

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 35

X LEGISLATURA

29 de julio de 2015

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 29 de julio de 2015

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-15/APC-000082. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda ante la Comisión de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la conexión exterior de la red logística de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.
- 10-15/APC-000084. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda ante la Comisión de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la Red Logística de Andalucía y su conexión externa.
- 10-15/APC-000112. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda ante la Comisión de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la conexión exterior de la Red Logística de Andalucía, del G.P. Popular Andaluz.

10-15/APC-000109. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda ante la Comisión de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas puestas en marcha por el Gobierno andaluz para hacer frente a los desahucios de vivienda habitual y protección de los deudores hipotecarios, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000029. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del barrio de El Torrejón (Huelva), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-15/POC-000030. Pregunta oral relativa al nuevo tramo de la autovía de la A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota (Cádiz), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-15/POC-000034. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-15/POC-000035. Pregunta oral relativa al Plan Director de Puertos de Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-15/POC-000059. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

10-15/POC-000065. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Vivienda, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

10-15/POC-000075. Pregunta oral relativa al desahucio en La Rinconada (Sevilla), formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-15/POC-000079. Pregunta oral relativa a la Autovía del Mármol en Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular Andaluz.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al carácter estratégico de la alta velocidad en Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y un minutos del día veintinueve de julio de dos mil quince.

COMPARECENCIAS

10-15/APC-000082, 10-15/APC-000084 y 10-15/APC-000112. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la Red Logística de Andalucía y su conexión externa (pág. 6).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-15/APC-000109. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas puestas en marcha por el Gobierno andaluz para hacer frente a los desahucios de vivienda habitual y protección de los deudores hipotecarios (pág. 27).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000029. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del barrio de El Torrejón (Huelva) (pág. 39).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000030. Pregunta oral relativa al nuevo tramo de la autovía de la A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota (Cádiz) (pág. 42).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 35

X LEGISLATURA

29 de julio de 2015

10-15/POC-000034. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta (pág. 45).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

10-15/POC-000035. Pregunta oral relativa al Plan Director de Puertos de Andalucía (pág. 48).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

10-15/POC-000059. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler (pág. 51).

Intervienen:

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

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

10-15/POC-000065. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Vivienda (pág. 55).

Intervienen:

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

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

10-15/POC-000075. Pregunta oral relativa al desahucio en La Rinconada (Sevilla) (pág. 58).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000079. Pregunta oral relativa a la Autovía del Mármol en Almería (pág. 62).

Intervienen:

Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular Andaluz.

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al carácter estratégico de la alta velocidad en Andalucía (pág. 67).

Intervienen:

D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 35

X LEGISLATURA

29 de julio de 2015

Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

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

Votación: rechazada por 5 votos a favor, 10 votos en contra y 2 abstenciones.

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y un minutos del día veintinueve de julio de dos mil quince.

10-15/APC-000082, 10-15/APC-000084 y 10-15/APC-000112. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la Red Logística de Andalucía y su conexión externa

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Señorías, una vez constituida la comisión, vamos a comenzar el primer punto del orden del día, que es solicitud de comparecencias del excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda —silencio, por favor— ante la comisión a fin de informar sobre la conexión exterior de la Red Logística de Andalucía.

Es un debate agrupado, y, una vez que termine la intervención del señor consejero, daremos la palabra en retorno, un único turno de diez u once minutos.

Cuando quiera, consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, presidente.

Buenos días, señoras y señores diputados.

Comparezco, a petición propia y de los grupos Socialista y Popular, para exponer la situación actual en la expectativa de desarrollo de la Red Logística de Andalucía y de sus conexiones exteriores.

Ya en mi primera comparecencia, en esta comisión, les expuse brevemente las líneas de actuación prioritarias en esta materia. Aun así quiero volver a destacar en este debate las oportunidades que, en términos de generación de empleo y de actividad económica, nos otorga nuestra situación geoestratégica.

Andalucía tiene una posición central en las grandes rutas de comercio internacional entre Asia, Europa y América, y entre Europa y África. Siendo la región más al sur de Europa, sin embargo, está en la centralidad de los grandes flujos de comercio mundial.

Las ampliaciones del canal de Panamá, que entrará en funcionamiento en abril del 2016, y la del canal de Suez, que lo hará dentro un mes, van a incrementar las oportunidades de la ruta marítima del Campo de Gibraltar hacia mercados emergentes.

En definitiva, estamos ante un nudo de primer nivel para el tráfico de mercancías y también para la movilidad de las personas y especialmente en lo que se refiere al entorno de la Bahía de Algeciras.

A fin de aprovechar mejor toda esta potencialidad, la Junta de Andalucía, en colaboración con los agentes económicos y sociales, está desarrollando la Red Logística de Andalucía. Una conjunto de 11 plataformas para la implantación de empresas de transporte y la logística vinculadas a siete nodos portuarios y a cuatro nodos de interior.

Actualmente, están en funcionamiento el área logística de Algeciras, Sevilla, Málaga y Córdoba, en desarrollo las de Almería, Jaén, Granada, Antequera y Bahía de Cádiz, y en estudio las de Huelva y Motril.

El objetivo estratégico de esta iniciativa es convertir a Andalucía en la gran plataforma logística del sur de Europa. Lo hacemos, además, en total coordinación con la estrategia de otras administraciones implicadas,

como es el caso de la Autoridad Portuaria o el caso de la Zona Franca de Cádiz, con quien hemos pactado su implantación en el área logística de la bahía de Algeciras.

La inversión autonómica en esta red asciende ya a 200 millones de euros, y las empresas instaladas hasta el momento generan 2.700 puestos de trabajo.

El desarrollo de estas infraestructuras en puertos, zonas logísticas y comerciales cobra pleno sentido al conectar todos y cada uno de los nodos entre sí y con Centroeuropa. Y culminar la red y su conexión exterior exige a todos los actores, y hablamos del Gobierno andaluz, pero hablamos también del Gobierno de la Nación, hablamos de la oportunidad de apoyo de fondos comunitarios de manera expresa, la coordinación de esfuerzos para que las inversiones permitan alcanzar el objetivo que nos hemos planteado.

En consonancia con este planteamiento, en el año 2013, la Comisión Europea, el Consejo y el Parlamento alcanzaron un acuerdo sobre la nueva Red Transeuropea de Transportes. A finales de este mismo año se creó el mecanismo «Conectar Europa», que define los corredores de la red básica y establece los proyectos prioritarios que se beneficiarán del fondo para la infraestructura en el horizonte 2014-2020.

En total se definen nueve corredores, dos de ellos, en territorio de Andalucía: el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. Ambos pueden considerar el kilómetro cero justamente en el puerto de la bahía de Algeciras.

En este entrenado, el puerto de Algeciras cobra especial relevancia y, por tanto, consolida unas condiciones, desde el punto de vista de su ubicación marítima, imbatible, pero ciertamente hoy con la carencia fundamental de garantizar la intermodalidad: mar, ferrocarril, carretera, hacia los mercados europeos, americanos, de Oriente o africanos.

La Unión Europea ha priorizado los tramos Algeciras-Madrid, que incluye la línea Algeciras-Bobadilla, cuya obra debían empezar o debían haber empezado y haber concluido antes, bastante antes del 2020 como horizonte final. Y, en este sentido, si Algeciras tiene el privilegio de ser el único lugar europeo cabecera de dos ejes prioritarios: el Mediterráneo y el Atlántico, tiene que ser también una de las grandes prioridades del Gobierno de España. No podemos esperar mucho y tenemos que ser capaces de que esta apuesta se concrete en una opción contundente, precisa y que esté operativa en el menor plazo posible.

¿Cuál es la situación en la que se encuentran estos corredores, señorías? Por el centro de la Península, donde coincide el Corredor Atlántico y el ramal interior del Mediterráneo, el tramo de Algeciras se encuentra con una vía única y sin electrificar ni renovar. Solo se renovó un tercio de su trazado en la última legislatura, con una inversión de 200 millones de euros. Sin embargo, en la actual legislatura la inversión no se ha continuado, siendo, al margen de haber sido una cantidad exigua a la presupuestada, en términos de ejecución, no ha habido ninguna ejecución presupuestaria.

Por Almería, como parte del ramal costero el corredor Mediterráneo hasta Barcelona y la frontera francesa, la línea no tiene operatividad. No se ha terminado de construir el tramo Almería-Murcia, a pesar de que en la legislatura anterior se invirtieron 600 millones de euros, a los que hay que añadir la renovación del tramo Almería-Granada y la estación del tramo Granada-Antequera para mercancías.

En los planes de trabajo que el Gobierno de España ha consensuado con la Comisión Europea para los corredores Atlántico y Mediterráneo se define que el trayecto Algeciras-Madrid esté concluido para el 2020, tal y como establecen los reglamentos europeos, y se habla de Almería-Murcia en el horizonte del 2030.

Para el Gobierno de Andalucía lo primero es una mera declaración de intenciones, a la luz de lo que ha ocurrido en esta legislatura. Y, desde luego, lo segundo es sencillamente inaceptable.

En el caso de Algeciras-Madrid no se ha continuado la inversión del Gobierno anterior, como antes señalaba. Actualmente las obras en ese tramo no existen. No se han redactado los proyectos, ni preparado la electrificación, y además, según las declaraciones de la ministra de Fomento, a la que tendré ocasión de ver mañana por la tarde, después de la demanda de reunión que le planteé para ver, entre otras cosas, este asunto, de los 852 millones de fondos Feder, que dicen que habrá en el próximo periodo para Andalucía, el tramo Algeciras-Bobadilla solo tiene previsto una inversión de 370 millones que se considera exigua, y, en cualquier caso, no olvidemos que no hablamos solo del tramo Algeciras-Bobadilla; hablamos de Algeciras-Bobadilla, hablamos Bobadilla-Antequera-Córdoba, Córdoba-Linares-Baeza-Madrid; que esta es la continuidad del eje, que, lógicamente, no acabe dando..., la parte del Corredor Mediterráneo con la zona oriental de la Península, vía Tarragona-Barcelona, y por el Corredor Atlántico con el eje Lisboa hasta la zona norte de España, entrando a Francia por Irún.

Las últimas noticias, en cualquier caso, además de estas manifestaciones de la ministra, y hablo ya de hecho, creo que mencionados también en la anterior comparecencia, tampoco ha sido especialmente satisfactoria. El Programa Conectar Europa, que representaba una adjudicación de 32.000 millones de euros en el horizonte hasta el 2020, ha adjudicado el primer paquete de 8.000 millones, del que España ha recibido 820. Bueno, ningún euro para Andalucía ni para este corredor. Es decir, el Gobierno central ni ha invertido hasta ahora, y por lo que dice en sus declaraciones públicas, e insisto, lo dije en la anterior comparecencia, me interesa mucho más la búsqueda efectiva de acuerdos que nos permitan avanzar, que una confrontación política estéril, donde cada uno acaba refugiándose en sus postulados. El tema no es de interés solo del Campo de Gibraltar, no es de interés solo de Cádiz, no es de interés solo de Andalucía; es de interés de España y también de Europa.

Y esa situación geoestratégica que tiene, en la Península y en Europa, Andalucía, siendo, como digo, periferia geográfica en la Unión Europea, somos absoluta centralidad en la principal ruta de mercancías mundial. Lo hemos dicho en términos descriptivos en muchas ocasiones, no son juicios de valor. El Mediterráneo es el segundo mar del mundo, después del Pacífico, en flujo de mercancías; Algeciras es el primer puerto del Mediterráneo. Por lo tanto, lo que tiene que haber es una concordancia de esfuerzos de todas las administraciones, de una forma leal, para hacer posible lo que hoy es una potencialidad en términos de generación de empleo y actividad económica, que se convierta en una realidad en el tiempo más breve posible.

Desde el 2012 hasta la fecha, el Estado ha invertido 4.788 millones de euros en el ramal litoral del Corredor Mediterráneo. Y ciertamente no lo decimos en términos de combate respecto a las demandas legítimas de otras regiones, lo que decimos es que, aunque hay menos recursos para la inversión en el conjunto del Estado, no tiene sentido que haya una asimetría tan inexplicable cuando ha sido focalizada la atención justo en ese kilómetro cero de los dos Corredores, Atlántico y Mediterráneo, por parte del Gobierno de la Nación. Y políticamente ustedes entenderán que eso no tenga ninguna explicación racional.

Y, por tanto, yo les señalaba —y voy terminando con esto—. Quiero conocer cuál es la posición del Gobierno de la Nación, más allá de declaraciones de buenas intenciones, de las que hay muchas páginas en los diarios oficiales de las Cámaras y en la prensa, realmente de compromisos que se puedan concretar. Porque,

insisto, en este tema, que representa oportunidades para Andalucía pero también para España, y en medio está la principal ocupación que a todos nos debe concernir, que es generar empleo, hay más literatura que compromiso real. Y por tanto, insisto, por supuesto con el compromiso del Gobierno de Andalucía, que sobre los 200 millones invertidos en el desarrollo de esas plataformas logísticas va a seguir invirtiendo. Pero ciertamente no solo el esfuerzo que hagamos desde el Gobierno de Andalucía tendrá el efecto multiplicador necesario si no conseguimos que esa imprescindible intermodalidad entre la conexión marítima, ferroviaria y carretera sea real en el tiempo, como digo, más breve posible.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Empezamos el turno de posicionamiento. En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, doña Elena Cortés.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días a todos y a todas, miembros de esta comisión.

Comparece, efectivamente, hoy el consejero de Fomento y Vivienda para abordar en esta comisión la importancia que tiene para Andalucía la red logística, vista como un global, como una malla, con una visión global, desde el punto de vista de los puertos, desde el punto de vista también de las áreas logísticas de Andalucía. No se pueden ver de manera aislada lo que..., bueno, pues supone una red, una red completa, una red logística de Andalucía. Y tampoco se puede ver, o hay que complementar esa visión con el Plan de la Estrategia Logística Nacional que el Gobierno de la Nación planteó hace algún tiempo, con algunas cuestiones preocupantes, sobre todo con el no reconocimiento explícito en ese Plan de la Estrategia Logística Nacional, de la competencia que tenemos las comunidades autónomas, sobre todo desde el punto de vista legislativo, ya que en ese Plan de la Estrategia Logística Nacional parecía equiparar las competencias de los ayuntamientos con las competencias de las comunidades autónomas. Es evidente que habrá que trabajar en conjunto, pero no es menos evidente que las comunidades autónomas, y en el caso de Andalucía pues de manera evidente, tenemos competencias legislativas. Y, por lo tanto, tenemos que tener un tratamiento, para ese Plan de la Estrategia Logística, diferenciado.

También es preocupante, desde ese punto de vista, que aparece en el Plan de la Estrategia Logística, dos cuestiones fundamentales. Una tiene que ver con la posible privatización de algunas zonas logísticas, de la gestión de algunas zonas logísticas, en lo que en lugar de primar el interés general pues puede primar el interés privado. Hay que estar atentos ahí. Y también es preocupante que en ese Plan de la Estrategia Logística Nacional se habla de la oferta actual frente a la demanda potencial, y se sitúan ahí, en la oferta actual, las posibles inversiones. Con lo cual, claro, si no se invierte en donde..., pues, por ejemplo, en el puerto de Algeciras, nunca va a poder tener una demanda potencial. Por lo tanto, Andalucía tiene una red logística que

hay que verla en su conjunto, y hay que ver también la estrategia del Ministerio de Fomento, en esa estrategia logística nacional, desde el punto de vista de que las comunidades autónomas somos parte del Estado, los ayuntamientos también, y las comunidades autónomas tenemos competencias legislativas.

Una cuestión, bueno, que también me gustaría destacar, y es que en Andalucía, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, también en otras comunidades autónomas, pero aquí tiene, a mi juicio, una importancia especial, Puertos del Estado ha impedido sistemáticamente que las autoridades portuarias puedan participar en la Red Logística de Andalucía, algo que no tiene sentido, porque esa capacidad de cooperación entre las autoridades portuarias de Andalucía y la Red Logística, pues, desde luego mejoraría sustancialmente la situación que tenemos ahora.

Efectivamente, lo que ocurre con el Algeciras-Bobadilla es lo que yo trasladaba en la comisión primera, donde el consejero compareció, y es que para el Partido Popular parece, da la sensación, da la apariencia de que España acaba en Despeñaperros. Porque no es tolerable, no es comprensible, y hay que exigir que..., bueno, el desarrollo del corredor, que efectivamente empieza en Algeciras, pues tenga un reparto equitativo de las inversiones en infraestructuras ferroviarias. No es de recibo lo que ha ocurrido con este puerto desde hace muchísimo tiempo, y hay que exigir 2.000 millones de euros más, en los 2.000 millones de euros, digamos, de deuda histórica que tiene el tránsito de los corredores a su paso por Andalucía. Saben ustedes que el conjunto de los puertos andaluces mueven en torno al 30% de las mercancías, con lo cual, efectivamente, los puertos de Andalucía tienen una importancia. Y para que —gráficamente lo digo—..., para que el Puerto Seco de Antequera se moje necesitamos que haya una conexión ferroviaria digna del siglo XXI entre el Algeciras-Bobadilla, lo que va a permitir, bueno, pues desarrollar esa visión de red, de la red logística, y que tanto Algeciras, como Córdoba, como Almería, etcétera, puedan, efectivamente, desarrollar, desde el punto de vista del empleo. Porque, bueno, aquí, efectivamente, el mecanismo Conectar Europa lo sitúa. Necesitamos cambiar el modelo productivo y el elemento de la logística puede ser un punto importante en ese cambio de modelo productivo, de generación de empleo, apoyado en los puertos de Andalucía y en la red logística de Andalucía.

Dos cuestiones, para terminar, sobre la visión de la red y la estrategia..., bueno, desde el punto de vista del Grupo de Izquierda Unida. Uno es la necesidad... Se situó en la anterior legislatura, de desarrollar el Acuerdo de Antequera. En ese Acuerdo de Antequera se le planteaba por parte de este Parlamento de Andalucía, con la unanimidad del Parlamento, toda una serie de elementos que necesitamos en esta tierra, desde el punto de vista del transporte ferroviario, de mercancías y de viajeros, para equipararla, para dar el salto cualitativo que necesitamos desde el punto de vista de la conexión ferroviaria. El gobierno..., los distintos gobiernos han caminado en posición distinta. Ha sido ir desmantelando servicios ferroviarios cuando..., bueno, pues toda la estrategia europea sitúa la necesidad de ampliar los servicios ferroviarios. Bueno, pues creemos que es un buen punto de partida, con la unanimidad de este Parlamento, el desarrollo del Acuerdo de Antequera, que lógicamente liga las once áreas logísticas y los desarrollos ferroviarios, la necesidad de situar ese elemento en el Plan de la Estrategia Logística Nacional. Y, por otro lado, la de defender con uñas y dientes el desarrollo de la Algeciras-Bobadilla. En ese sentido, había una demanda al Reino de España, a la Comisión Europea, por el incumplimiento sistemático de lo que, efectivamente, se sitúa como necesidad de culminar esa vía en el año 2020, al ritmo de inversión que va, pues creo que se nos pasa el siglo XXI y el tren Algeciras-Bobadi-

lla no tiene la inversión que necesita ese corredor. Así es que, bueno, pues esa demanda a Europa, bueno, pues para que se haga justicia y para que la legalidad se cumpla. Cuando Europa, ¿no?, dicta planes y planifica, y tienen rango legislativo es para que se cumplan. No solamente vamos a cumplir unas cosas sí y otras no. Nos parece, bueno, pues que son dos elementos importantes, desde el punto de vista de la unanimidad por parte del Parlamento, del Acuerdo de Antequera, y también desde el punto de vista de defender los intereses generales de Andalucía ante la Comisión Europea, también ante el Gobierno de España, esté quien esté gobernando, pero lógicamente exigir una inversión equitativa de las infraestructuras ferroviarias y que pueden potenciar esa red logística. Y, bueno, pues reclamar esa inversión necesaria, la histórica, que va de suyo, en Algeciras, y la que nos puede permitir cumplir con ese objetivo del 2020. El problema que tiene la conexión ferroviaria y el desarrollo de ese corredor es que el Gobierno de España no tiene un proyecto global, sino que va a trompicones y que además no presupuesta, o lo que presupuesta en los distintos Presupuestos Generales del Estado no los cumple, con lo cual hay..., bueno, un agravio comparativo. Yo creo que una necesidad de defender, allí donde haga falta, los intereses generales de Andalucía, el no conformarse con un no por respuesta sino defender esos intereses generales de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría, por ajustarse también..., *autodisciplinarse* en el tiempo.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, su señoría Escrivá Torralva.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias.

