informe se viene a concluir que los estados financieros de las empresas que corresponden al ejercicio 2008 expresan, y así lo recoge el informe, la fiel imagen del patrimonio, de la situación financiera de la empresa, de los resultados de las operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2008. Decir, concluye que esos resultados expresan fielmente ese resultado económico y patrimonial del ejercicio. Es cierto que en el informe, y así se ha puesto de manifiesto, contiene reflexiones que en algunos puntos podemos compartir, aunque con ciertas matizaciones, con otros, desde luego, respetamos, aunque no compartimos en su integridad, y que entendemos, porque entendemos, obedecen a la existencia de una disparidad de criterios en el modo de llevar la contabilidad y que pueden ser susceptibles de interpretaciones diferentes.

Esa consideración es la que llevó en el plazo establecido al efecto a la propia empresa, a VISOGSA, a plantear las alegaciones oportunas para explicar y aclarar las observaciones que el informe contiene, alegaciones que constan en el informe completo y que no voy a reiterar, pero que, desde luego, asumimos y damos por reproducido en su integridad.

En cualquier caso, insisto, las diferencias entre los criterios de aplicación de la contabilidad que mantiene VISOGSA con respecto a los que se aplican no han sido objeto de ningún tipo de sanción, ni siquiera entendemos son punibles, simplemente, insisto, obedecen a diferentes criterios de interpretación, y prueba de ello es que el expediente, junto con las alegaciones, fue remitido al Tribunal de Cuentas sin que se haya hecho ninguna aclaración o actuación al respecto.

En cualquier caso, creo que también es bueno resaltar, o mencionar, que VISOGSA se ha estado auditando desde el año 1982 de manera regular con empresas externas y cuyas conclusiones son públicas y han resultado correctas en todo momento, auditorías que confío sigan realizándose. Y también insistir en que las alegaciones que se asumen y que se asumieron por parte de las empresas se han ido subsanando también a lo largo de estos años, y confío y espero que el actual equipo que dirige la empresa siga haciendo las auditorías que se venían haciendo, y siga subsanando, en la medida de lo posible, si aún existía alguno de esos errores.

En cualquier caso, insistir en esa conclusión a la que llega el informe de la Cámara, en que la situación económica financiera y patrimonial de la empresa refleja la fiel imagen de la misma, y es correcta, dato con el que cerraré mi intervención al respecto, pero no sin antes poner en valor en esta Comisión la gran labor social, la riqueza y el empleo que la empresa VISOGSA ha realizado en la provincia de Granada, con más de ocho mil viviendas y edificios públicos, y de equipamientos que se han ido construyendo a lo largo de treinta años de existencia, en los que, efectivamente, se ha hecho, o se ha dado el derecho a los ciudadanos a una vivienda pública a miles de granadinos y granadinas.

Y sigo con el siguiente, con el siguiente de los informes, poniendo en valor, en primer lugar, la labor que vienen desarrollando los consorcios, y que me van a permitir resalte que es una apuesta clara de la Consejería de Fomento y Vivienda, antes de Obras Públicas y Vivienda, que mantiene y continúa realizando con esos consorcios por las funciones que, desde luego, son encomiables, que viene desarrollando y que tiene atribuidas, consorcios que, como bien se recoge en su objeto, en el informe, el objeto fundamental, y así, insisto, lo recoge el propio informe, es consolidar modelos de transporte metropolitanos que sean sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio para poder garantizar la movilidad de todos los ciudadanos mediante una red intermodal, multimodal —como queramos llamarlo—, eficaz y respetuosa con el medio ambiente, que además insiste en la integración tarifaria de todos los servicios de transporte y, desde luego, una mejora intermodal. Y en ese sentido la Consejería de Fomento y Vivienda ha apostado claramente por ese transporte público metropolitano, y tiene, pone y así lo recoge expresamente el informe, como una de las bondades del sistema tarifario integrado en el que no solo se abarata el coste para aquellos viajeros o usuarios que utilizan el transporte público, sino que además permite integrar a todos los operadores de transporte que actúen dentro del área metropolitana de influencia de los consorcios. Por tanto, constar o hacer constar ese reconocimiento por parte de este grupo a la labor que, insisto, realizan esos consorcios.

Y entrando en el contenido del informe, sin ánimo de ser exhaustiva por la extensión, y de acuerdo con la exposición que ha realizado hoy el Presidente, tengo que decir que este grupo parlamentario comparte las conclusiones que se recogen en el informe con muy pocas o pequeñas matizaciones, pero, en cualquier caso, todas, igual que en el anterior, deben asumirse y considerarse como positivas, y que ponen de manifiesto claramente que los modelos de gestión de los distintos consorcios en relación con la economía y la eficiencia son muy similares, así lo recoge el propio informe que debe valorarse como positivo, ya que exis-

te una clara unidad de criterio en todo ello que, desde luego, va a repercutir de manera positiva en la prestación del servicio. Destacable, o me quedaría con el dato o la reflexión, que también se ha realizado en el análisis de la demanda del número de usuarios que utilizan el transporte público de las áreas metropolitanas analizadas, y donde se destaca una reducción en el número de usuarios, que también se achaca o se recoge como motivo la disminución de la velocidad comercial y el incumplimiento de horarios como consecuencia de la realización de determinadas obras de infraestructura en los ámbitos de actuación; motivos que, desde luego, sin ningún género de duda harán que el usuario se decante por otro medio de transporte si no se le garantiza una fiabilidad de horarios para sus desplazamientos, pero que son motivos que desde luego no son achacables en modo alguno a los consorcios, aunque desde luego se ven afectados o les afectan directamente.

Añadir que hemos observado desde otro ámbito y en este mismo tema, desde otro ámbito de responsabilidad que este dato de disminución del número de pasajeros se ha repetido o se ha venido repitiendo en años sucesivos, y por desgracia en este caso, Presidente, yo voy a añadir otro motivo a los recogidos en el informe, y es la crisis económica por la que estamos atravesando, con su principal lacra, que es el desempleo, que ha incidido, desde luego, de forma directa en esa disminución de usuarios porque, por desgracia, son menos las personas que cada día han de desplazarse a su lugar de trabajo, y ese es un hecho que además se puede constatar día a día si se utiliza el transporte público en las áreas metropolitanas, y concretamente en el de Granada, que es el que habitualmente conozco, desde luego se observa esa importante disminución, que va perdurando.

Y en cualquier caso, a pesar de todo, de ese dato de disminución en el número de pasajeros, sí queremos valorar y destacar algo que hace el informe, que recoge el informe, que es el uso, el uso del billete único, que viene a habilitar a su poseedor para poder utilizar el billete en cualquier medio de transporte público que preste sus servicios en el área de influencia del consorcio, lo que desde luego permite agilidad y, sobre todo, un ahorro importante entre las ya maltrechas economías familiares de los ciudadanos andaluces. Unos ciudadanos que también recoge el informe tienen la posibilidad, de manera regular, de valorar esos servicios que prestan los diferentes consorcios, y así se recoge en el informe y ha hecho especial incidencia en su exposición esta mañana, porque todos los consorcios realizan encuestas de satisfacción entre los usuarios, algo que debe valorarse positivamente porque demuestra, debe demostrar ese interés, además de conocer cuál es la percepción del usuario del servicio que se presta, dar respuesta a las demandas reales de los usuarios que, aunque como también se ha dicho, son pocas las quejas, deben subsanarse, deben subsanarse esas deficiencias con agilidad también, como se recoge en el informe.

Y para ir finalizando y como no podía ser de otra manera, desde este grupo y desde esta comisión, apoyaremos todas las consideraciones y recomendaciones que se recogen en el informe emitido respecto a las concesiones gravadas por prohibiciones..., con prohibiciones de tráfico, las recomendaciones también relativas al fomento del uso del biodiesel que, como bien recoge el informe, ya se ha iniciado en algunos consorcios y que se sigue ampliando en los restantes, y también en lo relativo al uso de vehículos no contaminantes, una apuesta clara que ya ha puesto de manifiesto la Consejera en esta sede parlamentaria o también apostar por otros medios de transporte como la bicicleta, con la construcción de nuevas infraestructuras, dentro, evidentemente, del ámbito competencial de la Consejería, que lo hagan compatible, como está haciendo con

los metropolitanos, los carriles bici u otras infraestructuras donde se haga compatible el transporte público con el particular.

Y termina destacando, y así lo recoge, que, en cuanto a planificación y control, el informe, la planificación y control de los consorcios, las competencias y los mandatos incluidos en los estatutos, en sus estatutos, a los que de forma clara nos hemos referido o me he referido en este caso al inicio del informe poseen un elevado grado de desarrollo. Por tanto, para cerrar ese capítulo reitero que desde este grupo valoramos positivamente el informe que emite la Cámara de Cuentas, asumimos sus conclusiones y las trasladaremos, en este caso también, a la Consejería de Fomento.

Y finalizar ya definitivamente. En nombre del grupo parlamentario, reconocer el trabajo de las instituciones de control y fiscalización como el que realiza la Cámara de Cuentas, considerando que es un trabajo..., es totalmente oportuno siempre, y en estos momentos también oportuno y conveniente para garantizar la transparencia en la gestión de las empresas y organismos públicos, transparencia y rigor en la gestión que hoy se pone de manifiesto con los informes y con los organismos que hemos auditado.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Masegosa.

A continuación, tienen la palabra los portavoces del Grupo Parlamentario Popular.

Me han comunicado que lo van a hacer dos personas distintas y van a utilizar el mismo tiempo, lógicamente, que los que han tenido un solo turno.

Así que, en primer lugar, tiene la palabra la señora Vanessa García para analizar el Consorcio Metropolitano de..., no, perdón, VISOGSA, ¿no?, exactamente.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, Presidenta.

Señorías, señor Presidente de la Cámara de Cuentas, buenos días y gracias por acompañarnos esta mañana y por la exposición que ha hecho del informe de fiscalización de la empresa VISOGSA durante el ejercicio 2008.

La verdad es que un trabajo como el que ustedes hacen, tan exhaustivo como necesario, es una verdadera pena que por el funcionamiento del sistema no tenga la utilidad que debiera.

En primer lugar, por lo desfasado en el tiempo, como ya ha informado usted y han reiterado el resto de portavoces, porque hablar hoy de un informe que analiza la gestión de una empresa hace cinco años, pues, no tiene mucho sentido, puesto que las circunstancias hoy día y en este caso concreto han cambiado, y mucho. Y, en segundo lugar, cuando se detectan cosas como las que aquí se han expuesto, que son de extrema gravedad en una empresa pública, si no existe ningún seguimiento ni unas exigencias de corrección con toma de medidas, pues, todo el trabajo del informe queda en eso, pues en pura información.

Y lo que este documento que hoy traemos nos informa sobre la empresa provincial de vivienda y equipamiento de Granada, dependiente en su totalidad de la Diputación Provincial de Granada, y nos lo informa

claramente, es de cómo funcionaba cuando la dirigía el Partido Socialista, funcionamiento que nos recuerda mucho a otras empresas públicas autonómicas.

Se trataba de una empresa que tiene tres décadas de existencia y no tiene inventario del inmovilizado, es decir, que no sabe lo que tiene; una empresa en cuyos expedientes de contratación del personal no consta que haya habido selección y, por tanto, no se sabe si se contrataba conforme a los principios de igualdad, mérito y capacidad; una empresa que tiene sin clarificar sus cuentas contables y que los asientos de caja los hace pues de aquella manera, y los documentos, además, que se contabilizan se hacen sin autorización ni aprobación previa del gasto; una empresa que contrata los servicios de los técnicos solo con notas de encargo; o una empresa que, cuando absorbe a otra de la misma clase y del mismo dueño, donde los trabajadores tenían contratos por obras y servicios de duración entre tres y seis meses, la absorbe y además no corrige esa situación, lo cual es bastante grave; una empresa que no es rigurosa en sus cuentas internas, porque llega a realizar dotaciones anuales a elementos que estaban totalmente amortizados en 2003, es decir, copia las cuentas de un año para otro; una empresa que no cumplía las obligaciones económicas millonarias que tenía con la propia Diputación en concepto de plusvalías, y, por otra parte, que la Diputación tampoco debía exigirle porque, seguramente, creerían que es que estaba muy bien de dinero. En definitiva, una empresa muy mal gestionada en todos los sentidos: en personal, en contratación y hasta financieramente; un absoluto desastre, con la gravedad que implica porque estamos hablando de capital público. Esta gestión de esta empresa creo que debería incluirse en los planes de estudio de las universidades como ejemplo de lo que nunca jamás se debe hacer en una empresa pública. Afortunadamente, como decía al principio, ha habido un cambio de gestores en la Diputación y, por tanto, en la empresa, y todo esto me consta que se encuentra ya corregido.

Sin más, muchas gracias, señor Presidente, por su asistencia y por su exposición, y le paso la palabra a mi compañero el señor Raynaud.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora García.

Señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Muchísimas gracias, señor Presidente, por su informe y su asistencia, y también a la Consejera que le acompaña en la mañana de hoy con nosotros.

Voy a entrar sin más dilación en algunos comentarios, fruto del informe que ustedes hoy rinden ante esta Comisión. Y, en primer lugar, me gustaría detenerme en una de las puntualizaciones que hace el informe de la Cámara, que es en relación a las concesiones gravadas con prohibiciones de tráfico. Y dicen, literalmente: «En ocasiones el levantamiento de las prohibiciones de tráfico establecidas en los títulos concesionales se realiza llegando a un acuerdo con los operadores, por el que se les cede el derecho a realizar paradas no

establecidas en el título concesional». Y hacen ustedes una reflexión muy acertada: «En estos supuestos sería conveniente, siempre que las circunstancias del servicio lo permitan, que se llegara a un acuerdo a través del cual se le ceda el derecho al operador damnificado a realizar una parada correspondiente a una línea de otro operador, antes que pagar por un servicio que realmente no se ha prestado». Yo creo que es una puntualización muy acertada porque, en definitiva, están ustedes dando un aviso de un dinero, de alguna manera, perdido, de alguna manera, ¿eh?, ya que si se llevara a cabo esa recomendación de ustedes no se estaría pagando por un servicio que realmente no se ha prestado.

Igualmente, dice el informe que la totalidad de la flota de los consorcios metropolitanos de transporte utilizaba combustibles tradicionales a finales del año 2009. Caemos, evidentemente, lo mismo que mi compañera ha reiterado y que el señor Presidente ha hecho en su introducción..., estamos hablando del 2009, pero yo he hecho un poquito la labor de rastreo y de seguimiento para poder comparar la situación del 2009 con la actual. Y ahora haré algún comentario al respecto. Solo los consorcios de la Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento del uso del biodiesel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otra energía alternativa. Poco se ha avanzado, señor Presidente, desde el año 2009 hasta el presente año 2013, pero eso es práctica habitual del Gobierno de la Junta de Andalucía. Dime de lo que presumes y te diré de lo que careces. Mucho hablar de política energética, del transporte ecológico, de no contaminar, pero hete aquí que quien tiene en la mano la posibilidad de llevar a cabo políticas verdaderamente a favor del medio ambiente..., pues esta es la realidad cotidiana cada día.

Y también hace el informe un aviso, yo creo que interesante. En el conjunto de los consorcios resulta escaso y excepcional el fomento del vehículo compartido. Eso lo decían ustedes en el año 2009, y yo vuelvo a hacer la misma reflexión: yo reto al Gobierno de la Junta de Andalucía el que llegue y que nos ponga como ejemplo un solo acceso a una gran ciudad de Andalucía donde haya un carril bus-VAO para permitir el uso compartido de los autobuses y de los vehículos de alta ocupación.

Fíjese, la A-49 que estaba previsto el tercer carril, pero que por aprovechamiento de lo que son las medianas..., y que ahí estaba previsto el bus-VAO. El Gobierno socialista, por no expropiar, introdujo el tercer carril en la mediana, impidiendo, por lo tanto, la ejecución del carril bus-VAO. Por lo tanto, es acertado el aviso que hacen ustedes de los incumplimientos del Plan de Energías Renovables, muy lejanos en la actualidad, y de la directiva europea al respecto. Vuelvo a repetir que dime de lo que resumas y te diré de lo que careces.

Igualmente, hacen ustedes un aviso importante, desde la entrada en vigor de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Consejería debería de haber aprobado los planes metropolitanos del transporte, y tan solo se ha aprobado el Plan Metropolitano del Transporte de Sevilla, en el año 2006. Eso era en el año 2009 y seguimos exactamente igual en el presente año.

Pero yo les diría a ustedes más: tal y como establece esa Ley del Transporte Urbano, pues el Plan Metropolitano de Transportes de Sevilla ha quedado absolutamente desfasado, absolutamente desfasado, lo que impide la coordinación y el establecimiento de una red, de una malla, diríamos, de transbordo de los distintos sistemas de transporte, que permita el auténtico billete único de uso para el ciudadano, que es lo que realmente están demandando, un único billete para cercanía, un único billete para los metros, un único billete para los tranvías, donde los haya, un único billete para los transportes municipales, un único billete para los transportes metropolitanos.

Y yo diría más, los consorcios metropolitanos de transporte tienen la obligación estatutaria de poner en funcionamiento el comité consultivo; comités consultivos que no existen en ninguno de los consorcios de transportes establecidos. Ese es el órgano donde de verdad hay que aunar la participación de los empresarios, los sindicatos, los usuarios, los consumidores, etcétera. Pero, desgraciadamente, no tenemos tampoco, diríamos, actuaciones en ese sentido. Por lo tanto, en ese sentido, también, es muy oportuno el aviso por la Cámara de Cuentas.

Igualmente, hablan de una..., diríamos, en el análisis de la demanda, una pérdida de más de un millón y medio de usuarios. Desgraciadamente, estamos comprobando, en estos momentos y por las últimas noticias, una pérdida, por ejemplo, brutal de la línea 1 del metro de Sevilla. Y, claro, no podemos más que achacarlo a la falta, evidentemente, de correspondencia con otras líneas. Una línea de por sí es, desde luego, imposible que pueda, de alguna manera, mantener lo que es el servicio público y, sobre todo, la rentabilidad económica y social. Pero, bueno, así nos va. El informe de la pérdida de más de un millón de viajeros, el metro que más viajeros pierde de España, la línea 1 del metro de Sevilla.

Y hemos conocido hace tres días, precisamente, también, que se ha sumado a esa pérdida de viajeros el tranvía de Sevilla, la línea del tranvía de Sevilla, diseñada, desde luego, en una actuación verdaderamente alucinante, para circular en superficie por el mismo recorrido que la línea 1 del metro subterráneo. Pero como parece que ahora los que utilizan los metros, pues, son topos, pues yo creo que esa puede ser la explicación: los topos por debajo y algún cuadrúpedo en superficie, o no sé yo qué tipo de animal en superficie.

Pero, bueno, así nos va en esta política, evidentemente, de pretender vender que las ratios de las infraestructuras en Andalucía están que se salen y que, desde luego, están muy por encima del resto de las ratios europeas. Pero la realidad es la que es y el propio Informe de la Cámara de Cuentas habla de la falta de infraestructuras, falta de infraestructuras; y, en algunos casos, también de las obras, esas obras que se eternizan, esas obras que se paralizan y que, por supuesto, influyen de una manera ciertamente importante.

Y lo mismo decir respecto a la ocupación media de los vehículos. Es preocupante —termino, señora Presidenta— ese aviso importante de una ocupación media del 22,7%. Yo creo que hay que vender lo que tenemos. Y, en este sentido, yo le puedo decir que las actuaciones, desde el punto de vista de los consorcios... Dicen literalmente algunos de los operadores con los que hemos llegado y hemos tenido en estos días contacto con ellos: «Salvo algún concurso literario...» Fíjense bien, textualmente lo que dicen: «Salvo algún concurso literario o algún panfleto, como el anuncio de la Semana Europea de la Movilidad, poca venta se hace de los consorcios de transportes y del transporte público en Andalucía, sobre todo, en las grandes aglomeraciones».

Muchísimas gracias, señor Presidente, por su informe. Muchas gracias, señora Consejera, también, por su asistencia.

Y he finalizado mi intervención, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Bien, pues para terminar el debate sobre estos informes especiales, tiene la palabra el señor Antonio López.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy bien.

Solo una breve intervención para agradecerles a todos ustedes sus palabras en relación con los informes, las observaciones, las sugerencias que han hecho. Y, en especial, me van a permitir que me detenga en una observación que se ha hecho sobre el reforzamiento o el papel que puede tener la Cámara de cara al impulso sobre la rendición de cuentas y la transparencia en el sector público.

Yo he aprovechado distintas comparecencias en el Parlamento, en distintas comisiones para poner en lo alto de la mesa mejoras y cambios normativos que pudieran favorecer esa tarea, desde el punto de vista de la Cámara. Y, por tanto, me es grato escuchar que el Parlamento y los grupos políticos, los diferentes grupos políticos que lo conforman, están analizando estas u otras posibles medidas que puedan reforzar el papel de la Cámara de cara a impulsar la transparencia y la rendición de cuentas. De hecho, yo creo que, y estoy convencido y así lo he dicho en más de una ocasión, que los mecanismos de control que existen de una institución, como son los órganos de control externo, son un síntoma de la madurez democrática de un sistema. Entonces, estoy convencido de que reforzar el papel de los órganos de control externo, como es el caso de la Cámara de Cuentas, es clave para reforzar la propia democracia y el propio sistema democrático.

Y como se ha señalado por todos ustedes, es importante que los fondos públicos estén controlados, lo estén con mecanismos de supervisión adecuados, que sean oportunos —y esa tarea la tenemos también nosotros, y estamos en ello— y que sean lo más práctico posible. Por tanto, me agrada escuchar eso, y espero que en esa próxima Ley de Transparencia podamos ver medidas que hagan que realmente el papel de la Cámara se vea reforzado en ese sentido.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

Bueno, pues muy agradecidos, por supuesto, a los informes que nos han traído hoy aquí todos los integrantes de la Cámara de Cuentas que hoy se han personado, y hacemos un receso para despedirlos.

Continuamos en cinco minutos la Comisión otra vez.

[Receso.]

9-13/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa a 72 VPO en Tomares, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, continuamos con la Comisión, señorías, y empezamos, en este caso, con el cuarto punto del orden del día, que son las proposiciones no de ley. En primer lugar, la relativa a 72 viviendas de protección oficial en Tomares, Sevilla. El proponente es el Grupo Parlamentario Socialista y, para su exposición, tiene la palabra, en este caso, su portavoz, don Alfonso Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Muchas gracias, Presidenta.

Traemos aquí de nuevo una iniciativa, en este caso por el Grupo Socialista, una proposición no de ley, dada la gravedad extraordinaria que tienen al menos 50 familias del municipio de Tomares. En concreto 50 familias que pusieron toda su ilusión, pusieron todas sus ganas, todo su esfuerzo económico, el suyo y el de sus familias, para adquirir unas viviendas de promoción oficial en una parcela del término municipal de Tomares, una parcela municipal, y con una promoción que tenía cuatro fases, entregadas las tres primeras, pero esta última, de las 72 viviendas, pues, ha sido paralizada por parte de la empresa constructora por mor de la crisis económica. En definitiva, a quien le afecta, a quien le termina padeciendo, quienes terminan sufriendo las consecuencias de la crisis, siempre los más débiles, siempre las familias más necesitadas, con recursos limitados, y por tanto deseando resolver su problema.

En concreto estamos hablando de un problema, como decía, de 1.232.884,5 millones de euros, entregados por estas personas a la empresa, afectados y afectadas por la paralización de esta cuarta fase.

La Junta de Andalucía informa que no tenía la empresa solicitud para recibir cantidades a cuenta ni tampoco en estos momentos calificación definitiva para realizar las viviendas. En concreto, se solicitó una ampliación del plazo para la calificación definitiva, que tenía como plazo hasta el 28 de noviembre de 2012, que nunca fue utilizada. Por tanto, estamos ante una evidencia clara de no poder finalizar las obras que están a medio hacer.

Cada propietario, cada persona, cada joven, cada familia, se esforzó y abonó entre 10.000 y 35.000 euros aproximadamente en esta promoción. Y, por tanto, en estos momentos está ante una absoluta necesidad y una dejación por parte de todas las administraciones —y quiero subrayar esto— para solucionarles sus problemas. Lo último es un acta que firmó el Ayuntamiento de Tomares y la empresa, un mero protocolo, un acto voluntarista por parte del alcalde de Tomares, José Luis Sanz, que se firmó, digo, el 21 de enero de 2013, en donde hay un compromiso con el presidente de la empresa constructora para estudiar un nuevo convenio de gestión, y que la promotora ha comprometido saldar la deuda con los adjudicatarios mediante talón nominativo. Pero lo cierto y verdad es que a esta hora, a esta hora, hablado con todos y cada uno de los afectados, las obras siguen paralizadas a día de hoy; no han cobrado su dinero; no les han dado ningún tipo de talón y, por tanto, siguen sin tener garantizada la financiación.

El Ayuntamiento de Tomares les traslada, por su parte, que aún no han recepcionado la urbanización de la parcela afectada y que han firmado este acuerdo que actuará a tal efecto cuando la urbanizadora Rojas, en concreto, devuelva las cantidades entregadas a cuenta. Es evidente que es una pesadilla para ellos y una pesadilla que se muerde la cola, puesto que si no tienen financiación no podrán comprometerse con este acuerdo firmado con el alcalde. Por cierto, alcalde que tan solo se ha reunido una sola vez con los afectados. Y ahora entraré en una comparativa y apelaré a la coherencia del Grupo Popular, para resolver este problema.

Y digo, coherencia del Grupo Popular, porque en la anterior sesión el Grupo Popular trajo a esta Cámara, trajo a esta Comisión, una iniciativa calcada, un problema calcado en el municipio de Dos Hermanas. Municipio de Dos Hermanas donde, por seguir con la comparativa, el alcalde socialista de Dos Hermanas se ha reunido hasta en diez ocasiones con los cientos, en este caso cientos, de afectados, ha estado siempre al frente de todas y cada una de las soluciones. Una proposición no de ley que propuso el Grupo Popular en esta Cámara y que aprobamos todos por unanimidad para que el Ayuntamiento de Dos Hermanas junto con la Junta de Andalucía se pusieran manos a la obra para resolver aquel problema. E, insisto, apelo a la coherencia para que en este caso, calcando la propuesta, calcando tanto lo que se ha hecho en el Ayuntamiento de Dos Hermanas como lo que se ha pedido aquí en este Parlamento, el Grupo Popular y el resto de los grupos apoyemos también por unanimidad esta cuestión.

El acuerdo además incluía, en la proposición no de ley propuesta por el Grupo Popular, que nosotros los socialistas apoyamos, y también Izquierda Unida, proponía y hacía mención a resaltar un acuerdo plenario del Ayuntamiento de Dos Hermanas que venía a decir que se haría cargo de todas las cantidades antes de 2014 si no se resolvía el problema. Yo apelo a que también aquí hagamos lo mismo, que le pidamos a la Junta de Andalucía que mano con mano, codo con codo, hombro con hombro con el Ayuntamiento de Tomares se pongan a resolver el problema; y que además también le pidamos al Ayuntamiento de Tomares, en primer lugar, que su alcalde se reúna y tome conciencia y esté al frente de esta situación, como hizo el Ayuntamiento de Dos Hermanas, y que apruebe en el Pleno lo mismo que se aprobó por unanimidad, con el voto favorable del PP en el Ayuntamiento de Dos Hermanas.