[...] Ciudadanos, queremos ayudar a potenciar la situación geoestratégica de Andalucía, reduciendo el transporte por carretera, debido tanto a la insostenibilidad económica como a su notable impacto medioambiental derivado de sus altísimas emisiones de dióxido de carbono. Para ser más competitivos es imprescindible mejorar nuestro sistema productivo, teniendo en cuenta la sostenibilidad económica, social y medioambiental a largo plazo. Para ello se ha de potenciar el tráfico marítimo y ferroviario, mediante una buena interconexión de las infraestructuras, es decir, aumentar y potenciar la intermodalidad en el transporte de mercancías. Para que la inversión en esta materia sea eficaz y sostenible se debe trabajar de forma sinérgica, tanto por todas las administraciones involucradas —estatal, autonómica y local— como por las entidades privadas.

Las áreas logísticas y los corredores han de estar totalmente coordinados para su correcto funcionamiento. Desgraciadamente, en Andalucía esto no ha pasado, por ello seguimos situándonos a la cola en cantidad y en calidad de infraestructuras logísticas. Situación esta, auspiciada por las continuas diferencias y enfrentamientos entre administraciones, lo cual provoca que los fondos estructurales europeos se tengan que devolver o incluso que ni lleguen; que la inversión estatal no sea la correspondiente a nuestras necesidades, y

que la falta de criterios técnicos provoque gastos en grandes proyectos que no tienen un estudio serio de viabilidad. Todo esto da lugar a que en Andalucía sigamos anclados en ese eterno discurso de buenas intenciones que nunca llegan a concretarse.

Como usted ha dicho, del mecanismo Conectar Europa 2014-2020, descrito en los Reglamentos europeos 1315/2013, 1316/2013, España puede optar a unos 3.000 millones de financiación. Y de estos, Andalucía, a unos 900 millones. Las primeras asignaciones ya se han realizado, tanto las del programa anual como las del multianual, en las cuales Andalucía no ha conseguido prácticamente nada. Si a eso le sumamos que el Corredor del Mediterráneo tiene mucha menos financiación que el Corredor Atlántico, y que esta financiación del Corredor Mediterráneo va casi totalmente destinada al tramo Barcelona-Valencia, nos encontramos una situación ciertamente preocupante, de abandono de la inversión y de ayudas al sector ferroviario en nuestra comunidad para el próximo año.

Los centros logísticos de Andalucía siguen abandonados o paralizados, estando solo cuatro de los once en una considerable fase de funcionamiento: Algeciras, Sevilla, Málaga y Córdoba. Mientras que el resto se están redactando documentos de planeamiento o se están haciendo estudios de localización. Por ello no se comprende cómo no se ha realizado un esfuerzo en cuanto a la obtención de financiación europea para esto, mientras que otras comunidades, como Extremadura, que sí que lo han hecho, ya han conseguido obtener financiación para uno de sus centros logísticos.

Sabemos que el sistema ferroviario ideal para transporte de mercancías es el que usa ancho de vía europeo, y vías independientes del transporte de pasajeros, ya que al compartir vías con el transporte de pasajeros, con las diferencias de velocidad de más de 100 kilómetros por hora entre ambos, se genera una peor operatividad. Pero la situación económica actual nos obliga a plantearnos alternativas más económicas y sostenibles. Para que el Corredor del Mediterráneo sea una realidad a corto plazo y no haya que esperar a que la alta velocidad discurra por todos los tramos, proponemos que la mayoría de las vías existentes se adecúen al ancho europeo, mediante la instalación del tercer carril, como ya está realizándose en la parte del Corredor Europeo que conecta Cataluña con Valencia. Y solo donde sea estrictamente necesario se realice una nueva vía de ancho europeo. Por ejemplo, debido al estado del actual, como es el caso de Bobadilla-Algeciras, o donde no exista vía previa, como es el caso de Murcia-Almería, en la cual se promoverá, tanto desde el punto de vista de mercancías como el de viajeros, la implantación prioritaria de la alta velocidad.

El tramo Antequera-Algeciras es prioritario por varios aspectos. Uno de ellos porque puede paliar el posible fracaso que está suponiendo la opción de dragar el río Guadalquivir para la entrada de barcos de mayor calado y aumentar la capacidad del puerto de Sevilla. Este posible fracaso tiene varios factores, pero entre ellos cabe destacar el impacto medioambiental por su cercanía con Doñana, por ello se hace imprescindible adecuar la conexión entre Sevilla y Algeciras, ya que aumentaría el tráfico de mercancías y, por tanto, crearía empleo.

Algeciras, como uno de los puertos más importantes de España y Europa, no puede permitirse su infrautilización. Por ello no es solo importante su inclusión en el Corredor del Mediterráneo, sino también su conexión con Madrid. Muestra de esta importancia es la colaboración de APPA con Adif, en la financiación de la línea férrea Algeciras-Bobadilla, la cual pertenece a los dos corredores ferroviarios que atraviesan Andalucía. Esta financiación se ve también apoyada con los fondos de Mecanismo Conectar Europa ya comenta-

dos, para el término de la construcción de nuevas vías de ancho europeo. Es muy importante tener en cuenta que para no perder la financiación europea los proyectos tienen que estar terminados antes del 2020, y tener un plazo de ejecución como máximo de dos años desde su inicio.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos sumará esfuerzos, apoyando las iniciativas cuando consideremos que los proyectos son los más beneficiosos para nuestra tierra, desde el punto de vista económico, social y ambiental, de forma que contribuyan a la generación de empleo de calidad, atendiendo siempre que estos estén avalados por informes técnicos de viabilidad.

Y no encontrarán el apoyo de este grupo cuando consideremos que los proyectos son, o pueden llegar a ser *megaconstrucciones* infrutilizadas. Todo ello observado bajo el prisma de la racionalización del gasto y atendiendo a factores medioambientales y de cohesión territorial.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Escrivá.

En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra su señoría, Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero. Señorías. Hablar de infraestructuras y de obra pública es hablar de vertebración territorial, de cohesión social, de dinamización de las actividades económicas o de desarrollo sostenible. Un sector que, sin lugar a dudas, es clave para marcar las líneas de progreso en Andalucía. Del que hay que tener en consideración un buen número de variables que tienen que ver con las necesidades del transporte, tanto internas como hacia el exterior.

Hace unos días leí una entrevista que le hacían a usted, señor consejero, en la que decía literalmente que «la obra pública no se improvisa». Estoy totalmente de acuerdo con su planteamiento de base. Necesitamos retomar la planificación estratégica de las infraestructuras de Andalucía y hacer un planteamiento que se adapte a las nuevas circunstancias a las que nos ha llevado la crisis, y que dibuje un futuro adaptado a una nueva realidad que no tiene nada que ver con la Andalucía de hace una década. Es más, no tiene nada que ver ni con la Andalucía de hace cinco años.

Les voy a recordar las palabras del presidente de Adif, que hace unos días decía que la red de alta velocidad no tiene ni pies ni cabeza, toda una enmienda a la totalidad de una red de infraestructuras que tiene la cuarta parte de viajeros que otras redes, como la de Francia o la de Alemania.

A este dato le añado otro más: el transporte de mercancías por carretera en Andalucía supone el 99% del total, y el ferroviario, solo del 1%, lo que supone una sobredimensión del consumo de combustibles fósiles no renovables, y lo que ello conlleva para la sostenibilidad del sistema.

De aquellos polvos, vienen estos lodos. El refranero nos recuerda situaciones. De una planificación idealista nos ha llegado una situación en la que no se puede hacer frente a buena parte de los proyectos que se pusieron sobre la mesa. Recorro de nuevo a sus palabras, señor consejero, cuando decía en un diario sevi-

llano que la obra pública entra dentro del paquete de cosas parables, una decisión que nosotros no vamos a poner en duda, porque es cierto que, antes que las infraestructuras, deben estar servicios tan básicos como la educación o la sanidad. Sin embargo, hay situaciones sangrantes que también deben ponerse sobre la mesa y tratar entre todos de buscar una solución.

¿Qué ocurre con la red logística de Andalucía? También aquí se han sufrido los recortes, con proyectos que no acaban de arrancar o que se eternizan sin que se les vea un fin claro. Es cierto que estamos en el mismo paquete de cosas recortables al que usted, señor consejero, hacía referencia. Le recuerdo que si queremos caminar hacia un nuevo modelo productivo y hacia una vertebración equilibrada del territorio, la red logística es una de las cuestiones que hay que tener en cuenta.

Es cierto que las prioridades han estado del otro lado del presupuesto. Es cierto que ha sido urgente la atención a servicios prioritarios para mantener los servicios vinculados al estado del bienestar. Es cierto que se nos obliga a una contención presupuestaria que ha aniquilado cualquier proyecto vinculado a las infraestructuras. Pero, señorías, es el momento de empezar a decidir qué hacer, no podemos estar permanentemente lamentándonos ni echando balones fuera. Es necesario sentarse a trabajar y poner sobre la mesa los problemas para empezar a dibujar soluciones.

Hemos mencionado palabras como «vertebración territorial», «solidaridad» o «desarrollo sostenible». Permítanme, señorías, detenerme en cada uno de estos conceptos.

Sobre la vertebración territorial, ya les he apuntado la necesidad de mantener el equilibrio territorial. Los proyectos que afectan a las distintas áreas de esta extensa comunidad autónoma, que es Andalucía, deben avanzar de forma paralela, pero también es necesario recordar que la red logística no puede avanzar..., perdón, pero también es necesario recordar que la red logística no puede avanzar por sí sola si no va ligada al sistema de transportes. Y esto nos lleva de nuevo al concepto de ordenación y planificación territorial con el que diseñar una red de transportes y de áreas logísticas adaptadas a la nueva realidad, y que nos permitan construir..., nos permitan contribuir a la construcción del nuevo modelo productivo que Andalucía necesita para integrarse de lleno en el siglo XXI.

En este punto, me gustaría hablar de la Bahía de Cádiz, en este caso, una amplia zona portuaria con el eje en el puerto de Algeciras, uno de los más importantes del país y de Europa, estrangulado por el cuello de botella que supone la conexión ferroviaria con Bobadilla. Una conexión que sigue anclada en el pasado, sin ni siquiera la catenaria para su electrificación, y que sigue siendo, hoy por hoy, una de las deudas pendientes con una de las provincias que con mayor virulencia han padecido la crisis.

Si antes hablaba de la necesidad de mantener el equilibrio territorial en lo que a infraestructuras se refiere, en el caso de Cádiz se ha sufrido una cierta marginación, por decir poco. Se ha abocado esta zona portuaria al estancamiento, a lo que, además, afecta no solo a la comarca sino que también tiene un efecto directo sobre el conjunto de Andalucía, puesto que esta zona puede ser precisamente una de las puertas de salida al exterior de los productos andaluces.

Les recuerdo que la iniciativa territorial de inversión, el conocido como ITI de Cádiz, ya prevé que se dedique una importante partida de fondos europeos tanto a Algeciras como a la zona portuaria de la Bahía, pero sigue siendo una propuesta que no acaba de tomar forma, que no tiene ni dotación presupuestaria ni plazos de ejecución, con lo que seguimos en el mismo punto en el que estábamos. De hecho, las infraestructuras

ocupan una buena parte del ITI de Cádiz, una propuesta, como saben, que nace de la peculiar situación de esta provincia en el conjunto de la Unión Europea —y, cuando digo peculiar, me refiero a la terrible situación socioeconómica por la que atraviesa—. No podemos volver a esperar ocho años, como ha ocurrido con el Puerto Seco de Antequera, para que se pongan en marcha las infraestructuras previstas en la provincia gaditana.

Si hablamos de vertebración, tenemos que insistir en el equilibrio territorial. Esta Cámara tiene la obligación de considerar a todos los andaluces como iguales, y nosotros, señorías, tenemos la obligación de crear una Andalucía que progrese a una única velocidad. No podemos reproducir esquemas del pasado, con territorios de primera y de segunda, con ciudadanos que, según el territorio en el que vivan, tienen acceso a más y mejores servicios e infraestructuras. Las asimetrías entre territorios han provocado que algunas zonas de Andalucía —particularmente en Andalucía oriental— queden aisladas, prácticamente olvidadas. Seguir esa línea nos llevará al fracaso como políticos, y la sociedad a la que representamos no se merece eso.

En eso precisamente se basa la solidaridad, a la que también antes hacía referencia. Los territorios más avanzados deben entender que ahora es el turno de los que han estado peor, de los que han recibido menos inversiones y que ahora merecen que su comunidad autónoma se acuerde de ellos.

Y todo me lleva a plantearles el tercer concepto, el de desarrollo sostenible. Las áreas logísticas son polos de dinamización de amplias zonas territoriales, apostar por su desarrollo es apostar por líneas de activación económica para una comunidad como la nuestra, que sigue anclada en indicadores marcados por la crisis.

Necesitamos mirar al futuro con una nueva perspectiva más prometedora que los oscuros años que nos han precedido. La industria andaluza adolece de estructuras que la hagan más fuerte, y para ello es necesario movilizar sus bienes tanto dentro de nuestra comunidad como fuera. Necesitamos que esas áreas *capillaricen* el flujo de mercancías en nuestro territorio, solo entonces se desarrollará una industria en torno a estas grandes áreas logísticas, como ha ocurrido en otros territorios de España. No hay nada que impida que lo que ha sucedido en otros territorios se replique en nuestra tierra, en Andalucía.

Tenemos que salir del círculo vicioso de transformar menos de la mitad de lo que exportamos. No facilitar esa fase de movilización de bienes y mercancías limita las posibilidades de crecimiento de una industria débil como la nuestra.

Vertebración territorial, solidaridad y desarrollo sostenible, tres ideas fuerza que les pongo sobre la mesa para volver al principio de mi intervención. Es urgente una reordenación de la planificación de las infraestructuras de Andalucía. Necesitamos una reestructuración de la planificación de áreas logísticas y de infraestructuras asociadas que responda a la nueva realidad de una Andalucía azotada por una crisis que va camino de prolongarse una década.

Necesitamos conocer cuál es la nueva realidad de las empresas andaluzas y adaptarnos a sus requerimientos. Tenemos que conocer cuáles son las necesidades de los distintos territorios que componen esta comunidad autónoma, que es nuestra Andalucía, tan amplia y tan diversa, para dar una respuesta eficaz y adaptada a la realidad presupuestaria actual, pero sin perder de vista el necesario equilibrio, al que tampoco podemos renunciar. Y necesitamos saber cuáles son las realidades de las redes de transporte internacionales para poder abrirnos al exterior.

Vuelvo a traer a colación sus palabras, señor consejero, la obra pública no se improvisa. Pongámonos a trabajar ya en la construcción de la Andalucía que nos encontraremos cuando salgamos de la crisis, lo que todos esperamos que ocurra lo antes posible. Por tanto, una crisis a la que solo se combatirá de forma eficaz si invertimos en proyectos que ayuden a la dinamización de la economía y no a su ahogamiento.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gil de los Santos.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría doña Alicia Martínez.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ah, perdón. Señor Romero, sí, perdón. Creí que...

El señor ROMERO MORENO

—Nada, nada. Muchas gracias, señor presidente. Y buenos días a todos.

Todos coincidimos, señorías, en que Andalucía cuenta con las mejores condiciones para convertirse en un gran nodo logístico europeo. Nuestra privilegiada ubicación geográfica nos convierte en la puerta de entrada idónea hacia Europa de las mercancías provenientes tanto el norte de África, como de América o Asia. Si nuestro sector logístico aprovecha todas las ventajas a nuestro alcance, Andalucía puede convertirse en la gran plataforma logística del sur de Europa, y en un punto de concentración y manipulación de los tráficos internacionales de mercancías. Se pueden llevar a cabo tanto las actividades logísticas principales, como también otras de importante valor añadido, como es el etiquetado, el embalaje, la consolidación y desconso-lización de carga, etcétera, actividades todas ellas que significan, lisa y llanamente, empleo y riqueza para nuestra tierra. Por tanto, cuando hablamos de logística hablamos de un sector estratégico en el que debiera primar más el consenso y la política de Estado a nivel de comunidad, y mucho menos la mera confrontación, un sector en el que además la inversión debería catalogarse como prioritaria, como elemento diversificador de nuestro modelo económico y, en definitiva, también teniendo en cuenta, pues, las posibilidades de futuro que tal inversión supone.

El sistema logístico constituye un elemento crucial en la estrategia de desarrollo regional, al cumplir un papel fundamental en la competitividad y en el nivel de integración de Andalucía en los mercados nacional e internacional. Esto último no lo digo yo, lo expresa literalmente el plan PISTA, ese documento que están ustedes revisando y reformulando desde hace años y que sabe Dios cuándo concluirá. Ese documento esencial

que dibuja y planifica las infraestructuras en nuestra comunidad autónoma, y que, sin embargo, carecemos de él desde el 2013.

Las infraestructuras, las interconexiones que garanticen el tráfico fluido de mercancías dentro de la comunidad y desde nuestra comunidad hacia el exterior no cabe duda de que son una parte esencial de la actividad logística. Pero el presupuesto básico es que exista algo que interconectar, que dispongamos de una red de áreas logísticas eficiente, suficientemente dimensionada y mantenida, que garantice la intermodalidad en el transporte de mercancías y la posibilidad de ofertar actividades de valor añadido. Eso es lo que dibujaba el plan PISTA, un sistema andaluz de nodos y corredores logísticos que actuaría como eje articulador de todas las actuaciones en el campo de transporte de mercancías. Y es ahí una vez más, en un sector estratégico, vital para el futuro de nuestra tierra, donde el Gobierno de nuestra comunidad, donde el Gobierno del Partido Socialista ha vuelto a encallar y a fracasar de forma estrepitosa. Ya se lo han señalado algunos de los grupos que han intervenido. Decía el PISTA, por ejemplo, y ese era su compromiso, el compromiso de su Gobierno, que la superficie dedicada a esas áreas logísticas se iban a incrementar desde las mil hectáreas en 2007, hasta las 3.788 en 2013, es decir, decían ustedes que se iban a incrementar en un 280%. Según datos de la Consejería de Agricultura y Pesca, en junio del 2013 solo se había incrementado en algo más de quinientas hectáreas el suelo destinado a áreas logísticas. Su triunfante 280% de aumento se redujo en otro 230%. No sabemos si en ese momento no respetaron la realidad o fantasearon en la redacción del PISTA, pero la realidad es que una vez más incumplieron su palabra, faltaron a su compromiso y dejaron de ejecutar nada menos que 2.200 hectáreas comprometidas para la ampliación de las áreas logísticas de Andalucía.

Pero no solo en la ampliación de suelo se incumplieron ustedes, sino también en lo que refiere a la inversión pura y dura. Se comprometían en el PISTA 342 millones de euros para el periodo 2007-2013 en áreas logísticas, y han dejado de ejecutar prácticamente la totalidad de aquella inversión. La disminución de la inversión se acentúa precisamente desde el ejercicio 2010, momento en el que la Junta de Andalucía decide que la inversión en materia logística ya no es prioritaria. El descenso es vertiginoso, en 2013 se invierte solo el 6% de lo que se invertía en 2010. Se pasa de algo más de cuarenta y seis millones de euros, en 2010, a solo tres millones en el 2013. Si desglosamos la inversión realizada por áreas logísticas, la inversión resulta casi vergonzosa por escuálida. En el área Bahía de Algeciras se pasa de 28 millones en 2010, a solo uno en 2013. La inversión medida en euros constantes, que decían ustedes en el PISTA, que se iba a incrementar a razón del 180%, en la Bahía de Algeciras se ha traducido en una disminución del 96,5% de la inversión.

En el área de Córdoba solo se invierte en 2013 algo más del 20% de lo que se invertía en 2010, de cinco millones se pasa a un millón y medio.

En el área de Granada tan solo se invirtieron 105.000 euros en 2011, y ni un solo euro en los ejercicios 2010, 2012 y 2013.

En el área de Huelva no se han producido rebajas a la inversión, pero no es una buena noticia. No se han producido rebajas en la inversión por la sencilla razón de que no se ha invertido ni un solo euro en todo el ciclo de 2010 a 2013, o sea, que para el Centro logístico de Huelva, cero absoluto.

El Centro logístico de Jaén, en el ejercicio 2013, cero euros de inversión. Otro caso en el que el incremento comprometido por ustedes del 180% se convierte en la supresión de la inversión en un ciento por ciento.

En el caso de Málaga la disminución en inversión es del 83%.

Y en el de Sevilla la disminución en inversión es del 98,9%, es decir, en 2013 se invertía el 1,5% de lo que se invertía en 2010 en el área logística de Sevilla, desde casi trece millones de euros a solo 150.000 euros.

Estos son los números, y este es el resultado de la gestión de su consejería, aunque evidentemente no es bajo su dirección.