Se nos podrá decir ahora, a continuación, por el Grupo Popular, que esto ya está en vías de solución. Bueno, pues muy bien, todos nos podemos alegrar de ello, si está en vías de solución, mejor. Pero lo que podemos tener de más nunca quita lo menos. ¿Qué quiero decir con esto? Que, a pesar de ello, a pesar de ello, de que esté en vías de solución, ya digo que con todas las cautelas por parte de los afectados, que no se creen ese acta de compromiso firmada entre el alcalde y el promotor, yo lo que apelo es a que el Ayuntamiento de Tomares —y eso lo aprobemos aquí— apruebe lo mismo que aprobó por unanimidad el Ayuntamiento de Dos Hermanas. Que si antes de finalizar el año 2014 estas personas no han tenido el dinero..., no tienen el dinero en su bolsillo, asuma el coste el Ayuntamiento de Tomares. Eso es lo que se aprobó por unanimidad, y con el voto favorable del PP en el Ayuntamiento de Dos Hermanas. Lo que pedimos es que se haga exactamente lo mismo, que si antes de 2014 no se ha resuelto el problema para estas personas, el Ayuntamiento de Tomares, el Ayuntamiento de Tomares asuma, como va a asumir el Ayuntamiento de Dos Hermanas, pues asuma la cuestión y aporte las cantidades y pague las cantidades a las personas afectadas. Insisto que apelo a la coherencia del Grupo Popular y espero que aprobemos por unanimidad los dos puntos.

Además, el Ayuntamiento de Dos Hermanas incluía algo más, que nos lo recordaba el portavoz del Grupo Popular en la proposición no de ley que nos trajo en la anterior sesión, que era no solo que les iba a devolver el dinero a los afectados antes del 31 de diciembre de 2014, sino que además ponía bajo su coste todos los servicios jurídicos, todo el asesoramiento jurídico, para que además los afectados no tuvieran que soportar también el coste de abogados y de asesoramiento legal para irse a los tribunales, como han hecho en Dos Hermanas y como también han hecho en Tomares.

En definitiva, insisto en que lo único que hacemos es, ante una situación idéntica, un suelo público, puesto en marcha por el ayuntamiento, a disposición de un privado, una iniciativa privada, una afección directa a las personas, con debilidad económica manifiesta —jóvenes, sus familias, sus padres, sus madres—, afectadas también por cantidades muy importantes para sus bolsillos, al final los paganos, los que terminan pagando la crisis económica siempre, siempre los más débiles, lo que pedimos en esta proposición no de ley es exactamente lo mismo que nos propuso el Partido Popular en la anterior proposición no de ley relativa al Ayuntamiento de Dos Hermanas. Y por tanto lo que pedimos también es, en concreto, que el Ayuntamiento de Tomares asuma antes de 2014 las cantidades, si no se ha resuelto; si se ha resuelto, pues, miel sobre hojuelas, pero si no se ha resuelto que el Ayuntamiento de Tomares lo asuma, como ha dicho el Ayuntamiento de Dos Hermanas, con el voto del PP a favor, que lo va a realizar; que, además, también tiene una solución, una vía de solución para resolver el problema antes de esa fecha, que, concretamente, es que hay un aval depositado por el Grupo Ferro en el Ayuntamiento de Tomares para otra cuestión, pero que, cambiando el destino con una aprobación plenaria, podrían resolverse también de hoy para mañana esas cantidades, y que, cambiando las condiciones del acuerdo por el órgano facultativo pertinente que se fijaron en las condiciones del convenio urbanístico, insisto, podrían solucionar el problema de manera inmediata.

Y después también, cómo no, insistirle a la Junta de Andalucía para que se ponga de acuerdo con el Ayuntamiento de Tomares y restituya en el plazo más inmediato posible las cantidades de estas personas.

En definitiva, idéntico, idéntico el acuerdo que votamos por unanimidad socialistas, Izquierda Unida y Partido Popular en la sesión anterior con respecto a Tomares.

Yo lo que espero y apelo es a la coherencia y a la responsabilidad para que hagamos exactamente lo mismo que se hizo en el Ayuntamiento de Dos Hermanas y en el Parlamento de Andalucía con respecto a Dos Hermanas, lo hagamos de manera idéntica con respecto a Tomares.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez.

A continuación, tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Con mucha brevedad, porque parece que el tema ha quedado muy claro en la exposición del proponente y porque, efectivamente, en la anterior sesión tuvimos un debate similar.

Anticipar el voto favorable de Izquierda Unida en consonancia y coherencia con la postura que ya adoptamos con relación a aquella otra proposición y también en consonancia con lo que parece ineludible: es nuestro deber en estos tiempos que corren en los que las personas, las familias se sienten tan desprotegidas en materia de vivienda a consecuencia de las promociones fallidas y de las expectativas fallidas de las promotoras que han estado trabajando u operando en nuestra tierra.

Efectivamente, ya se ha comentado por parte del Grupo Parlamentario Socialista, esa cuarta fase de las viviendas que tenía encomendadas Ferro en febrero del 2011, dentro del plazo que se establecía para la finalización de las obras, solicitaron ampliación de plazo para la solicitud de calificación definitiva, y esa ampliación tuvo fecha final para solicitar la calificación el 28 de noviembre. No se solicitó.

Durante 2009, presentaron 28 contratos para ser visados, un recorrido administrativo tortuoso. La Delegación no requirió póliza ni incoó expedientes sancionadores. Tampoco se archivaron. El tema quedó ahí, en un *standby* —si me permiten la expresión—, hasta el pasado 4 de marzo, cuando ya se requirió a la empresa promotora para que, en el plazo de diez días, aportara las pólizas de afianzamiento individual que garantizaran las cantidades percibidas a cuenta de los contratos suscritos.

Una relación con esa promotora ciertamente complicada por parte de la Administración, pero de la que, como bien se ha dicho por parte del Grupo Parlamentario Socialista, no pueden ser las víctimas las personas que pusieron su ilusión de adquisición de su nueva vivienda en esa relación y en esa promoción.

Por tanto, nuestro voto favorable. Y esperemos que, efectivamente, acabe con bien el problema, fundamentalmente pensando en el bien de los afectados y las afectadas.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto, sobre todo por su brevedad.

Pasamos... Tiene la palabra ahora el Grupo Parlamentario del Partido Popular; en este caso, su portavoz, Alicia Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí, muchas gracias, Presidenta.

Bien, en primer lugar, pues, me gustaría tener un especial recuerdo para las personas afectadas por el problema de estas 52 viviendas de protección oficial en Tomares y que, efectivamente, pues, han estado presentes en los medios, han estado reuniéndose con el ayuntamiento, y con los cuales hemos tomado contacto para resolver un problema que viene de lejos.

Yo..., me gustaría reconocerle al portavoz del Partido Socialista, pues, bueno, el interés en tratar de resolver un problema que tienen muchos vecinos, un problema concreto.

Y desde luego, en primer lugar, hay que decirle que no nos parece sería la iniciativa, sobre todo cuando proviene de alguien que, como él, ha sido directivo, Secretario General de Vivienda desde el año 2010 hasta el 2012, y, por lo tanto, conoce perfectamente cuál es la tramitación de las viviendas protegidas. Y, desde luego, lo que yo espero es que hable con toda la propiedad que le corresponde y con todo el rigor, porque, de lo contrario, estaría pensando que está tratando de engañar a las personas afectadas y, desde luego, creo que no sería, no debe ser así, ¿no?

Pero, por eso, lo primero que tengo que decir es que es una proposición no de ley que llega tarde, y él lo ha citado y él lo ha dicho, porque la pregunta sería qué es lo que ha hecho el Partido Socialista hasta ahora. Porque el problema comenzó en el año 2004, cuando este suelo se adjudicó en una oferta pública de suelo cuando gobernaba el Partido Socialista en el municipio de Tomares. Y se trata de un problema que, como él muy bien conoce, como el Partido Socialista sabe y como la iniciativa dice expresamente, se trata de un problema de falta de control e inspección sobre la promoción de vivienda protegida, que es una competencia exclusiva de la Junta de Andalucía y que, desde luego, a la vista está que no se ha llevado a cabo.

El problema no es ni más ni menos que una empresa que ha sido adjudicataria, que en su día tendría todas las garantías para serlo y los procedimientos se harían como correspondiera, aunque si bien, desde luego, los plazos son extensísimos, porque estamos en 2013 y estamos hablando de que la oferta pública de suelo fue del 2004, probablemente corresponda a planes de vivienda desde luego muy antiguos.

Pero el problema de los afectados es que han ido entregando cantidades a cuenta entre diez mil y treinta mil euros sin que la empresa contrajera los seguros que tuvieran esas garantías, algo a lo que está obligado por la Ley de Vivienda Protegida y por el Reglamento de Vivienda Protegida, y que la Junta de Andalucía, la Consejería de la que el señor Rodríguez Gómez de Celis ha sido Secretario de Vivienda, es decir, la persona que tenía que tutelar, garantizar el cumplimiento efectivo de la ley en todas las promociones de vivienda protegida para que, efectivamente, las personas tuvieran acceso a una vivienda asequible, se garantizara el derecho a la vivienda; pues eso es precisamente lo que ha fallado, y ha fallado hasta ese punto. Es decir, no sé cómo se atreve en la iniciativa a decir en el primer párrafo que los contratos están visados por la Delegación, y, sin embargo, hay un artículo explícito de la ley que prohíbe que se visen contratos sin que tengan la necesaria garantía o aval de esas cantidades tomadas a cuenta.

Por lo tanto, ¿qué es lo que ha estado haciendo ante estos incumplimientos legales ante su Partido Socialista y dentro de la propia Consejería en la que ha estado, insisto?

Incluso en la Delegación de Sevilla tienen una condición que condiciona la efectividad de la emisión de las pólizas individuales que se deben aportar junto con la solicitud del visado de los contratos. Por lo tanto, si no se han aportado esas garantías, pues, evidentemente, esos contratos no tenían validez alguna.

Por lo tanto, como usted conoce perfectamente de lo que estamos hablando, pues no tengo más que pensar que la finalidad de esta iniciativa no es ni más ni menos que utilizar un municipio, cuyo Alcalde es el Secretario del Partido Popular de Andalucía, y ensuciar la gestión brillante que lleva en su municipio, algo que, desde luego, comparten sus vecinos, quienes le han refrendado en las elecciones con una amplia mayoría. Y

que, además, usted trata de ridiculizar diciendo que no se ha sentado con los afectados, o se ha sentado solo una vez... Desde luego que se ha sentado con los afectados y está trabajando, es decir, ha puesto ya sobre la mesa la solución a los problemas.

Por eso parece que usted lo que está proponiendo aquí es que nos saltemos la ley que hay establecida y que se traten de solucionar estas cuestiones por otros medios. Pero no se trata de eso; no se trata de saltarse otra vez la ley, sino que es exactamente eso lo que ha pasado hasta ahora con su Gobierno socialista en la Consejería.

Y eso es lo que ha pasado también en Dos Hermanas. Usted ha puesto mucho hincapié en que esta iniciativa es calcada a la de Dos Hermanas, a la que nosotros, el Partido Popular, trajo aquí para Dos Hermanas. Mire, no tiene absolutamente nada que ver. Desde luego esta empresa, el Grupo Ferro, también tenía una promoción en Dos Hermanas, en la cual practicó las mismas prácticas. Y, por parte de la Delegación Territorial, usted debe de saber que se le ha abierto expediente sancionador, y, en este momento, tiene una multa de más de un millón de euros. Y, usted aquí pretende que la empresa pues directamente, pues, no sé..., que el ayuntamiento ponga las cantidades a cuenta.

Mire, el ayuntamiento lo que ha hecho es ya solucionar el problema. Y a nosotros lo que nos parece es que usted no puede ridiculizar un acta de compromiso —que además no sé si es a la que usted se refiere, porque ha dicho mal la fecha, es de 19 de febrero— en la que se han comprometido las partes implicadas, el ayuntamiento y la empresa, para dar solución a los 52 afectados. Y el compromiso es el siguiente: para el ayuntamiento es prioritario que se devuelvan a los afectados por la no ejecución de la RP4 las cantidades que se les adeudan en cantidades entregadas a cuenta. Este es el primer punto.

Y, en segundo lugar, lo que se pretende es dar las garantías suficientes para que la propia empresa pueda terminar las obras, para que, en el mismo día y en el mismo acto, la urbanizadora Rojas, anterior Grupo Ferro, devuelva, mediante talón nominativo a todos los afectados, el total de las cantidades que se les adeudan, y se garantice, de manera suficiente, la ejecución de las obras pendientes de urbanización y del edificio de la parcela 4. En contraprestación, el ayuntamiento se compromete a la recepción de la urbanización y al estudio de un nuevo convenio del sector afectado.

Mire, esto, desde luego, a mí, y estoy segura de que a los afectados también, porque han estado presentes, han estado dialogando para la firma de este contrato, y el ayuntamiento les ha dado cuenta perfectamente de este acuerdo... Y, desde luego, yo estoy segura de que el Alcalde de Tomares, el Ayuntamiento de Tomares, va a cumplir antes de 2014, como usted propone, este acuerdo. Si esa es su reivindicación, y es que a partir de 2014 se les devuelva a los vecinos lo que se les debe, pues, mire usted, muy poco reivindicativo le veo, porque, desde luego, para los vecinos afectados es un problema inmediato, inminente, y lo que quieren es que se les devuelva ya, cuanto antes. Y, por lo tanto, nos parece que no es seria la iniciativa que usted viene a traer aquí ahora; esa actitud reivindicativa que no ha tenido cuando le ha correspondido, y que, además, encima, venga a solicitar cuestiones que no tienen nada que ver con otra iniciativa, como es la de Dos Hermanas, que se trataba de una empresa que estaba en busca y captura.

Además, no compare usted el Ayuntamiento de Tomares con Dos Hermanas. El Ayuntamiento de Dos Hermanas no tiene un plan general aprobado, se le aprobó una actuación de 12.000 viviendas en un área de

oportunidad, y es el propio Ayuntamiento de Dos Hermanas el que se ha erigido en interlocutor con los propietarios de viviendas a través de una empresa pública que tiene de viviendas.

Por lo tanto, no tiene nada que ver. En este caso, Tomares tiene un plan general aprobado, tiene todo su urbanismo en regla. Y el alcalde, el ayuntamiento, lo que está haciendo es mediando para intentar solucionar la mala gestión, la pésima gestión de la Junta de Andalucía.

Y pide usted que...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez, debe usted ir terminando, por favor.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino..., termino inmediatamente.

Pide usted que, de forma subsidiaria, el ayuntamiento se subrogue para la devolución de los avales. Pues, bien, es que... Y además pide también que, a través de los avales, se pueda solucionar este problema. Pues, bien, vuelve usted a pedir cosas que, desde luego, nos parecen absolutamente carentes de rigor, porque usted sabe perfectamente que esto no se puede hacer. Primero, porque el ayuntamiento no es competente ni es subsidiario, que lo único que ha hecho ha sido adjudicar una obra, cuyo garante es la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, gobernada en este momento por la Consejera de Fomento, de Izquierda Unida. Y, en segundo lugar, usted sabe perfectamente que los avales depositados tienen un carácter finalista, y no se pueden destinar a otra cuestión, y que si así se hiciera habría que traer una modificación de la ley.

Por lo tanto, yo, desde luego, no doy crédito a que el Partido Socialista pueda traer esta iniciativa en estos términos. Y yo lo que le pido al señor Gómez de Celis, que, efectivamente yo creo que estará interesado en resolver este problema para los afectados, como lo estamos todos, y, por ello, trabajamos, pero que se sume al Ayuntamiento de Tomares en dar la solución a este problema, y que, por favor, cuando hay una solución real sobre la mesa, no trate de torpedearla. Porque, desde luego, nos parece una realidad, mientras que la propuesta que él trae de pagar a partir de 2014, nos parece sencillamente un insulto a los ciudadanos afectados; más proviniendo de la persona que ha tenido que garantizar el cumplimiento de la legislación vigente en materia de vivienda protegida, ni más ni menos que del Secretario de Vivienda de la Consejería de Vivienda de la anterior legislatura.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Señor Rodríguez, para terminar la iniciativa.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Bueno, ha cantado la gallina. Era evidente que la coherencia que le pedíamos al Partido Popular, todo el énfasis, todo el empuje que habían puesto en una situación idéntica en un municipio socialista, gobernado por los socialistas, pues se diluye como la azucarilla cuando le toca en el propio municipio, en este caso, en el municipio de Tomares. Bueno.

Después habla la portavoz del Partido Popular de las responsabilidades de la Secretaría General de Vivienda. Supongo que tuvieron muchos debates durante la campaña electoral, ambos. En todos decía, públicamente, que iba a ganar las elecciones. Pues supongo que ella hubiese sido una magnífica Secretaria General de Vivienda, y que, a lo mejor, hasta lo tenía en la cabeza. Y a lo mejor lo tenía hasta en la cabeza, ¿eh? Pero, ya he de decirle que, entre las competencias que tiene... Se lo digo por si alguna vez le toca, que parece que van a pasar décadas para que eso ocurra, pero, por si alguna vez ocurre. Pues ya decirle que, entre las competencias de la Secretaría General de Vivienda, no está ninguna de la que usted acaba de mencionar, sino que eso reside en las delegaciones provinciales. Y, por tanto, bueno, pues que lo que se haya podido hacer bien, mal o regular, pues se determinará administrativamente y también judicialmente.

Y eso no es menoscabo para esta persona, para mí, como diputado y representante del pueblo de Sevilla, para defender, con pasión si hace falta, pues a estas personas, para que se les resuelva este problema. No va a ser menoscabo, señora Martínez. Como también le he exigido anteriormente —y usted lo ha escuchado— a la Consejera de Fomento y Vivienda, pues que se ponga al frente de otra tesitura, en relación con otras viviendas, en este caso en Sevilla Este. No crea usted que me voy a achantar ni voy a dejar de defender incluso en materias en las que yo he podido estar vinculado de alguna manera.

Dice usted que hemos engañado, y después dice que en la iniciativa decimos lo contrario al engaño. El engaño es el que hoy se está produciendo en este Parlamento por parte del Grupo Popular. Y usted ha tenido que hacer ahí una faena de aliño, como ha podido. La conozco bien y sé cuándo tiene que hacer de tripas corazón. Su jefe político, Alcalde de Tomares, le ha dicho que no, y usted pues tiene que apechugar, lógicamente, con lo que su jefe político le habrá indicado. Porque, como la conozco bien, estoy seguro de que, en otras circunstancias o tesitura, hubiese votado que sí, porque es una proposición no de ley, insisto, idéntica a lo que aprobó el Pleno de Dos Hermanas con el voto del Partido Popular, e idéntica, en su segundo punto, con lo que aprobó este Parlamento, con el voto unánime de todos los grupos. Es más, podría..., y le propongo si usted quiere pues que haya votación separada, y vote usted, al menos, que sí —lo digo por salvarle a usted un poquito la cara—, vote usted que sí al punto número 2, que votamos unánimemente en la anterior ocasión. Y aunque diga que no a que el ayuntamiento, de manera subsidiaria, se haga con la cuantía y el reembolso a las familias en el Ayuntamiento de Tomares, por lo menos, hombre, saldrá usted de aquí con media cara solo colorada, y no con la cara completa. Por tanto, digo, e insisto, que también todavía tenemos... Podría haber hecho usted algún tipo de enmienda, podríamos... Hay muchas técnicas parlamentarias para poder llegar a un acuerdo. Pero, como la conozco, y la conozco bien... Le han dado órdenes estrictas, su jefe político le ha dado una orden estricta, y usted no se puede mover un ápice, no se puede mover un ápice.

Dice que llega tarde la iniciativa. Bueno, ¿y por qué no la ha traído el Partido Popular? Mire, ustedes tienen tiempo también para haberla traído. Lo cierto y verdad es que el Alcalde de Tomares se ha reunido una sola vez

con los afectados, la concejala de Vivienda se ha reunido muchas otras veces... Usted está aquí, ya no sé si llevando los temas de vivienda, o todos, porque antes creo que los tenían separados. Pero, bueno, usted está aquí, en esta Comisión, está en este Parlamento. Bueno, ¿y por qué no la han traído ustedes, como sí han traído la de Dos Hermanas, siendo dos circunstancias, insisto, idénticas?

Y ni he querido ensuciar al Alcalde de Tomares ni he querido ensuciar a nadie. Es más, me extraña que usted utilice esos términos, porque, insisto, he debatido con usted muchas veces en el Ayuntamiento de Sevilla, y en muchos debates, también, preelectorales, y nunca la he visto a usted utilizar esta terminología. Me ha sorprendido sinceramente. Yo no he tratado de ensuciar a nadie; es más, no he buscado ni siquiera ningún tipo de responsabilidad, ni las propias ni las ajenas, mirando hacia atrás, sino que he tratado de, vinculando un acuerdo del Ayuntamiento de Dos Hermanas y vinculando un acuerdo de este Parlamento, traerlo a esta sesión para que, de alguna manera, hagamos lo mismo: mirar hacia el futuro, mirar hacia delante, sin responsabilidades de ningún tipo, simplemente tratando de solventar y ayudar a estas familias, que son las que verdaderamente lo están padeciendo.

Y el acta de compromiso que usted antes ha mencionado, quien la pone en duda, señora Martínez, no soy yo, la ponen los propios afectados, con los que he hablado esta mañana, igual que usted, por tanto... Igual que usted. Bueno, pues a mí me trasladan que no se creen nada de esa acta de compromiso, a usted le trasladarán lo que usted quiera decir, pero a mí me dicen que no se la creen. Por tanto, yo, sin duda, tengo que seguir manifestando y ponerme y ser voz de las que no lo tienen, de las personas que no lo tienen en este Parlamento.

Y habla usted, además, de que se saltan la ley. Me da pena que no esté aquí el señor Raynaud porque ¿se ha saltado la ley el señor Raynaud en el Ayuntamiento de Dos Hermanas votando que sí a que se haga cargo, si no se soluciona antes, de manera subsidiaria, el Ayuntamiento de Dos Hermanas antes de septiembre del 2014, señora Martínez? ¿Se han saltado la ley sus compañeros del Grupo Popular en Dos Hermanas? ¿Se ha saltado la ley el señor Raynaud? Pues haga una enmienda. Si el problema son los avales, haga una enmienda y se podría, incluso, solventar en ese sentido. Pero es que ni eso. Insisto: le han dado órdenes, usted se ha cuadrado, al primer paso ha saludado usted militarmente y está usted aquí de manera, insisto, sin ningún tipo de margen de nada, porque le han dado la orden y usted la acata. ¿Pero se han saltado la ley sus compañeros del Partido Popular? ¿Nos la saltamos todos —no sé si incluso usted también, no lo recuerdo, pero creo que sí—, incluso usted también se la ha saltado cuando votó que sí de manera unánime en la anterior sesión de este Parlamento?

Mire, aquí estamos hablando de voluntad política y no estamos hablando ni de técnica ni de jurídica, que quienes tienen encomendadas esas funciones y esas competencias las realizarán. Y la voluntad política del Ayuntamiento de Tomares es no ponerse de manera subsidiaria y a favor de los afectados, sino ponerse de canto, mirar hacia otro lado y esperar que las cosas se resuelvan solas, o nunca, en contraposición con lo que todos, incluido el Partido Popular —quiero resaltarlo—, han hecho en Dos Hermanas. La voluntad política de Dos Hermanas ha sido una muy distinta, y este Parlamento, también de manera unánime, lo ha realizado; después, los técnicos, los juristas, los funcionarios, lo que aquí se determine y lo que se determine en los plenos municipales lo tendrán que poner en marcha de la manera —¿cómo no?— legalmente posible. Pero lo que no se puede, como se ha hecho aquí, es ponerse de lado y ponerse de espaldas a estas personas que están...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Rodríguez, debe usted ir terminando, por favor.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Y termino ya, termino ya.

... que están siendo afectadas.

Es una pena, sinceramente es una pena, porque tenía y albergaba la esperanza..., también ellos, que están muy atentos a este debate, también ellos están —seguro— apenados por que hoy no hayamos podido sacar por unanimidad lo que sí se sacó por unanimidad para el municipio de Dos Hermanas.

Y, en definitiva, lo único que espero, señora Martínez, independientemente de las responsabilidades, es que se resuelva el problema de estas cincuenta familias que han tenido que dar mucho de su patrimonio personal y familiar.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Rodríguez.

9-13/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante de Loja y estación de Loja en la línea Ave Bobadilla-Granada

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Pasamos al debate de la segunda proposición no de ley en Comisión, en este caso relativa a la construcción de la variante de Loja y estación de Loja en la línea Ave Bobadilla-Granada. El proponente es el Grupo Parlamentario Socialista, y para defender esta iniciativa tiene la palabra su portavoz, el señor Castellano.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta. Señorías.

El Grupo Parlamentario Socialista trae a esta Comisión de Fomento y Vivienda una proposición no de ley que ya en parte, pues, fue traída en su momento también. Y digo «en parte» porque formaba en su conjunto una PNL que hablaba de toda la línea, entre Bobadilla, Antequera y Granada, de alta velocidad, la línea de alta velocidad de viajeros que se viene construyendo en las provincias de Málaga y de Granada.

En este caso, en este momento, traemos simplemente lo que es la variante de Loja y la construcción de la estación de Loja ni más ni menos por los problemas ocasionados en el seno de la obra de este proyecto tan importante, no solo para Granada, sino también para la conexión del eje transversal de Andalucía de alta velocidad. Por tanto, no es un problema local referido ni a Granada ni a Loja ni a la provincia de Granada, sino, insisto, un problema que tiene mucho que ver con una infraestructura fundamental para el desarrollo en las comunicaciones de futuro, de excelencia y en las comunicaciones que tienen que servir para el progreso y la creación de riqueza en nuestra tierra, pero en el conjunto de Andalucía, puesto que vamos a comunicar, como les digo, las líneas Málaga-Madrid, pero también el eje transversal de viajeros de alta velocidad a través de esta infraestructura férrea.

Por tanto, en esta ocasión, como les digo, traemos esta PNL, que ojalá —deseo y deseamos el Grupo Parlamentario Socialista— sea la última vez que se trae una PNL en este sentido, porque significaría una buena noticia para Granada, para Málaga, para Andalucía, para todos y para todas, y máxime en estos momentos cuando la inversión va aparejada a algo tan importante también no solamente como es el futuro y el progreso de futuro, sino también de presente en la creación de empleo relacionado con la construcción de infraestructuras. Y sería, como digo, la mejor noticia el que por fin hoy sirviera el posicionamiento de este Parlamento para que el Gobierno de España, cuanto antes, licite los tramos de la variante de Loja y la construcción de la nueva estación de la alta velocidad también en el municipio granadino de Loja.