Y con esos números convendrán, señorías, que con ser muy importantes las previsiones en materia de infraestructuras, la conexión externa y la interconexión de nuestras áreas logísticas, deberíamos en primer lugar preocuparnos, y la consejería debería en primer lugar preocuparse de todos los incumplimientos que se han producido en el ámbito de su competencia. Y debería preocuparse por la ingente tarea que tiene por delante en materia de mejoras que se han dejado de hacer en las propias áreas logísticas. Debería, en definitiva, preocuparse antes de cumplir con su responsabilidad que de exigir responsabilidades ajenas.

En cualquier caso, y siendo patente el abandono voluntario de la Junta en cuanto a sus obligaciones respecto al presupuesto básico y físico de todo sistema logístico, me referiré ahora al elemento importantísimo y accesorio de la propia red que constituyen las conexiones al exterior, en su triple eje, hacia el Algarve, hacia el centro peninsular y el Corredor Mediterráneo.

Es evidente y de una evidencia matemática que el actual Gobierno central ha entendido como prioritarias y de interés nacional las inversiones a realizar tanto en el Corredor Mediterráneo como en el Corredor Central. Siempre se pueden pedir más inversiones, pero la realidad nos demuestra que el Gobierno del Partido Popular ha incrementado de forma sustancial la inversión que realizó el anterior gobierno socialista en la red ferroviaria que integra la conexión exterior de nuestro sistema logístico, incremento de inversión que se produce a la vez, por cierto, que la Junta disminuía, casi hasta cero, su inversión en la red de áreas logísticas, lo que demuestra que cuando existe voluntad las restricciones presupuestarias son un obstáculo salvable, puesto que la situación, en definitiva, señala el orden de prioridades de cada uno.

Desde el 2006 hasta el 2011, en un marco económico desahogado, en anterior gobierno socialista invertía, por ejemplo, una media anual de 115 millones de euros en la línea Antequera-Granada. Sin embargo, el Gobierno del Partido Popular, en el periodo 2012-2013, en una situación infinitamente más difícil, invertía 178 millones de euros anuales, cuestión de prioridades, la de su Gobierno no era la inversión en esas redes.

Cuando trataron de hacerlo también aquí, en Andalucía, fracasaron estrepitosamente, y permítanme ustedes que les recuerde el bochorno de la línea de alta velocidad Sevilla-Antequera, con 279 millones de euros enterrados para, luego, abandonar el proyecto. Cuestión de prioridades.

Otros 440 millones se ha previsto también en los presupuestos de 2014 y 2015 para la línea Antequera-Granada, porque esas son nuestras prioridades.

Respecto a la línea Bobadilla-Algeciras, en enero de este año se aprobó una programación por el Ministerio de Fomento, en el cual se incluían inversiones por valor de más de 340 millones de euros. Y a fecha de hoy, usted sabe perfectamente que se está trabajando en la renovación y mejora de las instalaciones de seguridad, en el entorno de San Roque, en el trayecto Almoraima-Algeciras y en el de Gaucín-Algeciras también.

Para el Corredor Mediterráneo se han previsto 465 millones de euros en Andalucía para 2015, respecto al total previsto para toda España, que es de 1.359 millones de euros. El 34%, para Andalucía. Con lo cual, se les cae a ustedes el discurso de la discriminación del que tanto gusta.

Es más, para el periodo 2014-2020, de un total de 1.000 millones de euros en fondos comunitarios para inversiones en infraestructuras ferroviarias, el Gobierno de la Nación ha asignado 852 a Andalucía, es decir, el 85%.

Nuevos mecanismos, como la puesta en marcha del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, con aportaciones de 350 millones de euros anuales, provenientes del Plan Juncker, y otras aportaciones provenientes de las autoridades portuarias van a permitir incrementar el nivel de inversión.

Como ven, señorías, el nivel de inversión no solo se incrementa sino que está plenamente asegurado. Por lo tanto, señor consejero, y con todo el respeto, no se preocupe usted por la conexión exterior de nuestra red logística, que está asegurada, preocúpese o preocupémonos todos más bien por la propia Red Logística de Andalucía, que se encuentra abandonada por la consejería que usted dirige, desde hace ya más de cuatro años.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría doña Manuela Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Perdón.

El actual proceso de expansión de los mercados de bienes y de servicios, más allá de Andalucía y España, ha acelerado los intercambios comerciales, multiplicando los flujos del transporte. Esto, a su vez, genera también efectos negativos en nuestro entorno, como ruidos, contaminación, accidentes y dependencia de los combustibles fósiles.

En el año 2011 fue creada la Red Logística de Andalucía, apoyándose en el Plan de Infraestructuras de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el plan PISTA, dando así a los operadores del sector logístico condiciones óptimas para el trabajo y calificando el territorio andaluz para facilitar las actividades logísticas que permiten aprovechar la situación estratégica de Andalucía en el tráfico mundial de mercancías y captar inversores para incrementar la actividad y, por consiguiente, generar empleo y riqueza para esta zona.

Andalucía está en una situación privilegiada. Juega un papel importantísimo en las comunicaciones externas e internas de la Unión Europea, por ser la más cercana a África, separada por el Estrecho de Gibraltar, que es la ruta más transitada del mundo, y su relación estratégica con los mercados emergentes, además de tener salida tanto al océano Atlántico como al mar Mediterráneo.

La Red Logística de Andalucía, dotada de 11 nodos, tiene un enorme potencial de desarrollo. El objeto es incluir en un solo instrumento todas las infraestructuras que realicen soportes a los servicios de transportes de mercancías y a la logística. De ahí la importancia del transporte multimodal.

Los corredores Mediterráneo y Atlántico juegan un papel esencial en el contexto del comercio y comunicación de Europa con África, Asia y América, a través de nuestros puertos, acercando la Unión Europea a la nueva realidad económica mundial.

Ambos corredores propician conexiones transfronterizas y forman parte de las líneas de actuación conjuntas que viene desarrollando España y Marruecos. A su vez, estos dos corredores, al establecer un trazado interior por Madrid y otro litoral por Valencia y Barcelona, llegando ambos hasta la frontera francesa, impulsan la integración de Andalucía en los centros esenciales, de producción y consumo, españoles y europeos, facilitando especialmente la comercialización de nuestros productos.

Pero ello los objetivos más importantes para beneficiar nuestra red logística es la celeridad de las intervenciones en el Corredor Mediterráneo, donde están ubicados la mayoría de los nodos de nuestra red logística, así como el Corredor Atlántico, para afianzar la posición andaluza en los mercados nacionales e internacionales, y beneficiar a las empresas del sector del transporte, ofreciéndoles un terreno en el que asentarse, con un importante ahorro de costes, imprescindibles para que nuestros productos tengan una salida al exterior, con la disminución de costes añadidos y tener una buena implantación en los mercados.

Estos corredores son la conexión con el exterior: el Mediterráneo, mediante sus dos ramales, el interno y el costero, y el Atlántico por el interior de la Península.

Desde el Grupo Socialista, insistimos una vez más en que el Ministerio de Fomento aplique y desarrolle de forma acelerada las inversiones lineales previstas para el Corredor Mediterráneo y Atlántico para que lo antes posible tengamos capacidad de salida al exterior, y nuestros productos estén más rápidamente y a mejor coste en los mercados.

No entendemos, desde el Grupo Socialista, las intervenciones prioritarias en materia ferroviaria que está desarrollando el Partido Popular a través del Ministerio de Fomento. Necesitamos que el ramal interior del Corredor Mediterráneo se potencie más y no recibiendo pequeñas intervenciones que alargan en el tiempo el desarrollo del corredor. Esta es una exigencia que tiene el Gobierno de Andalucía y las comarcas por donde pasa el corredor, y que el Ministerio de Fomento desoye sistemáticamente.

Como nos está sucediendo en el tramo Algeciras-Bobadilla, que aún no tiene dotaciones sustanciales. Este tramo es imprescindible para el Puerto de Algeciras. Es el que más mercancías mueve y ve mermadas sus posibilidades por no tener conexión ferroviaria con el interior, Algeciras-Madrid.

¿Quizás el Gobierno del Partido Popular y su Ministerio de Fomento están condenando una vez más a Andalucía? ¿Se está beneficiando a otros puertos del Mediterráneo en detrimento del Algeciras? Pues dejo eso un poco ahí en el aire.

El Grupo Socialista insiste al Gobierno del Partido Popular en la necesidad de que el Reglamento de Fondos de Accesibilidad no sea injusto para puertos como el de Algeciras, que ha estado en continua desventaja frente a otros que han tenido conexiones terrestres con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Como ha dicho el consejero, Andalucía tiene una situación geoestratégica relevante para el comercio marítimo y terrestre. Eso condiciona y hace que incidamos en buenas estrategias logísticas para Andalucía.

Desde el Grupo Socialista, impulsaremos todas aquellas intervenciones encaminadas a realizar un sistema de transportes eficiente, que coloque nuestros productos con garantía en los mercados exteriores, minimizando los costes añadidos de nuestros productos. Impulsaremos iniciativas para seguir avanzando en el transporte intermodal, donde el transporte marítimo y ferroviario se vayan equilibrando con el transporte terrestre, dándonos una mayor y más eficaz salida al exterior. Asimismo, impulsaremos todas las acciones necesarias para convertir a Andalucía en un nodo de rango internacional.

Para terminar, desde el Grupo Socialista, queremos mostrar nuestra repulsa a la falta de respeto que el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda ha tenido en visitar la obra de la estación de alta velocidad de Huelva, sin contar con el alcalde de Huelva, ni anunciarle la intención de visitar las obras, sobre todo por tratarse de una actuación fundamental para Huelva y su provincia.

Y ahora sí, para terminar, felicitarle, señor consejero, por la exposición tan detallada que ha realizado de las conexiones exteriores de nuestra red logística, que compartimos en su totalidad. Y al mismo tiempo no quiero pasar la oportunidad de su comparecencia para, también, felicitarlo por la aprobación ayer del Proyecto de Ley de Protección de los Derechos de las Personas Consumidoras y Usuarías en la Contratación Hipotecaria sobre la Vivienda, una norma que tiene como principales objetivos acabar con los abusos en estas operaciones financieras y asegurar que la ciudadanía conozca en todo momento los derechos que le corresponden, ante qué producto se encuentra, y cómo y dónde puede ver las garantías que ofrece la Administración andaluza.

Sin más, gracias, señor presidente.

Gracias, consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor consejero para contestar a los distintos grupos parlamentarios.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Voy a intentar contestar al... No seré exhaustivo, porque han sido muchas las intervenciones, y el tiempo está tasado, señala el presidente. Por lo tanto, intentaré hacerlo..., no de forma telegráfica, pero me acercaré a la expresión más breve posible.

En primer lugar, quiero agradecer la intervención de todos los grupos y el tono que han empleado en la contestación.

Y empezando por la señora Cortés, bueno, yo creo que hay una coincidencia entre todos los grupos en que hay que trabajar conjuntamente en un plano de relaciones institucionales leales para alcanzar un objetivo que al menos en la definición teórica todos compartimos. Dice el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española que cooperar es «trabajar conjuntamente para alcanzar un fin conjunto». Yo creo que todo el mundo tiene claro que debemos trabajar para intentar convertir en oportunidades de empleo reales lo que son ahora mismo potencialidades clarísimas de Andalucía en este sector de la logística. A nadie se le escapa que la actividad logística, a pesar de ser esencialmente una actividad de servicios, tiene un soporte de infraestructuras esencial. Y que la parte más..., la fortaleza de la cadena logística está en relación con el eslabón más débil de la cadena, aunque pueda parecer una contradicción. Pero es así. La fortaleza de la cadena tiene que ver con el eslabón más débil. Si el eslabón más débil tiene 5 no prevalece la fortaleza del eslabón que tiene 35, se rompe por la más débil. Y la más débil, ahora mismo, es la falta de conectividad externa, en esa intermodalidad necesaria entre la vía marítima y la ferroviaria fundamentalmente.

Hay argumentos... La señora Cortés lo decía, y yo he escuchado hace tiempo a la ministra justificar su falta de compromiso en la relación de..., bueno, ¿cuál es la demanda realmente de transporte ferroviario del puerto de Algeciras en relación con el volumen global de mercancías que maneja? Bueno, es que es..., es una cosa un poco absurda, ¿no? Si no hay vía para salir, ciertamente, recurrir a la estadística para justificar la falta de compromiso inversor es una falacia absoluta, ¿no? Por tanto, lo que hay que hacer es generar las infraestructuras y después vendrá la demanda. O aprovechando la infraestructura generada induciremos demanda. Por lo tanto, eso no vale como justificación, y yo coincido con su apreciación de que es una manera burda de salir de una situación que lo que denota es falta de compromiso.

La señora Escrivá hablaba de..., en su primera manifestación, igual, que trabajemos conjuntamente para aprovechar de forma sinérgica lo que cada uno tiene que hacer, aportar y responsabilizarse. Yo estoy de acuerdo. Pero luego hace una afirmación con la que..., me va a permitir que haga una matización. No se puede meter dentro de la esterilidad en la confrontación política a todo el mundo por igual. Este gobierno está demostrando cuál es su trabajo en relación con las áreas logísticas de Andalucía. Y el Gobierno de la Nación, que tendría que estar trabajando en esto —más allá, luego le contestaré al señor Romero—, ha manifestado, por la vía de los hechos..., seguramente que él tiene un problema de contabilidad y cuando le hablan del Corredor Mediterráneo, no es capaz de distinguir, o no le interesa distinguir, lo que es el ramal litoral del ramal central. Y claro, los números metidos todos en el mismo saco dan una conclusión aritmética que nada tiene que ver con la realidad que estamos hablando respecto a Andalucía. Pero la esterilidad no existe. Este Gobierno está trabajando, y está trabajando... Yo llevo un mes en la Consejería, poco más. Yo estoy hablando del periodo de gobierno en el que yo estoy. En fin, yo no tengo el sentido de..., el *adanismo* de pensar que todo el mundo ha empezado cuando yo he llegado, ¿verdad? Hay mucho tiempo, muchos esfuerzos, de la sociedad andaluza y del Gobierno de Andalucía para hacer prosperar esta tierra, en muchos campos, también en este. Queda mucho por hacer, sin ninguna duda, pero nada más lejos de instalarnos en la resignación y decir que, bueno, que los esfuerzos han sido baldíos o estériles. Para nada. Y cuando hablamos de ejecución presupuestaria, bueno, en relación con fondos europeos, la Consejería de Fomento y Vivienda va a ejecutar más de lo que tenía asignado en términos porcentuales al comienzo de la legislatura..., al comienzo del periodo que ahora termina de ejecución de fondos europeos, más del ciento por ciento. Por tanto, elementos que... Y le cito ejemplos, algunos ya han sido objeto también de información mediática en estos días. La consideración de gran proyecto europeo del metro de Granada, pues ha permitido, efectivamente, incrementar los recursos con los que se ha podido contar de Fondos Feder. Lo mismo con el tren tranvía de la Bahía de Cádiz, igual con la Autovía del Almanzora o la Autovía del Olivar. Que tiene que ver, por cierto, con lo que el señor Gil de los Santos planteaba en relación con que...

Yo he dicho que las infraestructuras tienen ideología, claro. ¿A alguien le suena eso raro? Las infraestructuras tienen ideología. Y cuando se decide, hace muchos años, hacer el Ave entre Madrid y Sevilla, antes que el de Madrid y Barcelona, que parecería que desde el análisis puramente, entre comillas, de la racionalidad económica, habría que hacerlo primero, había una apuesta ideológica, de tratar de forma desigual, intencionadamente, realidades sociales que eran distintas para intentar corregir los desequilibrios. Eso es evidente. Y cuando hablamos de eso, y estamos hablando de la realidad hoy de Andalucía, la Autovía del Almanzora, que es en el oriente de Andalucía; y la Autovía del Olivar, que conecta tres provincias de interior de Andalu-

cía —Jaén, Córdoba y Sevilla—, son apuestas ideológicas por articulación del territorio y por generación de oportunidades de desarrollo. Y eso no forma parte de algo que estemos improvisando. Usted dice: pongámonos a trabajar... No, no, llevamos mucho tiempo trabajando. ¿Que hay que revisar el Plan Pista? Sin duda. Pero ciertamente, el Plan Pista, como otras planificaciones anteriores, ha servido entre otras cosas para que estas necesidades en términos de articulación territorial, de equilibrio, de generación de oportunidades de empleo, estén desarrollándose.

Es verdad que ha habido un parón en las infraestructuras. Porque es verdad que las infraestructuras no se improvisan. Pero yo creo que tenemos que acercarnos con un mínimo de rigurosidad en el análisis a la hora de describir una realidad. ¿Hay infraestructuras paradas? En el conjunto del Estado, y también en Andalucía. Y yo lo he dicho en varias ocasiones. Naturalmente, no voy a hacer el papel del consejero de Salud, ni de la consejera de Educación, que ya lo hacen y lo hacen muy bien. Yo intento maximizar los recursos que la Consejería de Fomento y Vivienda tiene que manejar. Pero no soy ajeno a que estoy en un gobierno que ha hecho una apuesta política intencionada, y es que los pilares sobre los que se sustenta una sociedad decente, que es igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios básicos, como las aulas de educación, estén por delante de otras cosas.

Y no renunciamos a la inversión, claro, obviamente, y estamos... Yo hace pocos días estuve en la Autovía del Almanzora, en la presencia de la apertura de un tramo para que los ciudadanos lo utilizaran, ¿verdad? Pues, retomar infraestructuras que estaban paradas, a medida que está siendo posible digerirlas presupuestariamente, y estamos avanzando en esa situación. Y hemos comprometido, antes de final de año, el inicio de otro tramo de esa autovía. Insisto, oriente de Andalucía, espacio donde estamos hablando de potenciar, potenciar un activo, al final, al servicio del desarrollo, porque [...] es la zona de España con mayor nivel de exportación de mármol con diferencia. Bueno, eso forma parte del trabajo del Gobierno de Andalucía.

Por lo tanto, yo no pretendo echar balones fuera, ni que la pelea política acabe conduciendo a la esterilidad. No, no. Yo creo que cada uno tiene que hacer las cosas a las que se ha comprometido, de las que ha respondido ante los ciudadanos cuando les ha pedido la confianza. Y que cada uno explique sus acciones y sus omisiones, si puede. Nosotros estamos explicándolas, y hemos dicho con toda claridad que efectivamente se ha parado la obra pública. ¿Se podía haber hecho de otra manera? Ciertamente. ¿Obedecía a capacidades del Gobierno de Andalucía? No. Yo he criticado... Creo que lo decía el primer día, en la primera comparecencia; y lo sigo haciendo, porque es criticable... Otra cosa es que nos declaremos insumisos y no cumplamos los objetivos que quien tiene potestad para fijarlos, ha fijado. Pero a mí no me parece razonable, en términos políticos, que se haga una distribución tan asimétrica de los márgenes que, en aplicación del criterio de déficit que ha impuesto Europa a España, se hace por parte del Gobierno de España. Y se impone a las comunidades autónomas un ejercicio de austeridad que está mucho más allá de lo razonable. Yo creo en la austeridad, pero la austeridad no es acabar cercenando las posibilidades de atención de servicios públicos básicos. Y lo que se hace a las comunidades autónomas, a Andalucía de forma particular además, porque hace pocos días decía..., contraviene el compromiso que el presidente del Gobierno tuvo con la presidenta de la Junta de Andalucía, que la liquidación de la entrega a cuenta de 2013, que 285 millones de euros plantean que formen parte de un golpe más a la capacidad de acción política. Y hablamos de educación, de salud, de dependencia, de infraestructuras, del Gobierno de Andalucía.

Y por tanto, yo creo que... Señala usted también alguna frase, que no es especialmente dichosa, del presidente de Adif. Que la red del Ave no tiene ni pies ni cabeza. No, lo que no tiene pies ni cabeza es un comentario del presidente de Adif en esos términos, eso es lo que no tiene pies ni cabeza, en ningún sentido, ¿verdad? Porque además los datos de explotación que él mismo dio hace poco..., es que hay un superávit ya, y tiene éxito en términos de explotación económica la inversión que se ha hecho en el Ave. Bueno, manéjense criterios de comercialización que estén en sintonía con las demandas de los ciudadanos y mejoraremos la cuenta de resultados. Porque, claro, el criterio..., ¿no tiene ni pies ni cabeza que el Ave venga a Sevilla y sí que vaya a Valencia o vaya a Barcelona? Bueno, pues, seguramente, eso forma parte del acercamiento ideológico con que alguien acaba posicionándose, bien legítimo, pero naturalmente entenderá usted que yo no lo comparto.

Sí estoy de acuerdo en una cosa, porque forma parte todo de la misma manera de acercarse a las cosas. Y esa es la justificación de por qué cada uno tiene un posicionamiento político distinto, ¿no? Yo lo he dicho en muchas ocasiones y lo sigo repitiendo, me parece que el esquema aquí no es solo que crezcamos en términos económicos, que por supuesto hay que favorecer las oportunidades de crecimiento económico, pero el discurso no puede reducirse al crecimiento..., que estamos en el 3 o en el 3,5%. ¿Cómo se distribuyen o se redistribuyen las consecuencias de ese crecimiento? ¿Sobre qué pilares se plantea ese crecimiento, sobre el salario de miseria propiciado por una reforma laboral que está conduciendo a que gente trabajadora sea necesariamente pobre? Pues, evidentemente, eso no lo compartimos, claro, ¿eh?

Bueno, pues estamos hablando de crecimiento, pero es una condición necesaria pero no suficiente. Hace falta redistribución y, por supuesto, hace falta respeto a los sistemas naturales que soportan la vida al final de todo, porque esa parte, que es un aparentemente intangible, tiene mucho que ver con la cuenta de resultados del conjunto de la sociedad, y no se pueden plantear externalidades ambientales negativas sin tener en cuenta que tenemos que cambiar el ritmo de algunas cosas. Yo anteayer estaba..., creo que anteayer, en el metro de Granada y hablaba de esto, ¿no? Parece que todo el mundo tiene que sentirse preocupado cuando... Primero, hay un eje estratégico en la Unión Europea que dice Transporte y Energía, ¿vale?, el Eje 4, prioridad; un objetivo de 20-20-20, limitación de emisiones, sustitución de fósiles por... Bueno, eso que compartimos en el ámbito global, llevémoslo a la acción local, y eso representa que estamos impulsando... Por cierto, la única comunidad autónoma que tiene dos suburbanos en funcionamiento, y un tercero a punto de empezar, la única en toda España. Es una apuesta por la sostenibilidad del transporte y por ese compromiso desde lo local con lo global, ¿eh?

Por lo tanto, nada que represente tener que empezar ahora desde cero, aquí..., un trabajo perfectamente planificado, perfectamente orientado, necesariamente sometido a revisión. Y el Plan Pista está sometido a revisión, por supuesto, pero no estamos yendo a trompicones. Los clásicos lo son, porque, efectivamente, su pensamiento tenía bastante solidez como para perdurar durante siglos, ¿verdad? Y decía Séneca, creo que era, «nunca hay viento favorable para barco que no sabe a qué puerto se dirige», ¿verdad? Bueno, pues el Gobierno de Andalucía, en este tema de las redes logísticas y el transporte sostenible en los ámbitos metropolitanos, sabe dónde quiere ir y está yendo en esa dirección. Otra cosa es a qué velocidad nos acerquemos a cumplir el objetivo, y la reducción de la velocidad con la que nos acerquemos tiene que ver con las políticas que se han planteado. Seguramente, cuando hablemos ahora de vivienda tendremos ocasión también de hablar de [...], ¿verdad? Con las dificultades que ha generado, bueno, una crisis que trae causas de otras de-

cisiones políticas tomadas en otros ámbitos, pero que no podemos ignorar a la hora de ver qué camino elegimos para sortear la crisis.

Señor Romero... Bueno, yo empezaré... Prefiero, en la medida de lo posible, buscar espacios de acuerdo y de concordia más que de discrepancia. Estoy de acuerdo con usted en la primera de las afirmaciones; en el resto, lamentablemente, no, ¿eh? La primera, que es la descripción de las oportunidades que tiene Andalucía en relación con el aprovechamiento de su posición geoestratégica. En eso estamos de acuerdo, yo creo que todos estamos de acuerdo. Ahora, a partir de ahí empieza usted a hacer una serie de afirmaciones que yo creo que no tienen base en la que sostenerse, desde mi punto de vista, ninguna. Critica usted, además, el Plan Pista, ¿no? Bueno, el Plan Pista, es que está en revisión, pero es que el hecho de que esté en revisión no significa que la parte que mantiene viva el Plan Pista, que está perfectamente fundamentada..., que tuvo el proceso de participación social amplio que tuvo en su momento, anule los objetivos que se plantearon, para nada. Lo mismo que el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Vivienda que el ministerio ha puesto en marcha —que está sin aprobar, por cierto, ¿eh?— define toda una retahíla de intervenciones en el conjunto del Estado —en lo que se refiere a Andalucía también— sin horizonte temporal ni presupuestario. Supongo que eso estará mejor planificado que el Plan Pista, al que usted se refiere, ¿verdad?

Si usted dice que estamos parados, es que entonces no conoce con un mínimo de detalle lo que estamos haciendo. En Antequera, por ejemplo, está puesto en marcha enlazar con una inversión de 40 millones de euros, 23 millones de euros del ámbito privado y 17 millones que ha puesto la Agencia de Puertos de la consejería. En el [...] de la Bahía de Algeciras hace pocos días se licitaba la electrificación con 5,4 millones de euros, y en la Zona Franca, una inversión de 40 millones de euros. Bueno, eso, además... Claro, no plantee usted esto ignorando una realidad que existe, y al tiempo diciendo algo que forma parte de las contradicciones que ustedes utilizan de manera frecuente. No vale que haya, y en eso estamos de acuerdo, inversiones públicas esterilizadas cuando no hay ninguna demanda... Y aquí estamos hablando de cooperación público privada, es decir, ¿las áreas logísticas, quién las tiene que implementar a la postre, en términos de oportunidades de empleo? Las empresas. Y las empresas ven, o no, oportunidades de legítimo beneficio, no son organizaciones no gubernamentales, van a ganar dinero. Y en la medida en que están viendo que la intermodalidad mar-ferrocarril no existe, de momento, no tienen muchos estímulos para empezar a ver las oportunidades que el inmediato futuro les va a deparar, ¿eh? Siéntase usted preocupado por el tema. Y yo espero que mañana, que voy a entrevistarme con la ministra..., si usted pone en suerte, en términos políticos, velando por los intereses de Andalucía, la actitud del ministerio, nos irá mejor a todos. Por lo tanto, vuelvo a su primera parte, que es la única con la que coincido, que son oportunidades que no podemos desaprovechar en el conjunto de Andalucía.

Y, por lo demás, bueno, un comentario más que usted hace, que es que..., bueno, yo creo que..., se lo voy a plantear también a la ministra, ¿eh? Es el comentario en relación con una supuesta esterilidad también en la inversión que representaba el eje ferroviario Sevilla-Málaga. Yo dije hace pocos días, y lo reitero, que me parece magnífico que el Gobierno de la Nación haya decidido en esta coyuntura —y digo coyuntura— dedicar 27 millones de euros a hacer un *bypass* que permita cortar en 15 o 20 minutos el tiempo de desplazamiento entre Sevilla y Málaga, no tengo nada que criticar sobre eso. Pero si alguien pretende con eso hacer una enmienda a la totalidad de lo que representó una apuesta estratégica, que lo sigue siendo, para el con-

junto de Andalucía, el eje Málaga-Sevilla por donde estaba trazado, con la aquiescencia del Gobierno de España y de la Unión Europea, se está equivocando. Y cuando las circunstancias, desde el punto de vista de los recursos presupuestarios de cooperación, tanto de la Unión Europea como del Gobierno de España y de la Junta de Andalucía lo permitan, eso hay que retomar, porque estamos hablando de reducir el tiempo a la mitad, y eso, para conectar las dos grandes conglomeraciones urbanas de Andalucía, o las dos más grandes, evidentemente es una oportunidad también, que alguien no puede despachar diciendo: «Hemos hecho un *bypass* y se acabó la historia y, además, los que fundamentaron la otra solución, más ambiciosa, más racional y más estratégica, se equivocaron», para nada, ¿eh?

Por lo tanto, hay un determinado espacio de cooperación que yo espero que al final acabe concretándose en eso, en un compromiso o que tenga presupuesto o calendario y que, al final, hombre, dé una cierta capacidad de hacer un análisis aritmético un poco más preciso que el que usted hace. Porque, claro, 4.500 millones de euros cuando hablamos de Corredor Mediterráneo, ¿eh?,... Hablamos de Corredor Mediterráneo..., ramal litoral del Corredor Mediterráneo, no ramal central. Porque, claro, mientras que los demás corren, y el puerto de Valencia se posiciona mejor, y ya no hablo de Tánger Med, en la otra orilla del Mediterráneo, y del puerto de Barcelona, pues, claro, quien está parado..., parado desde el punto de vista de la intercomunicación, de la intermodalidad mar-ferrocarril, no desde el punto de vista de las condiciones marítimas de imbatibilidad, que las tiene, el puerto de Algeciras, que esas por mucho que corran otros puertos no van a conseguir. Porque, efectivamente, es un espacio digamos de condiciones naturales con el que nadie va a poder competir. Pero en este sí y, por lo tanto, lo que hay que procurar es que esa demora que se está produciendo acabe teniendo por parte del Gobierno de España una mayor voluntad que nos permita avanzar conjuntamente.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/APC-000109. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas puestas en marcha por el Gobierno andaluz para hacer frente a los desahucios de vivienda habitual y protección de los deudores hipotecarios

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión.

[Intervención no registrada.]

Hay una segunda, perdón, perdón, sí. Perdón, perdón, se me había... Sí.

Comparecencia del señor consejero de Fomento y Vivienda a fin de informar sobre las medidas puestas en marcha por el Gobierno andaluz para hacer frente a los desahucios de vivienda habitual y protección de los deudores hipotecarios, que la formula el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía.

Tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias de nuevo, señor presidente.

Efectivamente, se trata de una petición de comparecencia del Grupo Popular en relación con los desahucios de la vivienda habitual como consecuencia de la...

Hace..., señalaba antes, apenas dos semanas que estuvimos en esta comisión también, exponiendo las principales líneas de actuación de la consejería en materia de vivienda en esta legislatura.

La crisis económica, y yo creo que al final hay que insertar el problema que tenemos hoy, sin ninguna duda, un problema grave, un problema muy serio, un problema que afecta a la dignidad de muchas personas que se han visto sometidas a una situación de riesgo de pérdida de su vivienda, tiene su antecedente en esa crisis económica y financiera que estamos viviendo todavía, a pesar de las cosas que dice el Gobierno respecto a la salida de la misma.

A la pérdida de empleo, consecuencia de la crisis, se ha unido inevitablemente la situación de insolvencia económica sobrevenida de muchas familias. Desde el comienzo de la crisis ha habido más de dos millones de personas que han perdido su empleo, y determinadas medidas tomadas por el Gobierno de España han contribuido, además, al debilitamiento de la red de protección social, restringiendo y dificultando el acceso a las prestaciones sociales y a un tema muy importante: a la protección por desempleo. Y reparen en esto, porque la insolvencia de mucha gente tiene que ver con la pérdida de empleo y tiene que ver con la desprotección de millones de personas que no tienen acceso a un subsidio ni a una prestación por desempleo, y consecuentemente la imposibilidad de hacer frente al pago de sus deudas, bien relacionado con la amortización de una hipoteca o de un alquiler.

El Gobierno de Andalucía, en el marco de sus competencias, ha hecho de la lucha por una vivienda digna, tal y como establece la Declaración de Derechos Humanos, la Constitución y el propio Estatuto, una tarea prioritaria. Se ha intentado mejorar la situación de los ciudadanos andaluces que viven en la amenaza de

perder su vivienda mediante, en primer lugar, la puesta en marcha, y lo fue en octubre de 2012, del Programa Andaluz de Defensa de la Vivienda, que ustedes conocen, al que más adelante me referiré, y también con un segundo momento con la promulgación de la ley de medidas para asegurar la función social de la vivienda, que fue recurrida, como saben, al Tribunal Constitucional por el Gobierno de la Nación. Y con estas medidas, Andalucía iniciaba la lucha contra las ejecuciones hipotecarias desde el ámbito de la legalidad.

Se publicó, por otra parte, la orden que convoca, esto es la tarea de anteriores medidas en términos..., desde la perspectiva de la prevención, y esta como herramienta para, una vez producido el problema, si no se ha llegado a una solución exitosa con antelación por la vía de la intermediación, de la negociación, en este caso, como digo, con una orden para convocar ayudas a personas que se han visto en esa situación de privación de su vivienda, con un presupuesto de algo más de 2,3 millones de euros, que permitía la financiación o la subvención de un alquiler social para estas personas. Y quiero recalcar que, desde el inicio de esta legislatura, ha sido una prioridad que personalmente he asumido como un espacio de necesidad de interlocución con los agentes sociales, económicos, con entidades financieras, con todos los que al final pueden hacer alguna aportación para intentar paliar las consecuencias de este momento grave para muchas familias. He mantenido reuniones con el defensor del pueblo; lo he hecho con entidades financieras, lo he hecho con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias; lo he hecho también con las plataformas, las organizaciones no gubernamentales comprometidas en esta tarea. Y estoy convencido, y lo he planteado en términos de necesaria cooperación con instituciones, como ayuntamientos, diputaciones, que son las instituciones más cercanas, al final, al ciudadano, y que ciertamente están plenamente concernidas por lo que les ocurre a sus vecinos.

En esta misma dirección, planteamos la colaboración con el Consejo General del Poder Judicial o planteamos una demanda de cooperación con el consejo, de manera que nos permita tener y compartir información en tiempo que sea útil para poder reaccionar con prontitud y evitar que las familias se encuentren desamparadas en la calle cuando no hay otra forma de resolver ese conflicto entre el derecho a la vivienda y el derecho a la propiedad, que a veces es, lamentablemente, difícil o imposible de armonizar.

Contemplamos también la posibilidad de establecer un protocolo de actuación con el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en materia de protección de las personas en situación de pérdida de su vivienda en dos líneas fundamentales: por un lado, para difundir la existencia del sistema andaluz de información y asesoramiento integral en materia de desahucios, que se pondrá en funcionamiento... Ayer el Consejo de Gobierno aprobaba, como se ha señalado antes, esta ley, que estará en tramitación parlamentaria a partir de ahora; y, por otro lado, constatar la situación de vulnerabilidad y de riesgo de exclusión de los deudores hipotecarios mediante la solicitud de informes a los juzgados y a los servicios sociales.

Y también, como anuncié en la comparecencia ante esta comisión, instaremos al Gobierno central a que convoque una reunión de la Conferencia Sectorial de Vivienda, de la que forma parte, lógicamente, el ministerio, para intentar poner en sintonía, poner en común las aportaciones que se puedan hacer para luchar de forma más eficaz contra los desahucios.

Paralelamente, para adecuar la legalidad vigente a la exigencia de los ciudadanos, Andalucía ha dado un nuevo impulso legislativo que nos permitirá avanzar en las condiciones idóneas de protección del derecho a esa vivienda digna. El pasado 19 de junio, como usted saben y conocen, el Gobierno andaluz aprobó dar luz

verde a dos anteproyectos de ley: uno de ellos, aprobado ya como proyecto de ley ayer en el Consejo de Gobierno, y el otro, todavía en fase de tramitación, que es el Anteproyecto de Ley de Retracto, que ustedes conocen. El segundo al que me refería, aprobado en el primer Consejo de Gobierno y ayer aprobado ya como proyecto de ley, es el de protección de los derechos a las personas consumidoras y usuarios, en la contratación de préstamos y créditos hipotecarios sobre su vivienda.

El Anteproyecto de Ley de Retracto permitirá a la Junta, como conocen, ejercer el derecho de compra preferente de las viviendas afectadas. Y con la figura del retracto el Gobierno andaluz pretende facilitar, mediante un alquiler social, la permanencia en su hogar de las familias afectadas por ejecución hipotecaria. Con esta norma, a su vez, se incrementa el parque público de vivienda residencial, asegurando una mayor oferta para personas en situación de vulnerabilidad.

El texto establece la creación de un área de retracto en la que se podrá intervenir, y que se fijarán en función de la situación económica de las familias residentes, de la demanda de viviendas, de las características de los inmuebles y de la incidencia histórica de los desahucios en estos ámbitos. Excepcionalmente, y siempre que esté debidamente justificado, se podrá aplicar esta fórmula fuera de las áreas de retracto que se definan. Será el Plan Autonómico de Vivienda el que recogerá la delimitación de estas áreas y fijará los criterios socioeconómicos que deben reunir las familias afectadas por una ejecución hipotecaria para activar la intervención de la Administración.

El anteproyecto de ley, como precio de la vivienda, fija la cantidad que se estipule en la resolución judicial. Además de este importe, la Junta abonará los costes asociados a la operación, salvo los derivados de la cancelación hipotecaria, que deberán ser asumidos por las entidades financieras.

Para facilitar el ejercicio del derecho de retracto por parte de la Administración, el anteproyecto de ley prevé una serie de obligaciones para los diferentes estamentos y profesiones que intervienen en los procesos de desahucios —órganos judiciales, registradores de la propiedad, notarios, entidades financieras—, y estas obligaciones consisten básicamente en informar a la Junta de Andalucía que están inmersos en un proceso de ejecución hipotecaria para que la Administración autonómica sopesa si es aplicable el ejercicio de su derecho de retracto.

El anteproyecto también prevé que las Administraciones locales puedan ejercer, previo acuerdo suscrito con la Junta de Andalucía, este derecho sobre las viviendas que se encuentran en esta situación dentro de su municipio, si así lo consideran oportuno.

Por otra parte, el texto incluye una modificación de la Ley 13/2005, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, al objeto de reforzar la protección de los adjudicatarios de los inmuebles mediante la ampliación de los supuestos sancionadores. De este modo, introduce una sanción como muy grave, con multa de entre 30.001 a 120.000 euros, la no devolución por parte de los promotores de las cantidades entregadas a cuenta por los adjudicatarios en caso de resolución del contrato de compraventa, un supuesto que hasta ahora no estaba tipificado como infracción. También se tipifica como infracción el incumplimiento del deber de posibilitar la ocupación de la vivienda protegida por personas físicas que reúnan los requisitos, cuando la propia de las mismas corresponda a personas jurídicas.

Por su parte, el proyecto de ley, y hablo de Proyecto de Ley de Protección de los Derechos a las Personas Consumidoras, como antes señalábamos, crea nuevos instrumentos de arbitraje y de protección, en concre-

to el texto prevé la creación de una sección específica de la Junta Arbitral de Consumo de Andalucía, con la denominación de Tribunal Arbitral Andalúz para Ejecuciones Hipotecarias y Desahucios, al que deben adherirse las entidades que otorguen préstamos para vivienda en Andalucía.

Por su parte, las personas consumidoras y usuarias podrán tener información sobre las empresas prestamistas registradas en este registro. Se impulsa así la mediación extraprocesal previa o simultánea con cualquier procedimiento de ejecuciones judicial o notarial, a fin de lograr soluciones consensuadas, que es lo que pretendemos, que permitan que las personas afectadas puedan mantener el uso de su vivienda como objetivo fundamental.

El proyecto de ley, igualmente prevé la creación del Sistema Andalúz de Información y Asesoramiento Integral en materia de Desahucios, un instrumento del que podrán hacer uso todas aquellas personas afectadas por procedimientos de este tipo relativos a vivienda habitual y permanente, tanto en los casos de ejecuciones hipotecarias, como en los supuestos de impago de rentas procedentes del alquiler.

Se prestará atención singularizada y prioritaria a colectivos en situación de emergencia social y económica, como las víctimas de violencia de género y a personas con dificultades por motivos de exclusión social. A todos ellos, se les asistirá con una triple vertiente que abarca la prevención, la intermediación y la protección, tal y como se planteaba en el Programa de Defensa de la Vivienda en 2012.

A través de la red de oficinas que se creó en ese momento, en cada una de las provincias se han atendido a 18.689 casos hasta ahora, y con el apoyo de la consejería se ha conseguido que 7.568 personas sigan hoy viviendo en sus casas.

Esta iniciativa pionera ha servido para articular un bloque institucional contra los desahucios en Andalucía, de forma que 261 ayuntamientos andaluces, una diputación, la de Huelva, y dos mancomunidades, se han adherido mediante un convenio a este programa, además de distintos colectivos, como la Cruz Roja, el Consejo Andalúz de Trabajadores Sociales. Y esperamos fortalecer de forma notable este bloque institucional con los nuevos planteamientos que se están haciendo en la dirección de fortalecer ese espacio normativo y buscar espacio de complicidad y de cooperación con el resto de actores y los ayuntamientos y diputaciones; y por supuesto todo el colectivo de actores sociales tienen un papel fundamental.

Dentro de ese marco de reforzamiento, como les decía, de normas y con el respeto absoluto a lo que tiene que ser la autonomía de ayuntamientos y diputaciones, creemos que es posible ese refuerzo del bloque institucional, mejorando la capacidad de intervención y, a la postre, la eficacia, tanto en esa tarea de prevención como en la de intermediación, como en la de protección.

El nuevo proyecto mantiene además el contenido del texto inicial que estaba dirigido a acabar con los abusos de las operaciones financieras relacionadas con las hipotecas y asegurar que la ciudadanía conozca en todo momento los derechos que le corresponden, ante qué producto se encuentra, y cómo y dónde pueden hacer valer las garantías que ofrece la Administración en esta dirección.