Y ojalá alcanzáramos el consenso y el acuerdo que ayer no fue posible de los grupos, en este caso, del Senado para aprobar una moción muy parecida a la que hoy vamos a discutir aquí en el Parlamento de Andalucía. Ojalá, creo y espero, y deseo y apelo sobre todo al Partido Popular y al Grupo Parlamentario Popular para que lo que ayer no fueron capaces de hacer en el Senado hoy tengan la valentía de hacerlo por el

futuro de la provincia a la cual, pues, representan también parlamentarios, que lógicamente están representados, igual que nosotros, en la representación del pueblo andaluz, pero también de la provincia de Granada y, por tanto, en la defensa de los intereses que afectan a todos y a todas, pero —¿cómo no?— también a la provincia a la cual representamos.

Y, concretamente, como les digo, esta proposición no de ley habla de presente y de futuro, porque el pasado que tuvimos, el pasado que conocemos respecto al ferrocarril más cercano, y concretamente referido a las gestiones, en su día, de cuando en la etapa anterior gobernó el Partido Popular, fue ni más ni menos plantear la construcción de lo que denominó el entonces Ministro de Fomento, el señor Álvarez Cascos, una lanzadera o un tren lanzadera, que conectaría la línea Málaga-Madrid con Bobadilla, con Granada, mediante una máquina que, a una velocidad superior a los actuales trenes regionales, permitiría, en torno a los ciento veinte, ciento noventa kilómetros, conectar Granada con Madrid. Por tanto, era una reforma muy liviana de lo que era la vía, la única vía que se iba a construir, que era ese tren lanzadera.

Posteriormente, con la llegada de los gobiernos socialistas a partir del 2004, podemos hablar del proyecto de la línea de alta velocidad. Y lo hacemos porque se planteó ni más ni menos lo que es una línea de alta velocidad, por tanto doble vía de ancho internacional y además electrificada; y, además, una vía, una línea de alta velocidad con tres estaciones: dos intermedias, que son las de Antequera, que está en construcción, y la de Loja, cuyo proyecto está paralizado por decisión del Ministerio de Fomento, y —¿cómo no?— la construcción también de la estación de final de tramo por ahora, que sería la nueva estación de Granada, que se acordó en su día también, entre el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento, pues, la construcción de una nueva estación con un protocolo firmado por todas las partes en la situación donde está la actual estación de ferrocarril, en la Avenida de Andalucía.

Llegados todos estos años hasta el presente, decir que prácticamente están ejecutadas más del 80% de las obras de lo que es la plataforma de doble vía. Estamos hablando de que, prácticamente, de los 90 kilómetros con los que cuenta esa vía, o esa línea de alta velocidad, prácticamente están en ejecución, terminados, o contratados, el 90%; la inversión está ya cercana a los novecientos millones de euros. Pero desde que llegó al Gobierno el Partido Popular y el Ministerio de Fomento, la señora ministra Pastor y el equipo de Gobierno de España, del Partido Popular, han decidido, primero, no licitar ninguno de los tramos pendientes; no contratar, por tanto, ninguna de las obras pendientes, y además han decidido —lo que nos preocupa mucho más y por lo que también traemos esta proposición no de ley al Parlamento— plantear soluciones, que ellos llaman provisionales, para adelantar la llegada del Ave a Granada, pero que suponen una provisionalidad que, en absoluto, tiene ese carácter, sino que tiene un carácter más de una solución que es una auténtica chapuza porque nos deja sin Ave a Granada en 18 kilómetros, constituyen la variante de Loja, constituyendo o creando un auténtico cuello de botella, y además, lógicamente, eliminan la posibilidad de que Loja cuente con una nueva estación de alta velocidad. Y además han generado la incertidumbre con las últimas propuestas, algunas, planteando situaciones un poco esperpénticas, como las que vivimos ayer, de la modificación de la página de la [...], donde, por un lado, el alcalde de Granada plantea una ubicación. Por otro lado, el Ministerio dice que se está estudiando; por lo otro lado, al final, lo que se trata es de cambiar continuamente de criterio para seguir dando más dilación y generar unas expectativas y unas excusas que al final nos llevan a un retraso no en la obra, sino a la construcción de la verdadera obra, que es la línea de la alta velocidad.

En el caso de la variante de Loja, hablamos de tres tramos que suponen 18 kilómetros con 300 metros. Estamos hablando también de la construcción de la nueva estación de Loja, y hablamos de una inversión que, en contra de lo que ha dicho el Ministerio de Fomento, no son más de cuatrocientos millones de euros, sino que con los datos aportados por el propio Ministerio de Fomento, de lo que estamos hablando es de poco más de trescientos millones, en cuanto a la plataforma, y de 14.200.000 euros en la construcción de la estación.

Para paralizar las licitaciones y modificar el proyecto de la línea de alta velocidad, por parte del Ministerio de Fomento y por parte también de responsables del Partido Popular en distintos niveles orgánicos e institucionales, se ha venido hablando permanentemente de tres grandes excusas para no ejecutar la doble vía en la licitación y construcción de la variante de Loja.

Pero tengamos en cuenta, en primer lugar, que los tres proyectos están acabados, que tienen aprobada toda la documentación para ser licitados y que pudieron ser licitados desde diciembre de 2011... Por tanto, llevamos un retraso en la licitación de los tres tramos y de la estación, y que las excusas que se han planteado —la primera de carácter ambiental— no son ciertas, puesto que hay una Declaración de Impacto Ambiental que recoge perfectamente los estudios de sondeos que se han hecho para que no haya riesgo en los acuíferos de la sierra de [...]. La segunda excusa que se ha planteado, que es la de los costes, no tiene sentido desde el punto de vista de los propios datos aportados por el Ministerio. Hablamos de 315.139.509 millones de euros en los tres tramos y en la estación, y por tanto no hablamos de un coste de kilómetros lineales, de la línea Ave, que supongan mayor coste que lo que han supuesto otros contratos finalizados o en vigor en la línea de la alta velocidad, sino todo lo contrario, incluso menor coste o por debajo de la media. No llegamos a los diez millones de euros por kilómetros, cuando la reciente línea entre Barcelona y Figueras ha costado más de veinticuatro millones de euros por kilómetro. Pero ahí no ha habido problema.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Castellano, debe usted ir terminando, por favor, este primer turno.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Señora Presidenta, voy a terminar inmediatamente.

La tercera excusa planteada ha sido la oposición del Ayuntamiento de Loja, la cual ha quedado definitivamente resuelta. Y el Partido Popular en Loja, y sus socios de Gobierno, de convocatoria por Loja, junto con los concejales del Partido Socialista, el Pleno, unánimemente, ha aprobado una moción de apoyo en el mismo sentido que la proposición no de ley que hoy les planteamos.

Por tanto, y por el interés que tiene para Granada, para Andalucía, para la comunicación por ferrocarril y el futuro de esta infraestructura —que, valga la redundancia, es de futuro—, nosotros planteamos hoy aquí, en el Parlamento, y les pedimos su apoyo a todos —y, especialmente, entiendan, al Partido Popular, que ha mantenido una postura de abstención o en contra de este planteamiento—, que con carácter inmediato soliciten los tres tramos de la variante de Loja, de la línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada, y también

la construcción de la estación del Ave en Loja. Por todo ello es por lo que, como les digo, hemos traído hoy a esta Comisión la proposición no de ley que le hemos expuesto.

Gracias, Presidenta.

Gracias, señorías.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellano.

Para continuar el debate de esta proposición tiene la palabra, a continuación, la señora Nieto, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

De nuevo con brevedad, para fijar la posición de nuestro Grupo parlamentario con relación a esta proposición no de ley en materia de inversión ferroviaria.

Es bien conocido el criterio de Izquierda Unida sobre la importancia que tiene la inversión y la mejora del ferrocarril en nuestra tierra como un elemento vertebrador del territorio, a nuestra opinión más sostenible energéticamente, y más económico de futuro. Y también es conocido, sobradamente, que no son precisamente las inversiones de Ave las que nos parecen más interesante, puesto que resultan especialmente caras, y luego no resultan especialmente accesibles a la mayoría ciudadana, puesto que sus precios, aun abaratándose como se ha anunciado recientemente, quedan muy por encima de las posibilidades de la mayoría de la población trabajadora.

Por tanto, es cierto que son inversiones que no consideramos de las más prioritarias a la hora de pensar en la atención que necesita nuestra tierra para superar el déficit en infraestructuras ferroviarias. De hecho, nos preocupa —y hemos tenido ocasión de comentarlo— la supresión de algunas líneas de media distancia, que nos parecen más interesantes también en términos económicos para la ciudadanía, y que el Ministerio está barajando suprimir, y que conectan algunas de nuestras provincias.

Dicho esto, no es menos cierto que —como ha subrayado el proponente— la inversión que va a hacerse, o que está pendiente de hacerse en esta variante de Loja y la estación de la línea de Ave, Bobadilla-Granada, este proyecto, en general, ya ha absorbido una cantidad de millones de euros que marea. Ya se ha llevado más de novecientos millones de euros de dinero público en su construcción, y por tanto, y aunque solo sea por poner en valor un dinero ya invertido, es cierto que lo razonable es que se remate esa inversión, se haga el esfuerzo final, y, efectivamente, se pueda poner en uso la totalidad de la vía. Y no es menos cierto que, aunque sea y estemos en un período de escasez, esta culminación de la línea de alta velocidad puede ser tan interesante y necesaria como puede ser la conexión de Ave a Santiago de Compostela.

Por tanto, en atención al dinero que ya se ha invertido en ello, y esperando que, efectivamente, el Ministerio de Fomento recupere un impulso inversor en nuestra Comunidad Autónoma adecuado a lo que nuestro Estatuto dice con relación a la población que representamos en el conjunto del país y también a los déficits

estructurales que tenemos en materia ferroviaria, es por lo que damos nuestro voto favorable a la iniciativa propuesta.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Vanesa García tiene la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Señorías, que el Partido Socialista reivindique el Ave Antequera-Granada, tan vehementemente, es cuanto menos sorprendente. No el que se haga en esta Cámara, porque ya estamos acostumbrados a que sus señorías no reivindiquen nada al Gobierno andaluz, porque no les dejan, sino porque ustedes son un puro camaleón.

Después de haber vendido humo a los granadinos durante años, después de haber engañado cada vez que hacían declaraciones sobre el tema y después de incumplir una y otra vez las fechas que daban tan alegremente, como decía, es bastante sorprendente. Y es que ustedes pasan del blanco al negro y del día a la noche con una rapidez pasmosa.

Fíjense que los argumentos que daba su compañero, el senador Fernández, hace tan solo unos días, para justificar su reivindicación del Ave Antequera-Granada eran las altísimas tasas de desempleo de Granada y de Andalucía, y tenía la cara dura de decirle a la Ministra, y cito textualmente, «cualquier Gobierno decente de España reaccionaría ante estas cifras de paro manteniendo o ampliando la inversión pública en Granada». Ahí es nada. El senador, yo le pediría que, si pudiese ser, se cambie de Cámara, y que se venga a este Parlamento como portavoz de Fomento, porque así tendrían ustedes más credibilidad.

Es curioso que, en lugar de reivindicar para Loja aquí, que es donde corresponde, donde se tienen las competencias y la responsabilidad, la carretera de Ventorros o la estación de autobuses, el AVE sea lo primero que pidan ustedes para Loja. Tal vez haya, además de la obligación de no pedir nada a la Junta por orden de sus jefes, algún interés particular.

Fíjense, lo dijo la Ministra hace tan solo dos semanas, pero parece que el señor Castellanos no lo oyó o no le interesaba irse a periodos anteriores a 2004: fueron ustedes, el Partido Socialista, quienes borraron del mapa ferroviario de España a la provincia de Granada literalmente, no solo de la alta velocidad, sino también de las líneas que el plan director del año 1994 llamaba estructurantes. Granada eliminada, borrada por ustedes, por el Partido Socialista.

Pero es que ya suprimieron antes, en los años ochenta, cualquier compensación por parte del Estado a la entonces línea Bobadilla-Granada. Utilizando su muletilla actual, se podría haber dicho en aquel momento: el Gobierno de España —socialista— discrimina a Andalucía y le recorta. Y también hoy lo hacen. Hoy, la Junta de Andalucía le debe al Gobierno casi treinta millones de euros de ese convenio que mantiene abierta

la línea convencional y que ya ha manifestado, por cierto, que quiere extinguir. Pero es que también le debe a Renfe los años 2010, 2011 y 2012.

Y quieren ustedes que nos creamos que siempre han sido fieles defensores de Granada y del AVE. Fíjense si les importa Granada que, sabiendo como sabemos los granadinos que lo más rápido para llegar a Madrid en AVE es que el AVE fuese a Córdoba en lugar de a Antequera, el Gobierno de la Junta, socialista, insistió en que lo mejor era hacerlo Granada-Antequera, y meternos 60 kilómetros más para ahorrarse un tramo del eje ferroviario de altas prestaciones transversal de Andalucía.

Como digo, nunca les ha importado Granada, y el ejemplo más reciente en temas ferroviarios es la propuesta que hizo a Bruselas el ex Ministro de Fomento, el señor Blanco, para el Corredor del Mediterráneo en la red Transeuropea de transportes, que no tenía nada en cuenta ni la Costa Tropical, ni el puerto de Motril, ni la provincia de Granada. Vamos, que pasaba por Granada porque es que físicamente no se la podía saltar.

Y tuvo que ser el Partido Popular el que puso Granada en el mapa: en el mapa ferroviario y en el mapa de la alta velocidad de golpe, y lo hizo en el Plan de Infraestructuras y Transportes del año 2000. Ya se integraba Granada y se integraban en la red de alta velocidad. Pero no lo puso como una línea en un mapa, como las que ustedes dibujaron en el PISTA y luego olvidarse del tema, sino que, inmediatamente, se comenzara a redactar los proyectos y a trabajar en ello.