El texto establece medidas frente a las cláusulas abusivas, partiendo del respeto a la legislación estatal en la materia. Impone nuevos deberes a las empresas prestamistas, de tal manera que las entidades deberán advertir de la existencia de cláusulas suelo y techo, del posible riesgo de perder la vivienda en caso de incumplimiento, de si la garantía alcanza al resto de bienes del consumidor, y si de las condiciones ofertadas están vinculadas a la contratación de servicios adicionales.

Garantiza derechos en materia de información con la exigencia de dos nuevos documentos adicionales: el de información precontractual complementaria, y el de información personalizada complementaria, que entre otros contenidos recogerá una tabla de oscilaciones de los tipos de interés. Y con el reconocimiento de la persona avalista como sujeto protegido, lo que supone que tendrán acceso a la misma información que quien suscribe el préstamo.

Incrementa la transparencia de las comunicaciones comerciales y de la publicidad, estableciendo la obligación de facilitar información básica en el caso de que se indique un tipo de interés y haciendo posible la comparación de las ofertas a diferentes entidades y la creación del índice de documentos de entrega preceptiva.

Establece la elaboración del contrato hipotecario de confianza, un modelo de contrato que cuenta con la garantía de la Junta de Andalucía y de las asociaciones de consumidores. Y, por último, el proyecto modifica y endurece el actual régimen sancionador recogido en la Ley de Defensa y de Protección de los Derechos de los Consumidores y Usuarios de Andalucía.

Como ven sus señorías, una prolija norma en la lucha contra los desahucios, pionera en España, que los distintos grupos parlamentarios podrán, lógicamente, debatir y enmendar, en su caso, en la tramitación parlamentaria, con lo que espero que se enriquezca esta norma en su tramitación en la Cámara.

El compromiso de la Junta de Andalucía es firme. Desde julio de 2012 hemos paralizado todos los desahucios en el parque público de viviendas propiedad de la comunidad autónoma. Andalucía cuenta con un parque público de más de 100.000 viviendas, de las que 84.400 pertenecen a la Junta de Andalucía, estando el resto en manos de corporaciones locales.

Aquí nadie pierde su vivienda, en el parque público, por falta de pago. Y quiero enfatizarlo en este momento, porque hay ocasiones en los que acontecimientos de otra naturaleza levantan mucha expectación y pasan desapercibidos, mejor que pasen desapercibidos, pero el compromiso político está ahí, en términos de contraste con lo que ocurre en otros espacios gobernados por otras opciones políticas.

Consciente de la responsabilidad que tenemos en estos momentos y en el ámbito limitado de nuestras competencias en esta materia, el Gobierno andaluz quiere seguir avanzando en la lucha contra los desahucios de la vivienda habitual y en la protección de los derechos de los deudores hipotecarios. Y queremos mantener y ampliar nuestro esfuerzo en concurrencia, como decía, con otras instituciones y con otros agentes sociales para hacer un abordaje eficaz de un problema que enfrenta, como bien saben todos ustedes, y no es fácil, la armonización de dos derechos fundamentales que colisionan, que es el derecho a la propiedad y el derecho a la vivienda. Y en ese espacio de búsqueda de un punto de encuentro, que no acabe sacrificando lo que pretendemos evitar, que es la ocupación de la vivienda por parte de las personas en situación vulnerable, nos van a encontrar para trabajar coordinadamente con el resto de instituciones y, por supuesto, con los grupos parlamentarios de esta Cámara en lo que se refiere a la tramitación de las leyes una vez que estén en trámite parlamentario.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Ahora creo que sí, tiene la palabra su señoría doña Alicia Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señorías. Muchas gracias, señor consejero, por su comparecencia.

Yo he querido iniciar mi tarea de oposición en este Parlamento con una iniciativa como esta, extremadamente sensible, de la que mi partido, y yo particularmente me vengo ocupando, como es el tema de los desahucios. Por una razón fundamental, porque estoy convencida, realmente estoy convencida de que se puede hacer mucho, mucho más de lo que se ha hecho hasta ahora, en favor de unas personas que tienen un problema gravísimo que difícilmente pueden solucionar.

Yo les voy a hablar de tres partes en esta comparecencia, en esta exposición. Quiero hacer un poquito de historia, quiero hablar de los datos y quiero decirles qué es lo que queremos pedirle.

Mire, en esta comunidad, en Andalucía, los desahucios, las ejecuciones hipotecarias, los desahucios del alquiler o de impagos de hipotecas, que estamos hablando de los dos casos, a los cuales ustedes no ha aludido, nunca fueron un criterio para la adjudicación o el ofrecimiento de ayudas o la adjudicación de vivienda protegida. Nunca.

Por eso, nuestro trabajo ha sido, en vez de echar leña al fuego de la demagogia, tratar de aportar soluciones con sentido común. Ya, en el año 2008, con una crisis incipiente, mi grupo trajo a este Parlamento iniciativas que siempre fueron rechazadas por el Gobierno andaluz, como por ejemplo la oficina en defensa de la vivienda, o como por ejemplo los convenios con el Poder Judicial, o como por ejemplo los acuerdos con los bancos. La situación se fue agravando, y debo decirle que ni Chaves ni Griñán y por supuesto ahora la señora Díaz les ha permitido entrar realmente en el tema de los desahucios.

Mire, cuando usted ha empezado a hablar de las iniciativas ha puesto el punto de inicio en octubre del 2012. Pues en esa fecha, en octubre del 2012, cuando se aprobaron las oficinas en defensa de la vivienda, ya se habían producido en Andalucía, con las políticas socialista de su Gobierno, en el Gobierno de la Nación y en Andalucía, desde el 2008 al 2011 se habían producido más de 63.000 desahucios, sin que ni el Plan Autonómico de la Vivienda, como digo, ni los gobiernos socialistas se ocuparan nunca de este problema.

Y yo, desde luego, quiero decirle, sin embargo, que cuando en el 2011 el Partido Popular llegó al Gobierno de la Nación la situación era muy delicada, y se abordó el problema brindado al Partido Socialista la participación en una mesa de diálogo de la que posteriormente se levantó.

Pero no hay tiempo de incidir mucho en el pasado, yo quiero hablar, porque hay futuro por delante. Solo le voy a recordar que su Gobierno, Zapatero, fue quien no hizo nada para evitar los desahucios. La ministra Chacón aprobó los desahucios exprés, y la ministra Salgado se negó a la dación en pago de la vivienda.

Y esto se contrapone con la memoria reciente de lo que ha hecho el Partido Popular, que es parar los desahucios a las familias más vulnerables en toda España. Una familia que no tiene ingresos, que tiene familia numerosa, que está en el paro y que tiene menores o mayores a su cargo, hoy día no es expulsada de su vivienda, hasta el año 2017. Y esto ha sido gracias al Partido Popular. Y también por aprobar un código para los bancos que permite quitas, reestructuraciones de deuda, incluso daciones en pago, aquellas que no podían hacerse. Por eso, yo creo que mi partido ha dado un gran paso en esa materia, poniéndose al lado de las personas, de las familias, poniendo mucho sentido común en el equilibrio ese que usted cita de la propie-

dad privada y el derecho a la vivienda. Y esto contrasta con lo que ha hecho y hace su partido y su Gobierno, que ha sido nada. Y en el mejor de los casos pedir perdón. Créame, ha sido así.

Estos son los antecedentes. Y si hablamos a nivel de partido, han sido estos. Pero si descendemos a Andalucía, pues igualmente nada. Tan solo en la legislatura anterior se han puesto en marcha las oficinas, como usted bien ha citado. Y esas cifras que usted ha dado están muy bien, y se han podido hacer precisamente porque en el 2011 se inició una modificación legal a nivel de toda España. Y lo han hecho..., si lo han reconocido ustedes y la anterior consejera de Vivienda. Lo que han hecho en esas oficinas en defensa de la vivienda es informar a los andaluces de las modificaciones legales aprobadas por el Partido Popular, de los decretos que se han aprobado. Y, gracias a eso, se han podido evitar muchos desahucios. Si bien es cierto... Pero si bien ustedes se quedaron en la información y en la mediación a los afectados por desahucios, pero no se preocuparon de ofrecer alternativas a las personas que tenían un desahucio en firme, o que ustedes llegaban tarde o que provenían de desahucios del alquiler, que son muchos. No hicieron un plan de vivienda que priorizara la solución a los desahucios y lo que hicieron fue dedicar la legislatura a aprobar otra ley. Y quiero recordarle que ya había una ley, la Ley del Derecho a la Vivienda, que iba a permitir a los andaluces reclamar, incluso ante un juzgado, el derecho a una vivienda. Pues bien, lo que hicieron fue aprobar otra ley, la Ley de la Función Social, inconstitucional, porque lejos de solucionar el problema excedía de las competencias de la comunidad. Además de ser una ley realmente ineficaz, porque creo que usted citó que había abierto 47 expedientes para solucionar el problema de desahucios, frente a los miles que se produjeron en la pasada legislatura. Y ahora lo que hacen es anunciar dos leyes más, la de los consumidores hipotecarios, conocida como la «ley Valderas», que, bueno, fue un escándalo lo que el vicepresidente del Gobierno anterior, el señor Valderas, por lo que protagonizó en su propia vivienda; y la otra ley, la Ley del Retracto, la «ley Colau», que ustedes han copiado para Andalucía. Dicho esto, estas dos leyes no son medidas puestas en marcha ahora, serán lo que usted anuncie. Y ahí nos va a tener al Partido Popular, aportando propuestas, como lo hemos hecho en las anteriores. Aunque espero que con usted sirva para más, ¿eh?, porque en las anteriores hicimos hasta 82 enmiendas y no nos aprobaron ninguna, ninguna. Con lo cual, sepa que nos va a tener ahí.

Los datos. Mire, los datos son los datos, son objetivos. Y cada uno utiliza los que entiende que cree que debe citar. Cada legislatura tiene su ley de vivienda, y ustedes dicen ser los gobiernos más de progreso y más sociales, pero los datos son objetivos y reflejan a las claras los negativos resultados, en este caso, de sus políticas y de su gestión.

Mire, en este sentido, la estadística publicada por el INE del año 2014 refleja que Andalucía fue la comunidad con mayor número de certificaciones por ejecuciones hipotecarias iniciadas o inscritas sobre el total de fincas en ese año 2014, con 29.645. Si consideramos que el dato para toda España fue de 119.000, supone que una de cada cuatro ejecuciones hipotecarias en toda España, es decir, el 24,81% se han producido en nuestra comunidad. Solamente por este dato, y si avanzamos en que este porcentaje descienda, habrá sido útil esta legislatura. Porque en otras comunidades este dato es del 6%. Por lo tanto hay mucha diferencia, señor consejero. Es usted nuevo en esta materia..., bueno, en este sitio, en esta consejería. Y yo creo que es imposible que reconozca la pasividad de su partido o que valore positivamente lo que ha hecho el gobierno en este sentido. Tampoco se lo voy a pedir, pero sí le voy a pedir que se vuelque usted en este tema. El inicio de una nueva legislatura debe ser el acicate para impulsar medidas efectivas para hacer realidad el dere-

cho a la vivienda, y el Gobierno andaluz no puede quedarse de brazos cruzados ante las necesidades de las familias que solicitan, además de la información y la mediación, que está muy bien, la protección, es decir, necesitan un realojo inminente, un realojo transitorio, o un alojamiento protegido, o una oferta de vivienda en alquiler social asequible. Por lo tanto, no confíe su impulso político solo a las leyes que pasarán a la historia con usted, con su firma, y apruebe ya medidas efectivas, porque las familias sí se lo agradecerán de verdad.

Porque es inadmisibile que con estos datos que le estoy citando, el año pasado, el 2014, se hayan dejado de ejecutar en materia de vivienda 48 millones de euros del presupuesto de vivienda del Gobierno de Andalucía, 48 millones de euros. Mire, yo creo que esto es muy serio. Y este año no vamos por mejor camino, porque la paralización que ha tenido Andalucía, con las elecciones, con el nuevo gobierno y tal, significa que en el cierre del primer semestre se ha cerrado con una ejecución solamente del 17% del presupuesto, muchísimo peor que el año pasado por estas fechas, que era del 43%. Por tanto, señor consejero, queda mucho por hacer, y la gravedad de la situación requiere de la actuación de todos los poderes públicos. Y eso es lo que usted plantea, y yo, desde luego, creo que así tiene que ser. Y ojalá que en el ámbito de las competencias de cada uno se colabore entre todas las administraciones, porque es más necesaria que nunca, de todas las administraciones y de todos los agentes económicos y sociales, no solo de los bancos. Usted parece que les ha elegido en primer lugar, pero sabe también que quien tiene la última palabra es un juez. Y por tanto, yo, a mí me parece estupendo y creo que debe hacerlo inmediatamente. Nosotros se lo llevamos planteando mucho tiempo, el que establezca ya ese convenio con el Poder Judicial. Ha hablado usted de iniciativas pioneras en Andalucía. No. Lamentablemente le tengo que decir que no. Ya en la Comunidad de Galicia existe ese convenio con el Poder Judicial hace tiempo, hace años, igual que las oficinas en defensa de la vivienda, igual que otras muchas iniciativas. Y los datos están ahí. Lamentablemente, en Andalucía somos los peores.

Por tanto, nosotros no somos amigos de demagogias, de anuncios frívolos, o de encerrarnos en pisos para impedir lo que llegado el caso es inevitable. Así lo ha corroborado ya pues..., Colau, Carmena, el propio Kichi. Nosotros creemos que hay que ir precisamente a evitar que se produzca un desalojo de una vivienda, que es inhumano, inhumano. Y ahí podremos tener posiciones políticas, como usted ha empezado su comparecencia a situar, podemos tener posiciones políticas diferentes. Pero, desde luego, estamos completamente de acuerdo, y desde luego, así lo siento y así lo creo, que es absolutamente inhumano el desalojo de una familia, y resulta un espectáculo vergonzoso. Y eso, como digo, se hace también a través de los convenios con el Poder Judicial para, llegado el caso, ofrecer esa alternativa real a la familia y evitar el daño a la familia.

Por tanto, ¿qué le pedimos, señor consejero?, y es mi última parte. Bueno, usted quizás utilice su turno ahora para defender lo que ha hecho su gobierno. Pero lo que es indiscutible es que el Partido Popular ha ido poniendo medidas sobre la mesa. No habrán sido suficientes, pero ha ido mejorándolas, una detrás de otra, cuando no había ninguna. Desde el 2011, el primer decreto, hasta la última Ley de Segunda Oportunidad, que prorroga la suspensión de los desahucios y determina la inaplicabilidad de las cláusulas suelo a las familias más vulnerables, favoreciendo un proceso de diálogo y negociación política con las aportaciones de todos los grupos políticos, como usted bien sabe, en el Congreso de los Diputados.

Por eso, le pedimos a usted que actúe, en el ámbito de sus competencias, que son todas en materia de vivienda. Y que lo haga sentando las bases de la mano de los ayuntamientos. Y además que, con honestidad, se plantee complementar las medidas del Gobierno de la Nación, porque así el efecto será multiplicador. Y

sobre todo también en el caso de los desahucios de alquiler. Porque las dos leyes que se han citado no van por ahí, van por las ejecuciones hipotecarias. Decía usted aquí, en su comparecencia de inicio de la legislatura, que había que ponderar, y lo ha vuelto a decir, los problemas de los arrendatarios, o de la propiedad privada. Pues bien, yo estoy..., estoy de acuerdo, pero los inquilinos que son desahuciados, los inquilinos, por no poder pagar el alquiler, porque están en paro, pues..., también deben tener una respuesta de la Junta de Andalucía. Lejos de lo que realmente ocurre, donde ustedes no pagan ni siquiera las ayudas al alquiler, esto también ha generado desahucios por impagos en alquileres, porque no han recibido las ayudas prometidas por la Junta, y sigue ocurriendo. Por lo tanto, también hay que cumplir en eso.

Por eso, señor consejero, el Partido Popular le propone un Pacto Antidesahucios entre las distintas fuerzas políticas, para, a través del diálogo y el acuerdo, ofrecer soluciones a los afectados, que involucren en las mismas a los agentes económicos, judiciales y sociales, tales como las entidades financieras, los jueces, abogados, y también el Tercer Sector, como voz de las organizaciones sociales. Le pedimos la firma de ese convenio, pero ya, señor consejero, no demore la firma del Gobierno andaluz con el Consejo General del Poder Judicial para la detección de supuestos de especial vulnerabilidad con ocasión de lanzamientos de vivienda, para posibilitar la adopción de medidas de carácter social que impidan el lanzamiento y el desalojo de la vivienda y ofrezcan una alternativa habitacional.

Le pedimos, en definitiva, que apruebe ya un plan andaluz, un plan autonómico de vivienda, con la vista puesta en evitar los desahucios de las familias más vulnerables. Ha dicho usted que tiene mañana reunión con la ministra de Fomento, y va usted con las manos vacías, sin un plan autonómico de vivienda. Yo, bueno, quizás nos da usted mañana la sorpresa y presenta ese plan tan demandado y tan necesario en Andalucía. Yo confío que este sea el plan en Andalucía que ponga el foco de atención precisamente en los más vulnerables y en los que más han sufrido en esta tierra, que nunca se les ha prestado atención.

Si, como le decía anteriormente, si se considera bajar ese porcentaje tan lamentable que le citaba del 24-25% de desahucios en Andalucía, ya habría valido la pena estar en política y haber contribuido a ello.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Quiero empezar también siendo todo lo constructivo que puedo, una primera apreciación sobre acuerdo con usted, y luego, evidentemente, muchas discrepancias que intento que sean fundamentadas y razonadas.

El acuerdo, bueno, yo lo he reiterado en sede parlamentaria y fuera, todo lo que represente espacio de cooperación para sacar del debate, no digo del debate político, porque a veces se hace alusión a la palabra política en términos peyorativos, estamos haciendo política todos, claro, trasladando nuestra forma de entender

el mundo y la vida por la vía de lo que los ciudadanos nos han dado, que es la confianza para llevarlo adelante. Y a veces acudimos a la politización como si fuese..., me refiero a las opciones partidistas que pretenden sacar ventaja coyuntural sobre un tema que debía ser objeto más de acuerdo que de confrontación. Y, por tanto, en esa parte acuerdo con usted.

Discrepancias. Usted empieza su relato, y yo creo que han tenido un relato político, yo le aceptaré que de éxito, aquí en los últimos años en relación con las causas de la crisis. Si nosotros nos acercamos, y claro, por tanto, le pido que, hombre, que se acerque no con soluciones a la búsqueda de problemas, sintiéndose ajeno a las razones que nos trajeron a donde estamos. El problema de los desahucios hoy y el problema del impago de alquiler y de la falta de capacidad de pago de hipoteca de la gente no es ajeno a unas determinadas políticas que sucedieron tiempo atrás, o sea, los problemas de hoy traen causa de las soluciones de ayer. Ustedes hicieron un relato culpabilizando a otros gobiernos de todos los males que había en España. Y al final la crisis financiera, que yo creo que no fue Zapatero el que se conjuró con la Internacional Socialista, ¿verdad?, para generar esa crisis financiera, tenía más que ver con las políticas de la derecha en el mundo, ya no les digo las de su partido, pero, al fin y al cabo, ustedes se encuadran también en una organización política supranacional, que es una forma de entender el mundo y la vida. Bueno, cuando se les deja a los ámbitos financieros, como se les dejó, manos libres para hacer lo que quisieron, la banca de inversión sin ningún control, eso siempre ha sucedido históricamente lo mismos. Ustedes dejen manos libres para que hagamos todos los negocios que queramos, asumimos riesgos temerarios, cuando sale bien ganamos mucho y cuando sale mal socializamos las pérdidas. Aquí además, incluso, socializaron la culpa, diciéndole a la gente: «ustedes han vivido por encima de sus posibilidades». Entonces, los problemas de hoy traen causa de las soluciones de ayer. Entonces, yo acepto que usted plantee, bueno, aportaciones constructivas para salir de la situación, pero no se sientan ajenos a lo fundamental, es decir, quien desencadena el incendio, que lleva a que una crisis financiera conduzca a una crisis social, no solo es las decisiones que se toman en aquel momento en esos ámbitos financieros internacionales, sino también en la esfera nacional, porque también tiene esto nombre y apellidos, es decir, quien dice que España entera es urbanizable, España entera, salvo lo que expresamente se declare en contra, es un Gobierno en el que está el señor Aznar, en el que está el señor Rato, en el que está el señor Montoro, en el que está el señor, hoy presidente del Gobierno, el señor Rajoy, por lo tanto, con una lógica que era «España va bien». ¿Por qué?, bueno, pues España va bien porque invertimos mucho, decía una cosa, yo se la he citado literalmente al ministro de Hacienda, claro es que uno se apunta cuando el círculo es virtuoso. Y ya sabe lo que dice aquella cita, también clásica, ¿no?: «El éxito tiene multitud de padres, y el fracaso tiende a ser huérfano». Bueno, pues aquí el éxito, hombre, España va bien y que cuando era advertido el señor ministro, en aquel tiempo, de Hacienda también de la excesiva deuda de familias y empresas, ligado en muchas ocasiones, fundamentalmente, a lo que representaba un endeudamiento para adquisición de vivienda con un supuesto, y las familias tomaban decisiones en función de la información que les llegaba del Gobierno, España va bien, la vivienda supuestamente y la especulación urbanística conducirá a que haya vivienda más barata, ¿verdad?, y que la gente pueda acceder más fácilmente a la vivienda. Ese supuesto círculo virtuoso se demostró absolutamente infernal y falso. La vivienda subió, la gente se tuvo que endeudar más para adquirir una vivienda, y lo que ocurrió, al final, fue que, efectivamente, cuando estalla la burbuja financiera en el ámbito internacional y coincide con el estallido de la burbuja inmobiliaria en el nacional, de la que ustedes tienen una cuota de responsabilidad importante, pues pasa lo que pasa.