Sin embargo, llegaron ustedes al Gobierno y comenzaron a practicar su ya habitual «yo invito, y el que venga, pues que pague». Porque de todo lo que hicieron, no todo lo que prometieron, dejaron un agujero de dos mil millones de euros para que el AVE llegase a Granada. Y digo no todo lo que prometieron porque, tranquilos, y no les voy a recordar las bochornosas fechas que prometían y prometían, sino que me refiero a lo que presupuestaban y anunciaban a bombo y platillo en la prensa usted mismo, señor Castellano, con su compañero, el señor Pezzi, y a lo que en realidad ejecutaban, que ya eso sí que no lo anunciaban a bombo y platillo en ninguna parte porque, imagino, les avergonzaría. Fíjense: en el año 2006 presupuestaron 60 millones y ejecutaron solo 24, el 40%. En el año 2007 presupuestaron 90 millones; ejecutaron 14, el 15%. En el año 2008, 190 millones presupuestados; solo ejecutaron 50 millones, el 26,4%. En 2009, 254 millones presupuestados; ejecutados, 125, el 49%. En 2010, 329 millones presupuestados; ejecutados, 183, el 55%. En 2011, 403 millones presupuestados; ejecutados, 321, el 79%.

Es decir, el Gobierno socialista, en seis años, presupuesta 1.534 millones, pero solo ejecuta 728: menos del 50%. Sin embargo, el Gobierno del Partido Popular presupuesta menos, aun teniendo una deuda como la que tiene, y ejecuta más; concretamente, el ejercicio que ya está cerrado, 2012, presupuestaron 208 millones y ejecutaron 222, esto es, el 106,7%. Esto es trabajar con rigor, señoría, y con seriedad, y no vender humo, como hacían ustedes.

Por eso el AVE Antequera-Granada, que fue colocado en un plano por un Gobierno del Partido Popular y proyectado por un Gobierno del Partido Popular que, además, piensa en Loja, va a llegar a Granada gracias a un Gobierno del Partido Popular y, además, va a parar en Loja, va a tener una estación en Loja.

El Gobierno popular, como decía, presupuesta menos porque ustedes dejaron un agujero en el Ministerio de 40.000 millones de euros. Pero ejecuta más, y eso es lo importante. En 2012, el PP ejecutó más dinero en el AVE que ustedes en cinco de los seis años que gestionaron esa obra. ¿Pueden ustedes defender que

eso es no apostar por el AVE? Menos dinero en España para invertir, pero más dinero para la obra del AVE Antequera-Granada.

Usted, señor Castellano, ya tuvo su momento, y lo utilizó como consideró. De hecho, movió la estación hasta en tres ocasiones dentro de su municipio, retrasó la variante hasta seis años. Ahora, deje que seamos nosotros, el Partido Popular, quienes resolvamos los problemas de los que usted no fue capaz. De hecho, hasta le puso un contencioso al señor Álvarez Cascos por el trazado del AVE, y cuando llegó el señor Zapatero al Gobierno, sin modificar absolutamente nada, inmediatamente retiró ese contencioso. Ustedes...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora García, tiene usted que ir terminando, por favor.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Termino, señora Presidenta.

Y aunque ustedes insistan en los medios en que la obra lleva catorce meses parada, señorías, no me extraña. Cada día, en este Parlamento, ustedes demuestran que van por Andalucía con los ojos cerrados, sin ver la realidad de esta Comunidad Autónoma, que, según ustedes, es imparable. Ustedes van con los ojos cerrados, pero al menos esperaba que los abrieran para conducir, si es que no les conducen a ustedes. Así habrían visto la cantidad de trabajadores —ayer mismo les vi yo cuando venía hacia acá— que, a pesar del diluvio, estaban trabajando en el tajo. No pueden decir que las obras llevan catorce meses paradas. Pero, por lo que veo, no; son ustedes tan osados que conducen con los ojos cerrados a Andalucía y sus propios vehículos.

Para la votación y posicionamiento de esta proposición no de ley, le propongo al señor Castellano una enmienda *in voce* a la propuesta de acuerdo para recoger el sentido que aprobó el Ayuntamiento de Loja por unanimidad y que diría lo siguiente, señor Castellano: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que se dirija al Gobierno de España para que licite los tres tramos de la barrera entre Loja y la nueva estación de Loja, a la mayor brevedad posible, para hacer realidad en el menor periodo de tiempo una auténtica línea AVE entre Antequera y Granada como parte imprescindible del eje transversal andaluz de alta velocidad».

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García.

Por favor, le ruego que nos pase a la mesa el texto de la enmienda, ¿de acuerdo? Bien.

Bien. Para terminar el debate de esta proposición no de ley, tiene en este caso la palabra su proponente, el señor Miguel Castellano.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí, gracias, Presidenta.

Gracias, señorías.

Bueno, en primer lugar, quiero agradecer las intervenciones de las dos portavoces de los dos grupos, tanto de Izquierda Unida como el Partido Popular.

La portavoz de Izquierda Unida, pues, ha compartido, creo, plenamente el contenido de la proposición no de ley y ha mostrado su voto a favor; por tanto, como digo, no tengo más que añadir al respecto; únicamente, pues, agradecerle esa voluntad de apoyarla.

Y en cuanto a la portavoz del Partido Popular, la señora García, decirle que la parte que más me ha gustado de su intervención es cuando usted ha propuesto la enmienda, porque creo que es la única que le ha dedicado a hablar de la proposición no de ley que veníamos a hablar hoy en esta Comisión, en este Parlamento. Y he de decir que me alegro, por lo menos, que en la parte práctica de la presentación de esta proposición no de ley ustedes compartan que nos dirijamos al Gobierno de España, que se dirija el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y compartan que se liciten los tres tramos de la variante de Loja de Andalucía, tal como están proyectados y diseñados, y la nueva estación de Loja, a la mayor brevedad posible, para hacerla realidad.

Y además decir, como dicen, porque es el sentido del acuerdo unánime del Pleno del Ayuntamiento de Loja, que esto sea en el menor tiempo posible y que, además, tengamos una auténtica línea AVE entre Antequera y Granada, que es lo queremos. Y una auténtica línea AVE significa doble vía, ancho internacional y electrificado. No significa la amenaza de chapuza que nos puede plantear..., que nos plantea el Ministerio de Fomento. Con lo cual, los que sí están haciendo cortinas de humo son sus compañeros en el Gobierno del Partido Popular cuando nos hablan de que llegue el AVE cuanto antes, de la manera en que llegue, pero cuanto antes. O cuando nos hablan del problema de Loja, o cuando nos hablan del coste, o cuando nos hablan de los problemas ambientales, o cuando nos hablan de la oposición del Ayuntamiento de Loja, que han sido las sempiternas excusas que ha utilizado la propia Ministra en las intervenciones en el Congreso y en el Senado, y otros delegados y representantes del Ministerio y del Gobierno de España, que son del Partido Popular. Yo lo digo como es, no... Es una cuestión evidente, ¿no? A mí me gustaría que fueran del Partido Socialista, pero es que son del Partido Popular, señora García.

Y, lógicamente, ustedes, en el Gobierno, sus representantes son los que han hablado y han dicho, incluso con algún correo que se filtró a la prensa, que la solución de la variante de Loja no era la que hoy parece que, por fin, vamos a votar unánimemente en esta Cámara, en el Parlamento; que yo creo que es un paso hacia delante el que ustedes dan, y una voluntad que, ayer, ni su Presidente provincial, ni otros altos dirigentes, que son senadores por Granada, quisieron, en el apoyo a la proposición o la moción que presentó el senador Fernández en el Senado de España. Ustedes no quisieron, y lamento que no lo hicieran. Igual que me alegro de la propuesta y de la modificación y de las enmiendas que ustedes nos plantean, que las vamos a aceptar porque van al hilo de lo que aquí venimos a discutir. Aquí no hemos venido a discutir, señora García, de mi gestión en la alcaldía de Loja, ni hemos venido a hablar de la gestión del señor Castellano, refiriéndose a mí, en los temas que tienen que ver con el AVE. Pero, si quiere que, por alusiones, le conteste: efectivamente-

te, tengo que decirle que nosotros alegamos, y se alegó por parte del Ayuntamiento de Loja, incluso contando en los contenidos de la alegación con el apoyo del Partido Popular, a lo que entonces no era una línea de alta velocidad, sino que el proyecto que el Partido Popular planteaba para la línea Bobadilla-Granada no era alta velocidad, era velocidad alta, por llamarla eufemísticamente, porque eran trenes lanzaderas, diésel, máquinas que iban a 120, 190 kilómetros por hora. Tuve oportunidad, y usted también tendrá oportunidad si lo desea, y cualquier diputado, de consultar los proyectos que, en su día, mandó el Ministerio de Fomento, y redactó, sobre una línea que no era de alta velocidad. Y, evidentemente, nosotros alegamos en aquel entonces, y manifestamos, la oposición en el Ayuntamiento de Loja, el Partido Socialista y este que les habla, porque planteaban los mismos problemas que hoy plantea si se hiciera esa chapuza en la variante de Loja, que significaría un cuello de botella. Porque, imaginen ustedes, de venir en doble vía electrificada, de ancho internacional, qué ocurriría si, en el tramo en el que ahora mismo se está ejecutando..., que, por cierto, todos los tramos que se están ejecutando han sido licitados, proyectados y contratados por el Gobierno socialista, no por el Partido Popular. Y conste que yo no venía..., no venía aquí a echarles en cara ese tema, simplemente, a pedirles y plantearles que apoyen, que hagan ya sus deberes, que consisten en licitar y contratar, igual que lo hicimos con el Partido Socialista en el Gobierno de España, ese proyecto y esos tramos de un proyecto que es importante para los granadinos. Y los granadinos y granadinas, y los malagueños y los andaluces, lo que están ya es bastante cansados de escucharnos —es verdad, tiene usted razón— a unos y a otros diciendo unos achaques u otros, y no dándoles las soluciones que tenemos que darles. Y en este concreto la solución no hay que inventarla, están, están en los proyectos redactados, que pueden ser licitados ya en la variante de Loja, en la nueva estación de Loja, e incluso en el protocolo que se hizo y en el proyecto que se hizo para la entrada del AVE a Granada y en la estación del AVE a la Avenida de Andaluces, que es como estaba planteada. Plantear ahora otras soluciones y otras excusas como las que hemos visto en la variante de Loja, sí que son, señora García, cortinas de humo, sí que son paños calientes que se le quieren poner a un proyecto, en el cual yo entiendo el hastío y el cansancio de la ciudadanía de ver cómo los políticos decimos unas cosas u otras y no aportamos soluciones. En este momento, las soluciones yo me alegro de que vengan de la mano de una proposición no de ley, que apoyemos unánimemente en esta Comisión y en este Parlamento, para pedirle al Gobierno de España que haga lo que pueda hacer —en catorce meses podía haberlo hecho, pero no pasa nada—, que lo haga ya inmediatamente, que es contratar esos tramos, contratar la estación.

Como usted comprenderá, yo... Y todos nos alegraríamos bastante de que eso fuera cuanto antes, y no tendríamos ningún empacho, ningún diputado socialista, en alegrarnos de que, por fin, llegue el AVE a Granada. Pero un AVE de verdad, no un AVE de segunda, ni un AVE que tenga 18 kilómetros, por una vía, como se denomina, con tres hilos, ni que, por supuesto, usted que tanto ha hablado de dinero..., que no lo ha dicho usted, lo dijo ayer su compañero Antonio Ayllón, senador, y lo dijo, además en un comunicado, no lo dijo de viva voz, y analizó esos datos que, por cierto, no se corresponden con la realidad, por cuanto que no tienen en cuenta ni los propios datos que aporta el Ministerio de Fomento, a preguntas, que están en los *Diarios de Sesiones*, de los parlamentarios socialistas. Por tanto, no atiende a la realidad en lo que significa ni la presupuestación ni la ejecución de obras. Pero, vuelvo a repetirle: quien presupuestó, quien ejecutó, y, hasta ahora, el que ha ejecutado y está ejecutando, no por el tiempo este en el que gobierna el Partido Popular, sino por los años de Gobierno socialista, fue el Gobierno socialista. Y sí que hubo que cambiar la vía y la línea, sí

que hubo que cambiarla. Y a mí me afectaron como alcalde, el tiempo que estuve, esos cambios, sí, porque ahí sí había una afección a los acuíferos, dicha por los técnicos del Ministerio y porque...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Castellano, lo siento, pero debe usted ir terminando su intervención.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Voy a terminar ya, Presidenta. Muchas gracias.

... y porque se manifestó lo que tiene que manifestarse en cualquier resolución política: el interés general para la ciudadanía. Y, en ese sentido, coincidimos todos —ustedes también en aquel momento, tanto a nivel provincial como a nivel local—, planteando y apoyando las modificaciones que se hicieron. Por tanto, hagamos historia, pero reconozcamos en la historia lo que hemos hecho todos, y no veamos parcialmente las cosas en función de la óptica de uno u otro.

Por tanto, decirles que, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, admitimos el tema que ustedes plantean, que va en el mismo sentido que el que nosotros hemos planteado, y porque además refleja el acuerdo unánime de los grupos en la corporación lojeña, y, al final, lo que a nosotros y a todos creo que nos tiene que interesar es que no se paralice la línea de alta velocidad, haciendo una chapuza en la variante de Loja, sino que se haga la línea de doble vía, de ancho internacional, y, además, cómo no, que se construya la nueva estación de Loja.