Y, además, cuando estamos ahí, que ese es el retrato de la situación, eligen un camino para intentar sortear las consecuencias de la crisis, y seguimos hablando de las consecuencias en términos de problemas, de desahucios y de falta de pago de hipotecas, que dicen que las espaldas de los más débiles sigan soportando las consecuencias. Y yo le decía antes, por una reforma laboral que hace que alguien esté echando diez o doce horas de trabajo por salarios de miseria. Y, claro, así no se pueden pagar las hipotecas. Y hacen que a gente que tenían en términos porcentuales una cobertura por desempleo haya caído a la más baja de la historia, y así tampoco se pueden pagar los alquileres y las hipotecas. Entonces, ¿tienen ustedes alguna responsabilidad en esto? ¿O el problema es que de forma sobrenatural ha sucedido un cataclismo que era imprevisible? No, hay unas causas.

Y le digo esto porque el relato, y usted empezó por ahí, el pasado y Zapatero, y el virtuosismo del Gobierno del Partido Popular. Bueno, pues ese relato tiene la contraposición de otro relato, que a usted no le gustará, pero que forma parte yo creo que de la coincidencia general, más allá de los apriorismos con los que uno se puede acercar a la descripción del problema, porque, efectivamente, todo el mundo sabe que en esa cocina, en donde se genera el guiso de la especulación feroz y sin control, estaba el Partido Popular y ministros que hoy son responsables de nuevo del ministerio. Y, por tanto, el señor Montoro decía, cuando le advertía el gobernador del Banco de España en aquel momento, el señor Caruana: «bueno, no se preocupe de las deudas de las familias y de las empresas, si esto nos está permitiendo avanzar con un crecimiento del 3,5 o el 4%. Vamos acercando y acortando distancias con Europa. La construcción de vivienda demanda más vivienda». Bueno, todo aquello iba fantástico, ¿verdad?, hasta que de pronto se para la música, pero, ojo, cuando se para la música, yo no digo que el Gobierno de Zapatero no cometiera errores, que por supuesto, pero ustedes no tenían nada que ver con el tema, nada, ni tenían nada que ver como posición ideológica con la esfera financiera internacional, y mucho menos tenían que ver con la cocina donde se gesta eso en España, ¿no?

Bueno, yo creo que tenemos que ser un poco, bueno, yo creo que más consecuentes con la descripción de una realidad que a fuerza de voluntarismo, y cada uno intente llevar el agua a su molino, no corresponde a la realidad. Y, por tanto, yo no le voy a negar la legitimidad democrática que usted tiene, obviamente, para hacer el planteamiento que quiera, pero, hombre, la legitimidad moral que ustedes tienen, exonerándose de responsabilidades, en este tema la legitimidad moral tiende a cero. La democrática está intacta, tienen ustedes la representación que tienen, ¿verdad? No le voy a discutir en absoluto ni un ápice ese tema, ¿no?

Por lo tanto, yo acepto su posición, por lo que empezaba con el espacio de coincidencia, pero es evidente que, bueno, que usted diga que el Gobierno de Andalucía no ha hecho nada, y no estoy refiriéndome al mes escaso, bueno, escaso no, ya con mes y una semana, que tengo el honor y la responsabilidad de trabajar en la consejería y en el Gobierno de Andalucía, hombre, pues tampoco, tampoco es cierto. Porque, entre otras cosas, se está planteando, yo le citaba, creo que ha sido en la intervención anterior, y usted puede decir: bueno, es que cada uno hace su ámbito de responsabilidad. Andalucía no tiene nada que ver con Madrid, pero yo recuerdo que su partido ha planteado una vía, una vía que era «cómo conseguimos reducir el déficit», que nos obliga a todas las Administraciones, en fin, discutamos. Yo soy de los que estoy siempre convencido de que las normas hay que cumplirlas, y quien tiene potestad y legitimidad para tomarlas, bueno, podemos estar de acuerdo, y podemos cambiarlas por la vía democrática, yo no estoy de acuerdo con la estrategia europea en reducción del déficit y con la española tampoco, ¿verdad?, pero Andalucía está cumpliendo. Ahora,

en otros sitios donde ustedes gobiernan tienen otras estrategias para salir por la vía de reducción del déficit, que es venderle a fondos buitres y colocar, colocar directamente en la calle a un montón de gente en el Ayuntamiento de Madrid. Pues, mire usted, como contraste a eso, Andalucía decidió que no se ejecutaba a nadie por un impago de un alquiler en el parque de vivienda pública. Y allí el parque de vivienda pública [...] de venderlo. Y, por cierto, ayer o anteayer aparece como una noticia fenomenal que los actuales gestores del Ayuntamiento de Madrid, bueno, hacen un alarde de heroicidad diciendo que van a parar, que los fondos buitres..., bueno, en Andalucía se ha hecho con normalidad, aquí no ha habido ningún intento de ningún fondo buitre, porque no formaba parte de las prioridades políticas para recortar el déficit en Andalucía vender la vivienda pública ocupada por gente humilde.

Entonces, bueno, pues yo le digo que las cosas que puedan ser aportaciones que enriquezcan el planteamiento que los instrumentos normativos que el Gobierno se está dando, pues bienvenidas sean, por supuesto, sin apriorismos y sin planteamientos sectarios, yo creo que en esa dirección tenemos que trabajar.

Pero yo creo que si ustedes se acercaran con un poco más de humildad, sintiéndose corresponsables de muchas de las consecuencias de las cosas que nos han traído aquí, a lo mejor sería más fácil el entendimiento.

Y no quiero seguir por no ocupar más tiempo, señor presidente. Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000029. Pregunta oral relativa a la rehabilitación del barrio de El Torrejón (Huelva)

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, pasamos al tercer punto del orden del día, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión.

En primer lugar, formula la pregunta el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la rehabilitación del barrio de El Torrejón, en Huelva.

Tiene usted la palabra, señora Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias.

El Torrejón se construyó en 1977 con la financiación del Ministerio del Instituto de la Vivienda, dentro del Plan Municipal de Erradicación del Chabolismo. La población procedía de los asentamientos de Marismas del Odiel, Pinares de Balbuena y Chorrito. Sufrió problemas jurídicos de escrituras hasta el año 2005, en que la Delegación de Obras Públicas de la Junta de Andalucía estableció legalmente la división horizontal.

Es un barrio donde la crisis ha azotado con más virulencia que en otros de la ciudad de Huelva, uno de los barrios periféricos con población obrera, barrio que el Ministerio de Fomento catalogó como «barrio vulnerable en España» por su tasa de desempleo.

Ya en el año 2005 era imprescindible la remodelación integral de las casi mil quinientas viviendas que componen El Torrejón. Se detectaron importantes defectos en la construcción de las cubiertas y abastecimiento de aguas. La Junta de Andalucía tomó inmediatamente la responsabilidad e incluyó importantes partidas en el Plan de la Vivienda y Suelo 2003-2007 y en la revisión del programa 2008-2012.

Pero a partir de 2012, con la llegada del Partido Popular al Gobierno de la Nación y con la aplicación de severos recortes también en las comunidades autónomas, y en especial en Andalucía, quedó alguna intervención pendiente y se realizaron otras y se..., perdón, no se realizaron, se ralentizaron otras por falta de fondos.

No obstante, en estas fechas de dura crisis, la Junta de Andalucía ha seguido invirtiendo en la reparación de este barrio. En 2014, la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía sacó a licitación las obras para culminar 40 inmuebles en la Plaza Orquídea, que quedó paralizada por falta de presupuesto. La intervención se tramitó por proceso de urgencia. La licitación se produjo tras un complejo procedimiento administrativo. El Gobierno andaluz realizó ahí un gran esfuerzo para retomar esta actuación. Recordemos que la intervención en el barrio del anterior Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Popular, ha sido muy escasa: el barrio tiene falta de limpieza de calles, acumulación de basuras y barreras arquitectónicas en los espacios públicos. Bueno, ahí estamos, esperemos que ahora esto vaya cambiando.

La rehabilitación residencial y la renovación de barrios constituyen pilares fundamentales para garantizar el derecho a una vivienda digna.

Y mi pregunta es: ¿En qué consisten las obras de rehabilitación de la barriada de El Torrejón que lleva a cabo el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía? ¿Qué inversión llevan aparejadas, y qué beneficios reporta a los vecinos, así como la creación de empleo?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Les recuerdo que hay cinco minutos, que se pueden utilizar en dos turnos.

[Intervención no registrada.]

Igualmente, consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora diputada, efectivamente, las obras de rehabilitación que recientemente hemos retomado en la barriada de El Torrejón se concentran, en una primera etapa, en 40 viviendas públicas que se ubican en la plaza Orquídea. Con estas obras de rehabilitación, que es una línea fundamental del Gobierno, lo hemos reiterado, el plan de rehabilitación..., se atiende a una demanda vecinal de mejorar las condiciones de habitabilidad de los inmuebles en los que se reside.

Las dificultades presupuestarias, a las que no son ustedes ajenos, han hecho que las cosas hayan ido más lentas de lo que a uno le hubiera gustado. Y quiero aprovechar también en esta comisión, lo hice con ellos personalmente cuando visité el barrio, agradecer a los vecinos su paciencia y su comprensión en este proceso, que ha sido una dilación en el tiempo ajena absolutamente a la voluntad política del Gobierno, porque no había otra posibilidad que hacer lo que se hizo. Pero, en cualquier caso, lo importante —y aquí está el resultado— es que hemos retomado esas obras, como decía, con una inversión de 452.000 euros, que de paso, y no es menos importante, generan 50 empleos de aquí a final de año.

Se intervendrá en las zonas comunes de los edificios, en las escaleras, en las fachadas, en el patio interior, en la red de saneamiento de suministros, y se tratará de favorecer la eficiencia energética de las viviendas y eliminar también barreras arquitectónicas y espacios de humedad.

Y en una próxima etapa, de forma también inmediata, se va a rehabilitar en el barrio de El Torrejón el edificio en la plaza Pensamiento, donde se actuará en 72 viviendas, que tendrán un importe en términos de inversión presupuestaria superior al millón de euros.

Estas dos actuaciones, en la plaza Orquídea y Pensamiento, se suman a los trabajos ya ejecutados por la Junta en la zona con anterioridad, de forma que el total de viviendas sobre las que se ha intervenido estará situado en 336 viviendas, en otras tantas plazas: Magnolia, Margarita, Azucena, Rosa y Gladiolo.

Sin duda, la conservación de las viviendas, que pertenecen al parque público, constituye una apuesta clara en esta legislatura. Estamos con recursos limitados, como bien saben, pero la rehabilitación y el fomento del alquiler serán dos elementos que conformen una acción básica en el Plan Autonómico de Vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 35

X LEGISLATURA

29 de julio de 2015

La consejería está desarrollando, desde finales del pasado año, en la capital onubense actuaciones de mejora y adecuación en más de setecientas viviendas del parque, con una inversión superior a los dos millones de euros.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-15/POC-000030. Pregunta oral relativa al nuevo tramo de la autovía de la A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota (Cádiz)

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista a través de su señora, doña Rocío Arrabal, que pregunta al consejero sobre el nuevo tramo de la autovía A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota, Cádiz.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señor presidente.

El Partido Popular cumple ya casi cuatro años de gobierno. Durante este tiempo, nos ha brindado el señor Rajoy una asfixia presupuestaria sin precedentes. Sus políticas se han basado en priorizar la estabilidad presupuestaria y en reducir el déficit público. Esto ha supuesto para esta comunidad autónoma asumir ajustes presupuestarios, contención del gasto de obligado cumplimiento, lo que indudablemente ha causado reprogramación de la obra pública y priorizar las obras que llevan un tanto por ciento de ejecución importante antes que iniciar nuevas obras.

Esta comunidad autónoma ha cumplido el objetivo de déficit impuesto por el Gobierno central año tras año, injusto para Andalucía y los andaluces. El Gobierno socialista ha priorizado el mantenimiento de los servicios básicos y mirando siempre el bienestar de las personas. Hoy se celebra un nuevo Consejo de Política Fiscal y Financiera, y esperamos que el PP de Andalucía se ponga del lado de los andaluces y no sea partidista en un tema tan importante como es el de la financiación cuando se fije el objetivo de déficit que tengamos que cumplir como comunidad autónoma. Yo... A mí solamente me gustaría recordar aquí los 4.156 millones de euros que Andalucía ha dejado de percibir, o sea, 4.156 millones de euros menos debido al actual sistema de financiación, que un año tras otro también hemos dicho que es injusto, totalmente injusto para Andalucía.

A pesar de esta situación de contención del gasto, Andalucía ha sabido priorizar sus políticas y ha priorizado a las personas por encima de las infraestructuras. Pero, aun así, el Gobierno andaluz, la Consejería de Fomento, cumple con sus compromisos en infraestructuras, y me refiero concretamente a la A-491. Señor consejero, ¿qué inversión y qué beneficio tiene para el nuevo tramo de autovía, la A-491, para la población..., la A-491, entre El Puerto de Santa María y Rota?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, hace escasamente un mes la Consejería de Fomento y Vivienda culminó las obras de duplicación de la A-491 entre el tramo que usted señalaba, de El Puerto de Santa María a Rota. Ha supuesto una inversión de 30,8 millones de euros y la creación de 383 puestos de empleo directos e indirectos. Éramos conscientes plenamente de que la actuación afectaba muy positivamente a 138.000 personas que viven en las poblaciones de Rota, El Puerto y Chipiona. Y hemos realizado el esfuerzo financiero respondiendo al compromiso adquirido, una vez que había capacidad de respuesta presupuestaria y, lógicamente, contando con las obras que estaban paralizadas, pero que tenían un avanzado estado de ejecución y tenían un mayor impacto social y económico.

La puesta en servicio de estos casi 9 kilómetros está coincidiendo con el periodo estival y va a suponer, sin duda, una conducción más segura para todos los ciudadanos. Y en esta época, pues, a los que se dirigen a las playas de la costa noroeste de Cádiz. Hablamos de un tráfico de en torno a 15.000 vehículos diarios, que se incrementa durante los fines de semana en torno a 22.000 vehículos.

Las actuaciones han consistido en la duplicación de la calzada desde el punto kilométrico 15, en el término municipal de Rota, hasta el 24, en el término de El Puerto de Santa María. Se han construido dos enlaces, el de Fuentebravía y el de Molino Platero, que sitúa al final de la actuación, dando acceso al centro urbano de El Puerto. Las obras se han completado con la construcción de un puente a lo largo del trazado sobre el río Salado, y la ejecución de una vía de servicio de acceso a la barriada de Bella Bahía, a petición de los vecinos.

La duplicación de esta vía se ha desarrollado a través del Plan Más Cerca, y, en definitiva, supone que la Junta de Andalucía está avanzando en una culminación de un eje importante, que es el de la A-421, que con esta intervención, y desde el comienzo de las parciales intervenciones en su totalidad lleva ya aparejada una inversión de 69,4 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Agradecer su compromiso con la provincia de Cádiz. Lo ha demostrado desde el primer día: el tren tranvía, la A-491, El Puerto-Bahía de Algeciras. Sin embargo, no podemos decir lo mismo del Gobierno central, del gobierno del Partido Popular: ni compromiso con Andalucía en general, ni compromiso con la provincia de Cádiz en particular.

Pero si algo es cierto es que se aproximan las elecciones generales, y ya van haciendo algunos dirigentes populares anuncios que suenan a propaganda y a publicidad electoral. El Partido Popular, fuera del orden demo-

crático normal de nuestra democracia, de nuestra nueva democracia, el próximo 4 de agosto anunciará los presupuestos generales 2016. Y digo fuera del orden democrático, porque creo que es la primera vez en la historia de nuestra democracia que va a haber cinco Presupuestos Generales del Estado en una legislatura. Un gobierno que va a aprobar cinco Presupuestos Generales del Estado. Presupuestos que mucho me temo que van a utilizar como una herramienta electoral pura y dura. Y llevan dando pistas algunos de los dirigentes populares, porque se ven anuncios electoralistas en prensa que realmente no tienen ninguna credibilidad. Voy a mencionar alguno.

Antonio Sanz, hace pocos días nos dijo: «El 2016 es el año del desdoble Algeciras-Vejer». No lo fue 2012, ni 2013, ni 2014, ni 2015, pero él dice que va a ser el 2016, y nosotros creemos en la Santísima Trinidad. Probablemente también incluya financiación para la Algeciras-Bobadilla. Pero eso no es suficiente, es necesario el compromiso, el compromiso que como, usted nos ha dicho o como yo le he dicho antes, usted ha adquirido desde el primer momento que ha sido nombrado consejero. A ver cómo transcurre la reunión que mañana tiene usted con la ministra de Fomento. A ver si es positivo y a ver si es verdad que se canaliza esa cooperación que tiene que ser necesaria entre el Gobierno central..., entre el Gobierno central y la comunidad autónoma. Pero la realidad es que en cuatro años de gobierno del Partido Popular se han invertido cero euros, y no se ha movido ni una traviesa de ese ferrocarril tan necesario, como antes comentaba usted, en su primera comparecencia, para toda España.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Presidente, con mucha brevedad.

Bueno yo, efectivamente, mañana espero..., voy con la mejor voluntad a la reunión con la ministra. Espero que lleguemos a algún encuentro, en términos realmente constructivos y positivos. Es verdad que el punto de partida..., la legislatura está terminada, y como usted bien señala, hasta ahora más allá de las palabras, el compromiso de términos presupuestarios en muchas de las cosas que afectaban a Andalucía, como hemos hablado antes del tema de la red europea de transportes, ha sido lamentablemente cero. En fin, siempre hay tiempo de rectificar. Yo creo que una cosa, en cualquier caso, es la literatura y las buenas intenciones, y otra cosa es el compromiso efectivo. Y hasta ahora, lamentablemente, no ha sucedido.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

10-15/POC-000034. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Doña Elena Cortés pregunta al consejero sobre el Plan Andaluz de Bicicleta.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí. Muchas gracias.

Efectivamente, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, queríamos hacer una pregunta. El consejero, en su comisión, en la comisión donde compareció para establecer la hoja de ruta, hablaba de ese Plan Andaluz de la Bicicleta. Y, bueno, en el día de hoy cuatro elementos queríamos preguntarles.

En primer lugar, cuál es la previsión de sesiones de la Comisión de Seguimiento que establece el Plan Andaluz de la Bicicleta; cuándo se tiene previsto tener las reuniones bilaterales con el conjunto de ayuntamientos de capitales de provincia y Jerez y Algeciras, donde se firmó ese convenio para el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta. Queríamos saber también el grado de ejecución del presupuesto del año 2015 y la previsión en su desarrollo a lo largo del año 2016, además de la constitución de la Mesa Andaluza por la Bicicleta.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cortés.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, señora Cortés, la respuesta en relación con el compromiso del Plan Andaluz de la Bicicleta es sí, lógicamente, continuar con el trabajo que se venía desarrollando. En mi primera comparecencia en el Parlamento ya hice un balance provisional de cómo estaba discurriendo el compromiso contenido en los presupuestos y en el plan en su conjunto.

Como usted sabe, el Plan Andaluz de la Bicicleta, aprobado en el Decreto 9/2014, de 21 de enero, tiene como objetivo propiciar un mayor uso de este medio de transporte y aportar al marco estratégico que contribuya al objetivo de una movilidad sostenible en un territorio tan amplio como el de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El plan aborda no solo las infraestructuras viarias, sino también los elementos complementarios, como aparcamientos, la intermodalidad o las medidas de concienciación ciudadana y la gestión. Dis-

tingue tres escalas, como usted sabe, la urbana, la metropolitana y la autonómica. Prevé una red de más de 5.139 kilómetros de vías ciclistas en Andalucía, 2.059 kilómetros en vías que tienen carácter metropolitano, 3.080 en el resto de la región, a partir de vías pecuarias y de caminos rurales.