Muchas gracias, Presidenta. Muchas gracias, señorías.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Castellano.

Bien, por cuestión de procedimiento, tengo que preguntarles si se admite a trámite, por parte de todos los grupos, la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Popular *in voce*. ¿Hay algún problema? No. De acuerdo. Pues, entonces, así se tendrá en cuenta para la hora de la votación.

9-13/PNLC-000047. Proposición no de ley relativa a la construcción del puente peatonal en la carretera A-397, en San Pedro de Alcántara, en Marbella, Málaga

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

— Bien. Ahora tengo que proponerles una alteración del orden del día, si les parece, y si ustedes lo aprueban, que consiste en cambiar el orden del debate de las proposiciones no de ley, pasando la última proposición no de ley —es decir, la cuarta— a ahora, puesto que el proponente tiene problemas de compatibilizar la otra Comisión en la otra sala. Así que, si ustedes lo aprueban, así lo hacemos, ¿de acuerdo? Bien.

Pues pasamos, entonces, al debate de la proposición no de ley relativa a la construcción del puente peatonal en la carretera A-397, en San Pedro de Alcántara, en Marbella, Málaga. Para hacer la exposición de esta proposición tiene la palabra, su portavoz, José Eduardo Díaz.

Perdón, perdón, al señor Díaz y a todos los demás, ustedes saben que hemos tomado un acuerdo en esta Comisión, que era reducir los tiempos. Hasta ahora, desgraciadamente, no se han reducido. Por favor, les pido que, a partir de ahora, lo respeten. ¿De acuerdo?

El señor DÍAZ MOLINA

—Gracias, Presidenta. Y gracias a la Mesa y a la Comisión por permitir alterar el orden del día y permitirme poder compatibilizar esta proposición con otra iniciativa en la Comisión de Economía.

El Grupo Popular trae a consideración de esta Comisión de Fomento una proposición no de ley muy importante para nuestro municipio, especialmente para la zona de San Pedro de Alcántara, ya que la carretera autonómica A-397 divide y separa el núcleo urbano, de este núcleo tan importante del municipio de Marbella, de su polígono industrial, del barrio del Salto del Agua, del Parque de los Tres Jardines y, sobre todo, de la zona estratégica del Guadaiza. Esta fractura, unida al enorme tráfico que soporta esta carretera, cerca de 15.000 vehículos diarios, siendo la principal conexión de toda la Serranía de Ronda con la Costa del Sol, hace extremadamente peligroso el cruce de peatones, así como la circulación en todo su tramo. Así, se ha constituido o se ha creado como un auténtico punto negro de todo lo que tiene que ver con los accidentes de tráfico.

Señorías, Marbella y San Pedro necesitan urgentemente paliar esta situación. Siendo conscientes de la difícil situación económica, traemos a esta Comisión una propuesta asumible, razonable, urgente y necesaria, que está destinada a salvar vidas y a mejorar la comunicación de una zona muy importante para nuestro municipio. Además, viene acompañada de una gran demanda social por parte de todos los vecinos y, sobre todo, es un reflejo de la unión de las fuerzas políticas, ya que son todos los partidos políticos representados en el Pleno del Ayuntamiento de Marbella los que os trasladan esta petición. No en vano viene debatiéndose desde el año 2008 en el seno del Pleno del Ayuntamiento de Marbella, debatiéndose seguidamente y repetidamente en el año 2009, en el año 2010, incluso en el año 2012, teniendo como siempre una gran unanimidad de todas las fuerzas políticas.

Por ello, porque durante todos estos años no se ha atendido a esta petición, quiero aprovechar esta intervención para poner de manifiesto también la importancia del parque empresarial, con el que conectaríamos

el núcleo urbano de San Pedro, en el que actualmente hay instalados 200 negocios, con una compatibilidad con el uso comercial muy interesante y que le daría muchísima actividad y dinamismo el poder tener esta conexión peatonal. De igual forma, esta medida es importante para sacar del aislamiento a un barrio popular, como el del Salto del Agua, que actualmente no tiene ninguna, ninguna conexión peatonal, quedando aislado de manera peatonal del resto del municipio.

Por último, y fundamentalmente, facilita el acceso a uno de los parques, al parque periurbano más importante de esta zona, el Parque de los Tres Jardines, que, tras seis años de eterna espera, pues se consiguió inaugurar el pasado año con gran afluencia de personas y de familias.

Señorías, creo que hay argumentos de sobra, tanto por el apoyo unánime vecinal, político y, además, por su necesaria y urgente necesidad. Por ello, instamos al Consejo de Gobierno a construir un puente peatonal en la carretera A-397, a su paso por San Pedro de Alcántara, que una las dos zonas anteriormente mencionadas.

Nada más, y espero haberme ajustado al recorte del tiempo. Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Díaz.

Sí, efectivamente, se ha ajustado usted a los tiempos. Esperemos que siga así durante el resto de la Comisión.

Bien, ahora, para posicionar a los demás grupos, tiene en este caso la palabra la señora Nieto, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Yo también me voy a ajustar a los tiempos y anticipo el voto favorable de nuestro grupo parlamentario a esta iniciativa.

Es cierto que la seguridad debe prevalecer sobre cualquier otro criterio y que las razones que acompañan a esta petición son las suficientes como para que esto se convierta en un tema a solventar. Esta decisión en concreto o esta fórmula en concreto, para solucionar el problema de la seguridad vial en esta carretera, en la A-397, es una de las muchas que se pueden adoptar, siempre pensando, como digo, en la seguridad de los peatones y de las peatonas que quieran atravesar una vía que, efectivamente, ha tenido unos flujos crecientes de tráfico.

La que se trae es cierto que para poder hacerla efectiva requiere de una disponibilidad presupuestaria mayor que otras que también garantizarían la seguridad, pero no es menos cierto que, si esta es la que genera mayor consenso, pues habrá que hacer el esfuerzo, o al menos ese es nuestro objetivo, desde el Parlamento, de impulsar al Gobierno, pues, para que, efectivamente, destine los recursos que sean necesarios y, por las vías que se lo permita la situación actual de escasez, garantice, como decía al principio de la intervención, la seguridad, que, compartiendo el criterio del proponente del Partido Popular, debe ser lo primero que se atienda cuando estamos hablando de prioridades de inversión.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

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

El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí, voy a ser extremadamente breve, señora Presidenta.

Como ex Delegado de Obras Públicas y Vivienda de la provincia de Málaga, conozco perfectamente bien la situación que ha descrito mi compañero y amigo Eduardo Díaz y anticipo el voto favorable del Grupo Socialista, porque es, efectivamente, una asignatura pendiente con los vecinos de la zona. También aprovecho para recordar que ese parque al que se ha referido se hizo con financiación de la Junta de Andalucía, es decir, que la Junta de Andalucía está cumpliendo con Marbella, y lo ha demostrado también en esta última semana.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, y le agradezco su brevedad.

Bien, señor Díaz, para terminar el debate.

El señor DÍAZ MOLINA

—Muchas gracias.

Y en aras de la brevedad y al consenso que está alcanzando esta importante propuesta para nuestro municipio, no le voy a contestar, señor Benítez, sobre la opinión que tengo y que tiene nuestra ciudad sobre el apoyo que la Junta de Andalucía le presta, y más aún cuando el ejemplo que me ha puesto es de un parque que llevaba seis años y ha costado muchísimos, muchísimos millones realizarse.

Pero, dicho esto, quiero agradecer enormemente el apoyo de todas las fuerzas políticas, así lo trasladaré en mi municipio. Y nada más que sentirme satisfecho de que el Parlamento sea útil para llegar a acuerdos y a propuestas tan importantes como esta.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Díaz Molina.

9-13/PNLC-000090. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María-Rota y Chipiona, Cádiz

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues pasamos a la siguiente proposición no de ley en Comisión, relativa al desdoble de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María, Rota y Chipiona, en la provincia de Cádiz. El proponente, en este caso, es el Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra el portavoz, el señor Rafael Ruiz Canto.

El señor RUIZ CANTO

—Gracias, Presidenta.

Buenos días a todos, buenas tardes ya.

Traigo por segunda vez, en menos de un semestre, un mismo planteamiento de una proposición no de ley de un desdoble que lleva paralizado más de tres años, una obra de la Junta de Andalucía comprometida en infinidad de ocasiones, que nació del Plan Más Cerca y sigue estando igual de lejos tanto la obra como la financiación.

Nació en el año 2003, dentro del Plan Más Cerca y luego se metió de nuevo en las contemplaciones que hizo la Junta de Andalucía en la anterior etapa, de las reprogramables, de las actuaciones reprogramables, la volvió a introducir, pero sigue estando igual. Yo, a fecha de hoy, y hace dos minutos, acabo de comprobar telefónicamente que no hay ni un solo albañil en la carretera, por si acaso me equivocaba, que esperaba haberme equivocado, pero no he tenido suerte.

Miren ustedes, en enero, después de haberse aprobado aquí por unanimidad de los tres grupos parlamentarios, a propuesta del Partido Popular, instar al Consejo de Gobierno para hacer las modificaciones presupuestarias oportunas en el proyecto de presupuestos en su momento, no conseguimos introducir las enmiendas porque no se nos aceptó ninguna en la Ley de Presupuestos; pero, sin embargo, se mostró la voluntad de los tres grupos parlamentarios en esta Comisión de apoyar unánimemente el relanzamiento de la obra, que estaba paralizada, en la A-491, como desdoble entre El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona. Seguimos en las mismas circunstancias.

El Partido Popular ha venido reivindicando mes a mes, con presencia de los cargos públicos institucionales en la carretera, a través de ruedas de prensa públicas en distintos puntos kilométricos, para que se vea realmente cómo está paralizada y la situación que tiene, caótica y de peligro para la seguridad vial, y sin embargo no hemos conseguido nada más que ver una nota de prensa, que la tengo aquí en pantalla, en el ordenador, de inicios del mes de enero..., bueno, de inicios no, perdón, de finales del mes de enero, del día 28 concretamente, donde se anunciaba que la Junta reanudaba las obras de duplicación de la A-491 de Rota a El Puerto de Santa María.

Ni se ha iniciado la obra ni tenemos conocimiento de que se vaya a iniciar, ni podemos pensar que se vaya a iniciar después de lo que está sucediendo. Lo cierto es que, lo decía la Directora General de Infraestructuras, Auxiliadora Troncoso, en esta nota de prensa, que anunció que ya estaba puesta en marcha la reanuda-

ción de la obra, que se ponía en funcionamiento —y lo estoy diciendo tal cual aparece en la comunicación de prensa, no me lo estoy inventando ni intentando recordar, por tanto no me estoy equivocando en las palabras que dijo, que están entrecomilladas—.

Miren ustedes, anteriormente a diciembre, anteriormente a diciembre, el delegado del Gobierno de la Junta, y lo manifesté aquí el día 4 de diciembre, como he dicho que aprobamos por unanimidad la PNL de impulso a esta obra, con anterioridad al día 4 de diciembre, el delegado provincial del Gobierno, López Gil, Fernando López Gil, salió diciendo que era una obra muy importante, que había que acometerla y que se comprometía el Gobierno, y que tal y que cual. Lo refería en su momento y lo vuelvo a referir ahora: está incumpliendo el delegado provincial su palabra; está incumpliendo la directora general su palabra en infraestructuras; está incumpliendo el Consejo de Gobierno su palabra nuevamente.

Tenemos un pantano de obras sin hacer, un pantano de obras de infraestructuras en carreteras sin hacer. Miren ustedes, en Almería tienen ustedes, igual que la A-491, la Autovía del Almanzora; en Córdoba, la de Álora-Antequera; en Granada, la A-402 de Málaga-Granada-Jaén, igual; la de Darro-Iznalloz, que ya intentaron quitarla en la Ley de Presupuestos y no lo consiguieron; la de Huelva, la autovía de Huelva, que, bueno, la única que, gracias a Dios, Chaves visita en verano La Antilla y esa, por lo menos, ese tramo de conexión está hecho, por lo menos hay algo, ¿eh? Pero en Málaga seguimos con la carretera que llega hasta la sierra de Cádiz, igualmente, a medias. Estuvimos allí el otro día y está la tierra. Y en Cádiz, la A-491, por supuesto, al igual, bueno, que en Sevilla esta mañana se ha preguntado por la SE-35, ¿no? O sea, en todas las provincias tiene el Consejo de Gobierno las obras a medias, tanto Partido Socialista como Izquierda Unida. Por tanto, yo..., eso es así y está contrastado. Eso es así y está contrastado.

Les digo más, les digo más. Me parece muy bien el posicionamiento de los grupos políticos de apoyo de boquilla, pero lo que exige el Partido Popular no es un apoyo de boquilla. Los ciudadanos de El Puerto de Santa María, los ciudadanos de Rota y los ciudadanos de Chipiona tienen el mismo derecho que cualquier otro, aunque no les visiten en verano los cargos políticos del Partido Socialista.

Pero nosotros reclamamos hoy el impulso de esta PNL en la medida que se ha propuesto, y, por tanto, pedimos el apoyo para que se cumpla realmente lo anunciado por el Consejo de Gobierno, de manera urgente, que se reanuden los trabajos de desdoblamiento de la A-491 entre los puntos kilómetros 15 y 24, que se han comprometido varias veces en prensa en el último trimestre y no se está cumpliendo.

Pedimos incluir en el presupuesto del 2014, no estamos pidiendo ahora, en el del 2014 una partida presupuestaria para la ejecución del desdoble completo de la carretera desde el punto kilométrico 0.

Y, en tercer lugar, impulsar de forma prioritaria la licitación y la ejecución de los tramos de obras del desdoble de la A-491 aún pendientes y que van desde el punto kilométrico 0 al 15.