En el primer año y medio de vigencia, de enero de 2014 hasta el momento en el que estamos, se [...] por la Junta de Andalucía, licitadas, adjudicadas, en obras, o ejecutadas y ya puestas en servicio, casi 160 kilómetros de vías ciclistas, con una inversión aparejada de más de 27 millones de euros. En estos momentos se encuentran en distintas fases del proceso de redacción nuevos tramos, que supondrán una inversión de 66 millones de euros, inversiones que se irán ejecutando, lógicamente, de forma paulatina.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Señora Cortés, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí. Gracias, señor presidente.

Efectivamente, consejero, este Parlamento conoce el Plan Andaluz de la Bicicleta. Le planteaba una serie de preguntas porque para poder desarrollarlo en su..., ¿no?, bueno, en los tiempos que se planteaban en ese Plan Andaluz de la Bicicleta, y para poder optar a poder contar con 422 millones de euros para su desarrollo en el próximo presupuesto y enganchar de ahí el Marco 2014-2020, es necesario tener esas reuniones bilaterales con los ayuntamientos. Saben ustedes que prácticamente todas las capitales de provincia, salvo Granada y Jaén por voluntad propia, decidieron no firmar el convenio para el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta. Es necesario mantener esas comisiones bilaterales con los ayuntamientos que ya la tienen firmada, para poder, efectivamente, iniciar esas obras a lo largo del año 2016. Por eso, le planteaba que qué reuniones bilaterales tiene prevista la consejería celebrar con objeto de impulsar el plan en el 2016 en las capitales de provincia.

También le planteaba la necesidad de esa Mesa Andaluza por la Bicicleta, que era un elemento, bueno, pues de evaluación del cumplimiento del Plan Andaluz de la Bicicleta. Y si tenían previstas sesiones de la Comisión de Seguimiento, que es lo que, bueno, pues efectivamente permite valorar al conjunto del Parlamento de Andalucía y al conjunto de los ciudadanos y ciudadanas, el cumplimiento de ese plan, muy ambicioso. Andalucía es la única comunidad autónoma que cuenta con un Plan Andaluz de Bicicleta, y que trata, pues, que efectivamente que sea un modo de transporte, en primer lugar, en las capitales de provincia, y donde el reparto modal, bueno, pues se incrementa a un 15%, dejando, por tanto, el coche y permitiendo que haya menos coches en el espacio público.

Así es que, bueno, espero que esas comisiones bilaterales si no las tiene cerradas, si no me ha respondido entiendo que no, las cierren, esa comisión de seguimiento también, que sepamos cuál es el grado de ejecución del año 2015 cuando se cierre, que ahora mismo Jerez, Almería y Algeciras están en ejecución, y

saber cuál es la previsión para el 2016. Con lo cual hacen falta, entiendo, esas reuniones con los ayuntamientos de las capitales de provincia que firmaron el plan para poder, efectivamente, implementarlo y desarrollarlo en un corto espacio de tiempo para que Andalucía pueda tener en las capitales de provincia, en esa escala urbana, pues efectivamente una red de vías ciclistas que permita que aumentemos ese reparto modal y que también permita lógicamente una inversión de muchos millones de euros que generan mucho empleo, y que además van a cambiar la movilidad en nuestras ciudades.

A eso le... Bueno, eso es lo que le planteamos desde el Grupo de Izquierda Unida.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cortés.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Efectivamente no están fijadas las fechas, lo que sí le puedo decir, entienda que llevamos de trabajo poco más de un mes. A partir de septiembre plantearemos esas reuniones bilaterales, pero yo sí le puedo mantener el compromiso de que efectivamente el plan va a seguir adelante. Bien sabe usted que su tramitación es compleja, ha estado en la gestión, y sabe que tanto en la tramitación, porque los convenios requieren preceptivos informes jurídicos y de fiscalización, y en la ejecución, porque estamos hablando también de tramos urbanos, que son competencia municipal, y hay que minimizar las dificultades, los impactos y las molestias que generan cuando se ejecuta una obra en ámbitos urbanos. Pero, en cualquier caso, lo que sí le digo es que el compromiso político, lógicamente, es seguir con la tramitación y sacarle el máximo rendimiento posible porque creo que es una buena inversión en salud y, desde luego también, una buena manera de organizar una convivencia pacífica en el ámbito de las ciudades.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000035. Pregunta oral relativa al Plan Director de Puertos de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Su señoría, Elena Cortés, vuelve a preguntar al consejero sobre el Plan Director de Puertos de Andalucía.

Tiene la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, este es otro plan que planifica, como su propio nombre indica, para eso se desarrollan los planes, es un plan que estaba previsto, ese Plan Director de Puertos de Andalucía, con una tramitación prácticamente hacia el final que planteaba una inversión en el conjunto de los puertos de titularidad autonómica de 122 millones de euros hasta el año 2020, que planteaba la necesidad de ante el agotamiento del modelo de ampliaciones, como puedo poner de ejemplo el de Marbella o el de Benalmádena, planteaba criterios para permitir nuevas infraestructuras y proteger a los puertos andaluces de proyectos insolventes, especulativos, que son la ruina para el sector y también para el empleo asociado a los puertos de Andalucía.

Queríamos saber, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, qué previsión tiene el Consejo de Gobierno, en este caso el consejero de Fomento y Vivienda, para la aprobación de ese Plan Director de Puertos, que sería el primero que en treinta años tendría esta comunidad autónoma.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cortés.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, señora diputada, el Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020 se encuentra, como usted bien conoce, en una fase de redacción definitiva para la incorporación de las sugerencias de los informes preceptivos. Sabe usted que el acuerdo de 25 de junio de 2013 del Consejo de Gobierno es el que aprueba su formulación.

En cumplimiento de los trámites previstos en ese mencionado acuerdo de formulación, el plan ha concluido su evaluación ambiental exigida por la Ley de Gestión Integral de Calidad Ambiental de Andalucía en lo relativo a la evaluación estratégica de planes y programas, plasmándose en una preceptiva memoria medioambiental que se concluyó en el mes de mayo, hace pocas semanas. Tras el periodo de información pública se sometió

a la consideración del órgano competente en materia de ordenación del territorio, conforme a lo que dispone el artículo 18 de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de Andalucía, al objeto de que la emisión de esos informes se incorpore lógicamente porque es preceptiva sobre los aspectos territoriales y urbanísticos. Igualmente recibió el informe favorable de la Consejería de Economía y Conocimiento, así como de la Dirección General de Presupuestos. Y, como le decía, en estos momentos se está realizando una revisión y actualización de diferentes contenidos que emanan de los anteriores informes y que se espera culminar en el próximo trimestre.

Una vez se culmina la revisión se someterá a discusión e informe favorable de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, trámite, como conocen, preceptivo para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Cortés, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí, muy bien. Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, parece que ese plan llegará en ese primer trimestre a aprobarse por el Consejo de Gobierno. Planteaba usted la necesidad, en función de los informes, de hacer alguna revisión de contenidos. Yo espero que se aprenda de las lecciones de la crisis, de los errores cometidos en el pasado, cuando se han introducido elementos de especulación en la ampliación de los puertos, en el tratamiento de los puertos, porque hay mucha infraestructura, mucha potencialidad en los puertos de Andalucía, mucha necesidad de obras menores, tanto en el espacio de la náutica de recreo como en el de la pesca, que requieren de, bueno, un Plan Director de Puertos que aprenda de los errores cometidos en el pasado, que no vuelva por la misma puerta por la que entramos a esta crisis, con ejemplos paradigmáticos de distintos puertos de Andalucía en cuanto a su ampliación, y que se centre en la necesidad de, bueno, pues esa inversión en torno a los ciento veintidós millones de euros, si fuera más, pues, lógicamente mejor, en puertos pesqueros que necesitan mejorar sus infraestructuras, así como en instalaciones náuticas recreativas. Y que también, en la medida de lo posible, introduzca o incorpore como un elemento estructurante de ese Plan Director de Puertos la necesidad de incorporar investigación, desarrollo e innovación, porque igual que hemos planteado que hay una potencialidad en las redes logísticas, también hay una potencialidad importantísima en los puertos de Andalucía, entendiendo que no, bueno, vamos a volver a ejemplos o proyectos pasados que se priman sobre la especulación y sobre la insolvencia en un elemento tan importante como el que tiene Andalucía, como es el de los puertos de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cortés.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor presidente, con mucha brevedad.

Efectivamente, como usted bien señalaba antes, la inversión pública prevista es de 122 millones de euros, sin contar el efecto arrastre que pueda generar de inversión privada, que espero que también sea importante. Y se espera una creación de empleo en torno a eso también sustancial.

Creo que, efectivamente, la intervención y el instrumento tienen que servir para dar prioridad a la calidad ambiental y a la conservación de los recursos naturales y del litoral, y el paisaje, porque es un elemento extraordinariamente sensible. Y tiene que ser, además, un activo, un activo importante para el sostenimiento de la actividad económica, del turismo, de las ciudades pesqueras y de las ciudades náuticas, porque de nada nos sirve al final intentar conseguir beneficio en el corto plazo, siempre se trata de eso, la lógica de maximizar las ventajas en el corto plazo a veces lo que lleva es a arruinar las posibilidades de explotación futura. Yo creo que esa dialéctica de maximizar beneficios ignorando cuáles son las consecuencias de futuro es la que tiene que servir, sacar consecuencias de la historia para no volver a cometer errores que en otro momento se han planteado, y la sostenibilidad, esta materia, no es una limitación al desarrollo, antes bien la seguridad de que se puede seguir manteniendo eso como un instrumento de desarrollo potente cara al futuro.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000059. Pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Su señoría, Escrivá Torralva, formula al consejero la pregunta oral relativa a las ayudas al alquiler. Tiene usted la palabra.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias.

Respecto a las ayudas al alquiler ¿creen que los plazos son asumibles por una familia con recursos limitados?

Y, como ya sabe, y lo ha dicho mi compañera, la mitad de los desahucios no son de viviendas en propiedad, son de viviendas en alquiler, o sea, tenemos mitad y mitad. Para nosotros es muy importante que todos los desahucios tengan una alternativa ocupacional, y pensamos que actualmente pues con las ayudas al alquiler no está siendo así.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Escrivá.
Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Yo entiendo que el enunciado de la pregunta al final se refiere, entiendo, a las ayudas al alquiler de viviendas con ingresos limitados que se plantea en la orden aprobada en marzo del 2005. Estamos hablando de personas con una limitación de ingresos que tiene que estar por debajo de 2,5 veces el indicador de precios de renta múltiple.

En este caso, estamos hablando de ayudas al alquiler de viviendas libres, a través de las cuales se subvenciona el 40% del alquiler de la vivienda habitual, y estamos considerando que, efectivamente, esa vía tiene un presupuesto de 15 millones de euros, que la tramitación no ha estado exenta de algunas vicisitudes y dificultades, le enseñaré alguna. El ministerio planteaba como exigencia que no hubiese nadie que pretendiera acceder a esas ayudas que no estuviese al corriente de los pagos de la Seguridad Social y de deudas con la Administración Tributaria. Nosotros intentamos que, dada la dificultad del momento, ese no fuese un requisito excluyente. No fue atendido por el ministerio. Nos plantearon un requerimiento previo al contencioso-administrativo si no reorientábamos lo que contenía la orden, y ciertamente entenderá usted que no íbamos a poner en riesgo la posibilidad por una discusión, des-

de nuestro punto de vista, con fundamento, porque, efectivamente, estamos hablando de personas con limitación en sus recursos en un momento como este, y no debían ser excluidas porque mantuvieran una deuda con la Seguridad Social o con la Administración Tributaria. Hay una vía en la ley que preveía esa forma de excepcionarlo, desde nuestro punto de vista, ¿no? Pero, en fin, dado que no fue atendido por el ministerio, pues decidimos, ante el riesgo y la eventualidad de perder la financiación, renunciar a mantener esa exigencia.

El plazo se terminó el 30 de abril, ha habido muchísimas solicitudes, ha habido 27.000 solicitudes. Se está terminando ya y pretendemos que acabe... Bueno, van a ser en torno a siete mil los beneficiarios de estas ayudas. Se está terminando toda la baremación y todo lo que representa en un proceso de concurrencia competitiva la exigencia de la seguridad jurídica, de la transparencia de todo el procedimiento. Y, por tanto, esperamos que..., bueno, esperamos, a final de mes, quedan tres días, acabarán quedando grabadas todas las solicitudes, se les comunicará a los beneficiarios para que puedan subsanar las posibles deficiencias, y..., por tanto, demos por cerrado este capítulo importante de cooperación desde el Gobierno de Andalucía con esas ayudas al alquiler.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Escrivá.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Bueno, pues, desgraciadamente, estoy con usted en que nos gustaría que el ministerio no pusiera esa traba a estas personas.

Pero lo que nos preocupa es una incongruencia entre el convenio publicado en el *BOE* el 17 de noviembre de 2014 y la Orden del 9 de marzo de 2015 publicada en el *BOJA*, porque en el convenio figuran cerca de veinticinco millones para ayudas al alquiler, mientras que en la orden figuran cerca de quince millones. Entendemos que... No sabemos el motivo de esa bajada de casi diez millones entre el convenio y la orden. Nos gustaría saber a qué se debe.

Y, por otro lado, vemos que el sistema de ayudas y su tramitación tienen excesiva burocracia, es ineficaz y no tiene en cuenta a las personas a las que va dirigido. La ineficacia de esas ayudas por parte del exceso en la documentación a aportar, que la ayuda se otorga como máximo para un año, y que el inquilino tiene que adelantar el pago hasta recibir la ayuda, lo cual ya genera más problemas de solvencia en estas familias.

Un ejemplo claro, como usted ha dicho, es lo que ha sucedido este año, que, habiéndose solicitado la ayuda en abril, se resuelve en junio y empezarán a cobrar la ayuda a finales de año. Es decir, estos inquilinos con recursos limitados han tenido que pagar el ciento por ciento del precio del alquiler durante unos ocho o nueve meses, bueno, eso ya depende de ustedes.

Este proceso, como hemos dicho, tiene que repetirse año tras año para estas familias, generando una inestabilidad e incertidumbre económica más en familias que ya padecen diversos problemas socioeconómicos.

Por ello, proponemos... Lo primero es que tengan una validez de dos años las ayudas y que sea el inquilino el que informe de si ha cambiado su situación personal durante estos años; que se agilice todo el proceso, de manera que tanto la adjudicación como el cobro se realicen en el primer trimestre del año.

Como usted ha dicho, la subvención puede ser del 40%, pero en algunos casos ese 40% no es necesario. Y, como ya recoge el convenio, habrá familias que puedan obtener hasta el 80%. Para cobrar ese 80% se necesita una dotación presupuestaria autonómica, de la que..., el convenio nombra pero después no hay dotación presupuestaria.

Y, por último, que se cree un servicio gratuito de atención al ciudadano para asesorarle de las condiciones para acceder a la ayuda y para la preparación de toda la documentación para solicitarla, de forma que con anterioridad al proceso conozcan la probabilidad de que la ayuda se conceda o no.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Escrivá.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Un par de precisiones respecto a lo que usted señala.

Bueno, efectivamente, el plan concertado con el ministerio se refiere a una inversión global más amplia. Estamos hablando en principio de 90 millones de euros, que era lo que el ministerio podía aportar, pero que se podía complementar en función de que la comunidad autónoma se comprometiera con una inversión mayor. La Comunidad Autónoma de Andalucía decidió comprometerse con algo más de cuarenta y tres millones de euros, de forma que eso arrastraba otro compromiso del propio ministerio por cantidad equivalente, es decir, a los 90 millones iniciales, digamos, de dotación mínima se han podido sumar casi otros noventa. Son 88 y, por tanto, el volumen global son 179 millones de euros, cofinanciados en distintas cantidades, pero cofinanciados entre las dos administraciones, de los que se cuelgan las diferentes órdenes de las que estamos hablando. Hablamos de esa inversión global.

Usted se refiere al tema de los abonos. Ciertamente, no se ha resuelto, no se ha podido abonar nada. Pero lo que se prevé en la propia orden es que el abono se fraccione al inicio de cada mes, si está resuelto, lógicamente, antes, y, en caso de existir meses vencidos, como es el caso, cuando se resuelva, se abonarán todas las cantidades en un único pago, ¿eh?

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 35

X LEGISLATURA

29 de julio de 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-15/POC-000065. Pregunta oral relativa al Plan Andaluz de la Vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Su señoría Escrivá Torralva repite pregunta oral, relativa al Plan Andaluz de la Vivienda, al señor consejero.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Bueno, como hemos comentado antes, ahora mismo no hay un plan de la vivienda.

Voy a hacer primero la pregunta, perdón. ¿Es su intención continuar con el trámite del borrador del Plan Andaluz de la Vivienda 2013-2016 que redactó Izquierda Unida?

Como ya sabemos, ese plan no está en vigor. Lo único que tenemos hasta ahora es, como hemos dicho, el convenio y nos gustaría saber si para prácticamente un año que queda va a hacer un nuevo plan o va a hacer otro convenio para otro año.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

En la pasada legislatura, señora Escrivá, la Consejería de Fomento y Vivienda redactó, efectivamente, el Plan marco de Vivienda y Rehabilitación en el horizonte 2015-2020 y se iniciaron los trámites para su promulgación. En concreto, se remitió al Consejo Económico y Social de Andalucía el mismo día en que se disolvía el Parlamento.

En los primeros meses de este año, el Consejo Económico y Social de Andalucía emitió un dictamen solicitando, y le cito literalmente, que «se reabra el proceso de negociación del futuro plan que, dotado con recursos suficientes, oriente las políticas en materia de vivienda y rehabilitación en los próximos años». Además, este informe destacaba la utilidad y la valía de la experiencia negociadora de los agentes sociales y económicos en tema de vivienda.

Y, en consonancia con esta demanda, en mi primera comparecencia en esta comisión, les anuncié mi compromiso de culminar y de poner en marcha el nuevo Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, un plan que dará prioridad a los programas de alquiler y rehabilitación, especialmente a los destinados, como es obvio, a las familias con recursos económicos limitados y a los colectivos más vulnerables. Continuará la línea de convertir viviendas protegidas construidas en régimen de venta al régimen de alquiler, en un momento como este,

definirá las áreas de retracto, a las que antes me refería cuando hemos hablado de la ley de retracto, y contemplará, previa consulta y consenso con las administraciones locales, medidas encaminadas a dotar de mayor agilidad y control a los procedimientos de selección y adjudicación de la vivienda en muchas otras actuaciones.

Igualmente, les anuncié en esta comisión que será un plan comprometido y consensuado con los distintos agentes económicos y sociales. Y, en consecuencia, este nuevo Gobierno acomete la elaboración de este Plan de Vivienda y Rehabilitación asumiendo aquellos contenidos ya existentes en el plan marco que sean acordes con las medidas y programas planteados en esta legislatura. Y quiero reiterar que tendrá lugar en el marco de un proceso de negociación con los agentes económicos y sociales y, naturalmente, con el mayor término de intentos de posible concertación. Obviamente, los grupos parlamentarios harán una aportación, espero que sea interesante y sustanciosa para la solución más eficaz posible.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Escrivá.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Bueno, pues esperamos que este nuevo plan subsane algunas contradicciones que nosotros vemos en el convenio de 2014, aunque, desgraciadamente, este plan solamente va a tener vigencia para un año.

En este convenio se habla en varias ocasiones del fomento del parque público en vivienda en alquiler, y cuando vemos las partidas presupuestarias, vemos que no existe ninguna financiación, lo cual..., sin dinero pues no se puede hacer ninguna ejecución.

Por otro lado, el programa de ayuda al alquiler de vivienda y en el fomento de la rehabilitación edificatoria ya existe una orden dictada por esta consejería para su puesta en marcha. Sin embargo, hay programas, como el Programa de Fomento de la Regeneración y Renovación Urbana, Programa de Apoyo a la Implantación del Informe de Evaluación de los Edificios y Programa de Fomento de Ciudades Sostenibles y Competitivas..., todavía, que nosotros sepamos, no existe ninguna orden en el ejercicio 2015. Claro, nos extraña ya, a lo avanzado que llevamos el año, que no haya ninguna orden para cuatro de los seis planes.

Y otra incongruencia que quería recalcar es la que ya le comenté. Es para nosotros fundamental que las ayudas estatales complementarias a las autonómicas existan, es decir, que esas familias que necesitan hasta el 80% de las ayudas puedan recibirlas y no solamente se quede en papel, porque vemos que está en el papel, pero en el presupuesto esa partida autonómica que complementa a la estatal pues no se encuentra. Entonces, pedimos que se subsane, que se ponga en marcha para este año y, si no es posible, para el año que viene. Y por supuesto que las ayudas al alquiler se aumenten en el presupuesto de 2016, si es posible, y si no en 2017, porque desde nuestro partido pensamos que el alquiler es fundamental para dar una alternativa ocupacional a todo tipo de personas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Con mucha brevedad.