Espero haberme ajustado en el tiempo previsto, y luego tendré ocasión de darles las gracias, si es que ustedes son consecuentes con lo que votamos aquí el día 4. Espero que sí.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Ruiz.

Tiene la palabra, para continuar el debate, la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, Inmaculada Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

En la intervención del proponente hemos detectado algunas inexactitudes, y quizás de ellas viene la percepción que él tiene de lo que está sucediendo con aquellas obras en particular, o quizás con esa sensación que parece que le invade de que el resto del mundo conduce al revés en general.

Vamos a ver, efectivamente, este debate lo reeditamos y hace muy poco tiempo que ya hablábamos de la A-491 y, bueno, y lo volvemos a hacer y, por supuesto, cada vez que tenga que hacerse, porque entendemos desde Izquierda Unida que esto enriquece la toma de decisiones. Pero también es cierto que, sobre todo, la enriquece un cierto rigor en la valoración y en los análisis que hacemos.

Se ha referido aquí, hoy, y se refirió el otro día que los cambios en las disponibilidades presupuestarias de la Consejería de Fomento y Vivienda, con fecha de 1 de febrero de 2012, paralizaron las obras. Y esas obras, efectivamente, hubo un compromiso aquí de reanudarlas, compromiso que está en ejecución, y se están realizando los trabajos previos de replanteo y preparación de los tajos. Y de no haber sido por el temporal, que supongo que también habrá visto el proponente, porque vive en la provincia de Cádiz, al igual que quien les habla, si no hubiera sido por ese temporal, especialmente duro de viento y de agua, esos trabajos ya habrían empezado.

Quédese tranquilo que, efectivamente, el reinicio de esas obras es inminente, cuando amaine el temporal usted podrá comprobar que, efectivamente, hay trabajadores en el tajo y que la obra se reanuda.

Esa obra se reanuda en virtud al compromiso que, efectivamente, se expresó aquí, que fue respaldado por todos los grupos y que ha sido respaldado y aceptado públicamente por la Consejería. Y lo es, como ha ocurrido con algunas otras obras de la que hemos tenido ocasión de hablar en la sesión de hoy, porque el presupuesto ejecutado ya en esa obra asciende al 79%. Por tanto, requería, merecía la pena el esfuerzo de invertir los aproximadamente cinco millones ochocientos mil euros restantes para terminar lo que se había comenzado y que la escasez de recursos había ralentizado en su ejecución. Por tanto, quédese tranquilo. El cumplimiento del compromiso garantizado, el reinicio de las obras ya planteado y solo pendientes de que las condiciones climatológicas mejoren en la zona.

Con relación a los otros dos puntos de su iniciativa, decirle también que no existía, no está previsto ni lo ha estado, ni ha estado sobre la mesa la demanda del desdoble de la carretera entre Chipiona y Rota, los compromisos adquiridos en el marco del Plan Más Cerca, al que usted hacía referencia, se asumieron, ejecutaron y materializaron en legislaturas anteriores. Y la densidad, la intensidad media diaria de vehículos de esos puntos kilómetros exactos no llega a los 10.000 vehículos al día. De hecho, se viene detectando una tendencia progresiva de disminución del tráfico en ese tramo, lo cual aleja la prioridad de que se haga en ella una duplicación.

Y con relación al último tramo, al que hace referencia la proposición, entre los puntos kilométricos 10 y 15, se ha redactado y aprobado el proyecto de trazado. Ha sido sometido a los trámites que conlleva de infor-

mación pública y ambiental, esos trámites han finalizado y también está el informe ambiental favorable. Actualmente, ese tramo está en fase de redacción del proyecto de construcción. En este tramo hay una sección de dos calzadas con dos carriles idénticas a la que actualmente se ejecuta en el siguiente plan. Finalizados los trámites pertinentes de redacción y, previa a la supervisión y aprobación del proyecto, se podrá licitar las obras y entonces se conocerá tanto el presupuesto como el plazo de ejecución, y en función de ese presupuesto y su plazo de ejecución será cuando la Consejería tenga los datos que necesita para saber, si puede incorporarlo a sus prioridades presupuestarias para el siguiente ejercicio o sucesivos.

Por tanto, por todo lo expuesto, y rogando un poco más de rigor en las exposiciones, porque lo que decimos aquí queda en acta, el voto de Izquierda Unida va a ser negativo, y en los próximos días, reitero y termino con ello, para su tranquilidad garantizarle al proponente del Partido Popular que va a poder comprobar como la obra, el único compromiso que sí que estaba pendiente va a ser reanudada.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Ahora tiene la palabra la señora Arrabal para posicionar al Grupo Parlamentario Socialista.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes.

Señorías del Partido Popular, usted bien lo ha dicho, su proponente lo ha dicho, esto parece el día de la marmota.

El pasado 4 de diciembre, hace tres meses ahora mismo, debatimos esta misma proposición no de ley llamada «desdoble de la A-491», y hoy, 7 de marzo, debatimos una PNL desdoble de la A-491. El día de la marmota.

La PNL de diciembre, señorías del Partido Popular, se aprobó con el apoyo de los tres grupos parlamentarios, a pesar de que era innecesaria y extemporánea, porque ya lo dijimos en aquel momento. No era necesaria la iniciativa porque era una obra con consignación presupuestaria, recogido en los presupuestos del 2013. No obstante, ustedes vuelven a traerla. Esta ya no solo es extemporánea, sino que dice mucho de vuestro trabajo como parlamentario. Compruebe antes de repetir las iniciativas. Desde luego, algunas contradicciones sí que hemos encontrado en el texto de ambas iniciativas, de ambas proposiciones no de ley.

Vamos a ver. Hace tres meses, ustedes decían que deberían llevar terminadas las obras un año. Y, tres meses después, resulta que la obra debería de llevar terminada tres años. A mí las cuentas no me salen. Esta es la credibilidad del Partido Popular y esto es hablar con propiedad. Señorías del Partido Popular, las obras se reiniciarán inmediatamente; es más, está previsto que a finales de año hayan concluido.

Por este motivo nosotros no vamos a apoyar esta iniciativa, que sí que lo hicimos el pasado..., para que usted viera que el compromiso era firme, lo apoyamos en diciembre. El compromiso, ya he dicho que no hacía falta ese voto afirmativo porque venía recogido en presupuestos. Y el compromiso de la Junta de Andalucía

y de la Consejería de Fomento y Vivienda, como el de todos los gobiernos, se plasma en los presupuestos. Y, señorías del Partido Popular, el camino se demuestra andando. A pesar de los esfuerzos del Ejecutivo de Rajoy en asfixiar presupuestariamente a Andalucía, y el empeño del ajuste del déficit, el Gobierno de la Junta de Andalucía va a ir finalizando las obras finalizadas. Ya se lo dijimos y ahora lo podrán comprobar.

En la proposición no de ley, señorías del Partido Popular, estando en el primer trimestre de 2013, nos piden incluir una partida para el presupuesto de 2014. A esta estrategia del Partido Popular el Grupo Parlamentario Socialista se quiere sumar, en el siguiente sentido: solicitamos, o instamos, y esperamos que usted también lo haga, al Gobierno central a incluir en los proyectos..., o en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014 un plan especial de empleo para Andalucía; inversiones suficientes para la electrificación completa de la vía Algeciras-Bobadilla; Eje 3 Corredor Mediterráneo; inversiones necesarias para concluir el puente de Cádiz, el puente del Centenario, que las obras parecen ir más lentas de lo que la alcaldesa reclamaba cuando no gobernaba el Partido Popular, claro; recuperar en presupuestos las políticas activas de empleo, que han sufrido un recorte del 57%, y por eso vamos a pedir que los presupuestos de 2014 recuperen ese 57% del que ahora carecemos; recuperar la sanidad pública y universal; apostar presupuestariamente por una educación pública y de calidad... Ahora están a tiempo, señorías del Partido Popular, de introducir todos esos beneficios para Andalucía en los Presupuestos Generales para 2014. Háganlo, háganlo. ¿O saben ya cuál es la inversión per cápita que va a tener Andalucía para 2014? ¿Lo saben ustedes? Si lo saben, dígnanoslo. A nosotros nos gustaría saberlo con tanto tiempo de antelación.

El Grupo Parlamentario Socialista les invita gustosamente a ello, y que insten a su Gobierno a que incluyan estas partidas en los Presupuestos Generales para 2014.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Bien, para terminar esta proposición no de ley, tiene la palabra su proponente, el señor Ruiz Canto.

El señor RUIZ CANTO

—Muchas gracias, Presidenta.

Señorías, lamentable, verdaderamente lamentable. Miren ustedes, yo sí he trabajado con rigor. Y les voy a explicar por qué he trabajado con rigor. Porque les traigo, para que ustedes lo conozcan, como la otra vez no me dio tiempo a enseñárselo, pero se lo leí por encima.

A las señorías de Izquierda Unida les voy a decir lo que decía el 3 de septiembre de 2008 el señor García Rodríguez, Vicepresidente del Parlamento de Andalucía, en Izquierda Unida todavía. Y se refería al Consejero, le decía: La pregunta tiene por objeto el enlace, no solo el puente, entre la carretera A-491, Chipiona-El Puerto de Santa María, y la autovía A-4; la ronda de circunvalación de El Puerto... Y hablaba de todo, desde El Puerto hasta Chipiona. No estamos inventándonos nada nuevo. Y era el señor García, que sigue estando aquí hoy. La obra comprometida... Estamos hablando de 2008, ¿eh?, y decía el señor García que hacía ya un

año de retraso, que tenía que estar terminada. Llevaba un año de retraso en el año 2008. Yo no me invento nada, desde luego, y esto lo estoy leyendo, ¿eh? Y es el BOPA, *Boletín Oficial del Parlamento*, no sé si ustedes lo ven o lo conocen. Miren ustedes.

Más cuestiones. Señora portavoz del Partido Socialista, del partido..., Izquierda Unida, perdón. Habla usted del tiempo, del tiempo. Yo, para el tiempo, pongo el *Telediario* todavía, y es del que me fío, ¿eh? Y yo residido, residido, residido allí, residido allí, residido allí, y, mire usted, yo he andado en mangas de camisa desde el mes de enero bastantes días. Si el temporal de lluvias a ustedes les ha cogido en otro sitio salgan del congelador porque están dentro del frigorífico. Miren ustedes, no me diga que la barbaridad, la barbaridad que está diciendo es creíble. ¿Que el temporal de lluvias, cuando amaine, la Junta de Andalucía acometerá las obras? ¿Desde el año 2003 hasta el año 2013 está lloviendo? Pero, hombre, por favor, pero por favor, algo habrá caído pero algo ha escampado ya, ¿no? Digo yo que habrá salido el sol algún día. Esto es una verdadera chirigota, y nunca mejor dicho, una verdadera chirigota.

El día 4 de diciembre ustedes votaron que sí, votaron que sí pensando que ya salían del paso. Y yo lo vuelvo a traer, lo vuelvo a traer, en marzo. Pero es que lo voy a volver a traer las veces que haga falta. Porque yo tengo un compromiso, el Partido Popular tiene un compromiso con la ciudadanía, no con el Parlamento para quedar bien, con la ciudadanía. Y lo vamos a exigir. En los presupuestos ustedes no han hecho ninguna modificación, y si no díganme cuál es y dónde está. Ni han ejecutado nada. Y me habla, y me hablan ustedes de que se ha puesto una inversión en marcha para acometer el proyecto. ¿Pero vamos a hacer un proyecto de una obra que está ya bastante avanzada pero paralizada? ¿Qué han hecho ustedes, la obra sin proyecto, han hecho ustedes la obra sin el informe de impacto medioambiental? ¿Han hecho ustedes la obra sin un proyecto de estructuras de la propia carretera, sin saber lo que están tocando? No me lo puedo imaginar. No me puedo imaginar... Yo sé que la Junta de Andalucía funciona muy mal, y funciona bastante mal desde la parte política que la gobierna, pero tanto no creo, me niego a hacerlo. Por tanto, les exijo responsabilidad.

Y se acaban ustedes de contradecir. Ustedes sí que se acaban de contradecir. Aparte de engañar a la ciudadanía el día 4, cuando votaron que sí, hoy acaban de tirarse la pelota encima de su tejado. Son ustedes los que están faltando a la verdad. Y no me hablen de lo público ni de Madrid. Miren ustedes, de lo público: hospital de San Carlos, cedido a la Junta de Andalucía. A ver si no apostamos por lo público, para que ustedes no tengan que hacer más encomiendas.

Esperamos el voto..., el voto de ustedes para poderse lo trasladar a la ciudadanía.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Ruiz Canto.

Bien. Pasamos... Uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete... Sí, estamos todos, ¿no?

Bueno, pasamos entonces a la votación de las diversas proposiciones no de ley. En primer lugar, vamos a votar la primera proposición no de ley en Comisión, relativa a las 72 viviendas de VPO en Tomares, Sevilla.

Señorías, se inicia la votación.

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

Segunda proposición no de ley, relativa a la construcción de la variante de Loja y estación de Loja en la línea Ave Bobadilla-Granada. Se vota con el texto incorporado que ha propuesto la proponente del Grupo Parlamentario Popular.

Señorías, se inicia la votación.

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

Siguiente proposición no de ley, relativa al desdoble de la carretera A-491, entre El Puerto de Santa María-Rota y Chipiona, Cádiz.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Siguiente proposición y última, relativa a construcción del puente peatonal en la carretera A-397, en San Pedro de Alcántara, en Marbella, Málaga.

Señorías, se inicia la votación.

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

Bien, pues gracias a todos. Y por hoy finaliza esta Comisión.

[Se levanta la sesión.]