Efectivamente, yo señalaba antes cuál es el compromiso del Gobierno de Andalucía. El plan autonómico lo que hará será darle un mayor horizonte temporal y presupuestario al compromiso que ya estamos desarrollando. Ahora mismo hay en fase de adjudicación diferentes actuaciones en materia de rehabilitación en muchos puntos de Andalucía, obras que se van a adjudicar en los próximos meses, de aquí a final de año.

Y en materia de alquiler, evidentemente, la orden a la que usted antes se refería, otras que tienen que ver con ayudas, en este caso, a familias que han padecido las consecuencias de un desahucio, vamos, o una ejecución hipotecaria, al fin y al cabo... Estamos hablando de complementar nuestros esfuerzos también con los que hacen los ayuntamientos a través de la atención dentro del plan concertado de servicios sociales..., al que, por cierto, también contribuye la Junta de Andalucía en la cofinanciación con los ayuntamientos de forma notable, bastante en menor medida el Gobierno de la Nación, tampoco lo digo en términos de reproche, lo digo en términos descriptivos. Bueno, que se sepa también que en un momento complicado como este el compromiso en materia de nutrir ese plan concertado de servicios sociales de los ayuntamientos ha tenido una minoración notable por parte del Gobierno de España.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000075. Pregunta oral relativa al desahucio en La Rinconada (Sevilla)

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Su señoría doña Alicia Martínez Martín pregunta en comisión relativo al desahucio en La Rinconada en Sevilla.

Tiene la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, hace tan solo unos días en Andalucía conocíamos una noticia lamentable, y es que se producía el desahucio en una vivienda social del parque público en alquiler de la Junta de Andalucía.

¿Qué medidas va a poner usted en marcha para evitarlo? Y díganos qué explicación tiene este hecho lamentable.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

En la formulación que usted hace en su pregunta lleva unas conclusiones implícitas, ¿no?, que yo, naturalmente, esa conclusión que usted plantea de forma tácita no la comparto.

El caso de La Rinconada es un caso singular y específico, con unas circunstancias muy concretas, en las que la persona adjudicataria de una vivienda del parque público de la Junta de Andalucía en régimen de arrendamiento vende de forma ilícita un inmueble a través de un contrato privado y, lógicamente, sin ningún tipo de capacidad de conocimiento por parte de la Administración, y lo vende a una segunda persona. Esta segunda persona, a su vez, la alquila a otra persona, que es la ocupante última de la vivienda, una pareja con un hijo de escasas semanas, y finalmente los hechos derivan en el auto de lanzamiento, que tiene su origen en una denuncia de la primera adjudicataria a los últimos ocupantes. Ha resultado una concatenación de acontecimientos, señalo, muy particular, que en ningún momento, desde la adjudicación al titular original, ha trascendido del ámbito privado y, por tanto, no ha habido conocimiento por parte de la Junta de Andalucía.

La Junta de Andalucía, en este caso, no podía ser de otra forma, ha acatado la resolución judicial, no vamos a entrar en controversia con el ámbito judicial, pero desde la Agencia de la Obra Pública y en sincronía perfecta con el Ayuntamiento de La Rinconada, se ha hecho lo primero que había que hacer, que era dar

una solución habitacional y un realojo a esa familia afectada. Y por parte de la Agencia de la Vivienda en Andalucía se ha iniciado un expediente de recuperación de la vivienda contra la persona titular inicialmente de la misma, y se está trabajando con el objetivo de adjudicar la vivienda a la familia que residía en ella, a propuesta del registro municipal de demandantes de La Rinconada, atendiendo a razones humanitarias y de exclusión social.

No obstante, le quiero señalar que la Consejería de Fomento y Vivienda tiene el firme propósito de mejorar su sistema de vigilancia sobre las viviendas públicas de su propiedad, aunque..., y yo creo que no señalo nada que ustedes no deban conocer, que no conozcan, que no es fácil realizar un control y conocer en cada momento y de forma exacta la situación de cada una de las viviendas de un parque tan amplio y, además, con el inconveniente de que este tipo de situaciones y los contratos que se producen de forma irregular, ilegítima, sin un sustento legal, se hacen sin refrendo público.

Y, por tanto, le señalo, estamos..., primero, en relación con la familia lo que se buscó fue una solución habitacional. En relación con quien hizo una transmisión ilegítima de algo que no estaba en su esfera de dominio, estamos haciendo lo que la legislación, bueno, establece como vía, digamos, razonable y sensata, que es la recuperación de ese inmueble para que tenga también en vía administrativa de normalidad..., pueda estar siendo disfrutada por esa familia afectada.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Señor consejero, ¿se da usted cuenta del relato que ha hecho tan rocambolesco del parque social de viviendas de la Junta de Andalucía? Usted, en su comparecencia sobre los desahucios, se ha remitido a la crisis financiera internacional y después a la inmobiliaria y ha tirado de la historia hasta de la reforma laboral.

Pero, mire, el parque público de viviendas en alquiler de la Junta es competencia exclusiva de la Junta de Andalucía desde el año 1989, en que se traspasaron las competencias a esta comunidad. Y, lamentablemente, este hecho no es un hecho aislado. En La Rinconada existen más de setecientas viviendas sociales, 400 de ellas en un barrio en la estacada. Este sitio donde se produjo..., en la barriada de La Cruz. Y el hecho es que una familia, Sandra, José Antonio y su hija fueron expulsados de una vivienda que probablemente necesitaban, porque usted ha dicho que el ayuntamiento les ha ofrecido otra, y me parece muy lógico. No ha sido la Junta de Andalucía, ni siquiera fue capaz de garantizarle la que ocupaba.

Mire, el hecho no hay por dónde cogerlo, y todo es fruto pues del descontrol masivo, y usted lo sabe. Lo han reconocido los consejeros anteriores en esta comisión, que existe en el parque social de la Junta. Usted no, se tendrá que informar, y de hecho ya anunciado que va a sacar un concurso público para ordenar el parque de la Junta, cosa que ya se ha hecho en anteriores ocasiones hace años y tampoco ha servido de nada, a la vista está.

Por lo tanto, titulares como este: «El desahucio revela el descontrol masivo de pisos de la Junta» no nos lo inventamos nosotros, es así una realidad. Lo reconocen los consejeros, más del 50% de las personas que los ocupan no los pagan..., los alquileres, o no se conoce ni siquiera quién está ocupando la vivienda.

Y, en este caso, el tráfico de viviendas sociales nos parece una indignidad, sobre todo porque hay muchas personas que realmente pueden estar necesitándolas, y hay listas de espera. Y, por lo tanto, usted tiene que poner orden y control, porque hay derechos de las personas y deberes para poder acceder a ese parque. Acaba de decir que han sido 27.000 personas las que han solicitado una ayuda al alquiler. Pues, mire, muchas de ellas probablemente estarían deseosas de acceder a una de las 84.000 viviendas que dispone la comunidad autónoma para luchar con el tema de los desahucios.

Por lo tanto, señor consejero, yo le animo a que tome este problema, que no es un hecho singular, como usted ha dicho, sino que es un hecho más generalizado. Y, lamentablemente, en las grandes ciudades, en donde existen barriadas de mayor tamaño, es una generalidad.

Se lo pido, tome las riendas en este asunto.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Bueno, realmente, su propuesta, al final, cuando se trata de una situación como esta, a las familias que están ocupando una vivienda después de un proceso, que he reconocido que es un proceso irregular, pero un proceso irregular donde no hay ninguna traslación de documento público y donde es imposible a veces enterarse de lo que la gente hace usando ilegítimamente una concesión que la Administración, en base a su situación económica y social, le ha dado.

Bueno, ocurre además que nosotros nos personamos en el juzgado y no nos dejan personarnos. Yo no voy a entrar ahora a discutir con el juez... Bueno, no voy a entrar a discutir con el Poder Judicial, porque quien legítimamente es el dueño de la vivienda en un proceso de esta naturaleza trata de personarse en el procedimiento y no lo dejan personarse.

En fin, yo no quiero una polémica por ahí porque ese no es el caso. Lo que digo es que ante un hecho como este, concatenado, de decisiones ilícitas, pero no de la Junta de Andalucía, sino de quien está ocupando la vivienda, atribuyéndose unas facultades que no tiene y trasmitiéndolas a terceros, da lugar a una solución absolutamente indeseable. Pero lo primero ante esa situación indeseable ¿qué es?, pues que la familia tenga un lugar donde alojarse. Cosa que hizo la Junta de Andalucía con la [...] de La Rinconada. Punto primero, eso era fundamental.

Segundo, que naturalmente pongamos en marcha el proceso de recuperación de esa vivienda, que es lo que estamos haciendo. Ahora, ¿que yo admito que usted que es mejorable el sistema de inspección?, como

todo en la vida es manifiestamente mejorable. Claro que sí, 84.000 viviendas, usted dice es que podría... Bueno, están ocupadas y dan alojamiento a 350.000 personas en Andalucía. Bueno, el proceso de inspección que se hace anualmente no es una cosa fácil. Hay que ir y hay que ir cuando está ocupada, cuando están los vecinos allí... Bueno, y si hay irregularidades empezar a tramitar un procedimiento. Pero incluso en aquellos casos en los que hay irregularidades, ¿su alternativa, cuál es? ¿Decir que los echemos a la calle? Bueno, yo le digo cuál es la complejidad de esto. En cualquier caso, en términos globales, usted dice que yo hago un relato rocambolesco... En fin, con la última contestación que yo le di, a la cuota de responsabilidad que creo que su partido tiene al final, y el Gobierno..., en fin, que sustenta su partido, en tiempo pretérito y en este momento, antes en la génesis y ahora en el camino elegido para salir de la crisis, usted tiene un relato, y yo tengo otro. Al final no nos vamos a poner de acuerdo usted y yo, eso es evidente, ¿no?, en el relato. Los ciudadanos, que al final son los que escuchan y los que deciden y atribuyen en términos de confianza depositada en las urnas a quién cree, quién es más creíble respecto a su acción y a sus omisiones, pensarán si tenemos más razón nosotros o ustedes. Pero, en fin, ese es un debate que se sustancia en una ciudad democrática en las urnas. Porque, claro, que ustedes pretendan dar lecciones... En fin, yo se las acepto con humildad todas las sugerencias que nos hagan, pero yo ya les señalaba antes el compromiso de la Junta de Andalucía en materia de vivienda y en materia de parque público, y la actitud. Es verdad que, mire usted, dice usted eso es Madrid y señora Botella no tiene nada que ver conmigo. Bueno, pues seguramente, ¿no?, pero bueno, usted trae a colación aquí argumentos que a la postre demuestran que su itinerario para enfrentar una situación ciertamente compleja, difícil, dramática para algunas personas, en algunos casos ha sido hagamos caja, pongámoslo esto en manos del mejor postor. Y ese mejor postor, que hoy cobra cinco de alquiler, mañana empieza a decir que son siete o nueve. Y eso, asociado a una situación de vulnerabilidad y de falta de ingresos en las familias, las coloca en la calle.

Bueno, pues son dos formas de entender las cosas. Y se lo digo sin ánimo de confrontación, pero yo creo que los hechos y la manera de actuar cuando los gobiernos son sostenidos por un partido, en un ámbito regional, municipal y nacional, pues al final dejan de manifiesto también cuáles son las prioridades de cada uno, ¿no?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000079. Pregunta oral relativa a la Autovía del Mármol en Almería

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, que formula doña Carmen Crespo Díaz, relativa a la Autovía del Mármol en Almería.

Señora Crespo, tiene usted la palabra.

La señora CRESPO DÍAZ

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, la Autovía de la Almanzora, que está en el Plan Más Cerca y cofinanciada por los fondos Feder, tiene en este momento 90 kilómetros, y en el Pleno del Parlamento estuvo hablando de la variante de Albox. Pero lo que está claro es que va hasta Purchena, ese de los primeros planos, apenas se ha avanzado. Y luego, en Almería, que hay bastantes tramos, están en las circunstancias que están. Varios tramos como Fines-Albox entraron en servicio; la variante de Albox obviamente sí, Cucador-La Concepción, sin iniciarse las obras, y Purchena-Fines, con dos fases realmente en proyecto.

¿Para cuándo estos tramos, señor consejero?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Crespo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Bien, mire usted, señora Crespo, usted conoce, porque ha estado en responsabilidades de Gobierno elevadas en las últimas etapas, cuál son las limitaciones presupuestarias a las que están sometidas todas las administraciones. Y por supuesto la Administración General del Estado, a la que usted ha representado hasta hace escasos días en Andalucía, no solo con la ralentización de muchas obras de su competencia en la comunidad autónoma, sino también lo que era demandado reiteradamente por... incluso por el Parlamento de Andalucía, en decisiones, no sé si tomadas por unanimidad o por mayoría, pero con el incumplimiento de lo que se supone que debía ser el cumplimiento de una ley orgánica, que es la adicional tercera, vamos, el Estatuto de Autonomía. Y el apartado que representaba la adicional tercera, de la obligación de invertir en Andalucía un porcentaje que era el equivalente al peso ponderado que la población andaluza representa al conjunto del Estado. Hay menos recursos, aceptado, hay menos recursos, pero tenemos que ser receptores de una

cantidad que equivale, como digo, aprobado en el Estatuto, en el Parlamento de Andalucía y en las Cortes Generales. Por eso tiene el rango de ley orgánica. Y, por tanto, yo le acepto lógicamente su argumentación, pero que usted hable de demora en la infraestructura, pues hombre, le decía antes a su compañera de escaño, la señora Alicia Martínez, que tiene todo el respeto, en términos de representación, legitimidad democrática, ¿cómo no se lo voy a otorgar? Pero, en términos de legitimidad moral, pues permítame que le diga que..., en fin, que tiene escasa legitimidad moral el reproche en términos de lo que supone a una exigencia al Gobierno de Andalucía sobre las infraestructuras en general y sobre las marchas que las mismas tienen.

Yo he hecho antes una afirmación, que la reitero, e iré al tema que les interesa a los ciudadanos de Almería, las cosas que hemos hecho. Efectivamente, tenemos la variante Albox, la hemos puesto en circulación. Llevamos en funcionamiento 8,7 kilómetros, le da continuidad a un tramo de 22, ha supuesto una inversión global de 103 millones de euros. Es verdad que no está terminado todo, sin duda, hay un compromiso añadido de antes de final de año de iniciar, con otros 23 millones de euros, el tramo el Cucador-La Concepción. Y tenemos el propósito, lógicamente, de llegar por abajo a la A-7 para facilitar la conexión con toda la salida hacia la autopista del Mediterráneo y los puertos, faciliten que sea un instrumento al servicio del desarrollo una comunicación para lo que representa, efectivamente, entre otras cosas, la exportación de la zona del mármol.

Pero las carencias presupuestarias, que forman parte inherentes a una situación de crisis como esta, podrían haber sido menores. Es verdad, si el Gobierno hubiese hecho otras políticas, pero digo el Gobierno de la Nación. ¿Qué ha conducido a que haya una menor [...] presupuestaria? Además de haber hecho, y hago un paréntesis también reiterativo, pero me parece que sigue siendo igual de pertinente. Se podría haber optado, en la Comunidad de Madrid han optado por privatizar los hospitales, habrán tenido también dificultades para hacerlo. Yo creo que no es ajeno a la intención política de una determinada manera de entender las cosas que derechos básicos acaben convirtiéndose a la postre en mercancías.

Bueno, pues restrinjamus mucho la capacidad financiera de las comunidades autónomas y al final avoquémosla a que determinados servicios públicos tengan que ser gestionada desde el ámbito privado, convirtiendo un derecho en una mercancía.

Bueno, todavía nos han reprochado, o quizás desde otros partidos, en algunas ocasiones, la modificación del artículo 135 de la Constitución. En el relato al que antes se refería la señora Martínez, rocambolesco, de cómo hemos llegado hasta aquí, hay un punto en que efectivamente al final la enorme deuda privada acaba teniendo una vía de socialización, vía saneamiento financiero de los bancos, por una necesidad de pagar las deudas, ciertamente. Pero usted además de la modificación del artículo 135, que estábamos nosotros en el Gobierno y ustedes votaron a favor, y yo creo que eso es defendible. Si hay que pedir este año 242.000 millones de euros nuevos, para eso se llama a los mercados, para financiar todas las necesidades del Estado. Y cuando hay que pedir 242.000 millones de euros nuevos, seguramente a aquellos a los que se los tiene que pedir prestados, si les dices que estás pensando si les vas a pagar o no la deuda, no lo vas a colocar en la mejor posición para que te sigan financiando, ¿verdad? Eso forma parte de la lógica.

Pero era obligatorio que eso llevara a una vía que es la anulación, de forma no expresa, pero sí de una forma tácita, del artículo de la Constitución que dice que «España es un Estado social y de derecho», pues hay quien cree que tiene que ser la eliminación del contrato social y el mantenimiento del contrato mercantil. Y eso es una opción política y eso lleva a que cuando se hace una distribución de los márgenes que tiene

de financiación, en términos de temporalidad, para reducir el déficit España, se haga una aplicación asimétrica totalmente para las comunidades autónomas, que tienen obligaciones en gastos que no son muy elásticos, como la salud y la educación, y cuando se opta políticamente por priorizar eso que es el sostenimiento de los pilares básicos de una sociedad decente, hay menos dinero para la inversión, claro que sí. ¿Tiene que ver, por tanto, su política en el ámbito nacional con las consecuencias de por qué tener que ralentizar inversiones en Andalucía? Sí. Y ese hilo argumental, que es un planteamiento coherente, desde mi punto de vista, hombre, le decía antes, no les coloca, desde el punto de vista de la legitimación moral, de la legitimidad democrática tienen toda la que le han otorgado los ciudadanos, en una posición de mucho nivel de exigencia.

Pero dicho eso, el compromiso del Gobierno de Andalucía, le he señalado antes la apertura de la variante de Albox, el compromiso de contratación de ese tramo de El Cucador-Concepción. Nuestra convicción de que, efectivamente, son 28 municipios y más de setenta mil habitantes, que vamos a seguir trabajando por ello y que hemos planteado, dentro del denominado Plan Juncker, que intenta tardíamente, pero, bueno, buscar una vía que intente equilibrar no solo la reducción del déficit, sino estímulo al crecimiento, le hemos planteado al Gobierno de España que lo incorpore como uno de los elementos a financiar. Entonces, yo espero que también el Gobierno de España acabe teniendo, dentro de sus prioridades, que este planteamiento de la finalización de esta Autovía en el Almanzora merezca ser apoyado por ese capítulo de inversiones del Plan Juncker. Entonces, buscaremos un punto de encuentro, de manera que las restricciones presupuestarias sobrevenidas, impuestas, al final acaben teniendo una vía también de financiación de fondos europeos, y podamos terminar cuanto antes esta autovía, que es, efectivamente, un importante eje de comunicación. Salió en una anterior pregunta, forma parte de los planes del Gobierno, y forma parte de los planes de Gobierno como un elemento también de articulación del territorio...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, le ruego que vaya terminando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... en una zona de Andalucía que necesita, efectivamente, un impulso importante de sus infraestructuras. Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Crespo.

La señora CRESPO DÍAZ

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, quien no tiene legitimidad moral es quien está echando balones fuera hacia Madrid en cuestiones que son de su propia competencia, como es la Autovía del Almanzora.

Y le voy a decir una cosa, el 17,3 del Instituto de Autonomía, todos en época de crisis quiere que se cumpla, todo el mundo quiere que se cumpla. Y los andaluces queremos más para nuestro territorio, pero lo que está claro, que hay que recordar, es que el señor Zapatero ponía más y en su ejecución no llegaba al 15%. Y este Gobierno en su ejecución está llegando al 18% en inversiones. Sabe usted perfectamente que realmente, mientras el Gobierno de España en Andalucía está invirtiendo 1.400 millones de euros en infraestructuras, la Junta de Andalucía en infraestructuras de igual calado invierte 400. Sabe perfectamente que tienen ustedes 50 millones de euros para el mantenimiento de las carreteras. Ese es el dinero que tiene el Estado en Almería, por ejemplo, para el mantenimiento de carreteras.

Por tanto, el camino se hace andando, y lo que no se puede es dar lecciones, lo que tiene usted es que hablar, como ha hablado al final, de cooperar, de tener fondos europeos para esa inversión, una inversión que, recuerdo, lleva 28 años sin hacer en Almería, reclamada por la sociedad almeriense 28 años, y que ustedes han tenido paralizado en muchísimos de sus tramos, con 70.000 habitantes y con un tejido industrial muy importante. Pero además lo que le han dicho últimamente. Está muy bien que hayan abierto la variante de Albox, fenomenal, pero ¿qué pasa con los empresarios?, ¿qué le pidieron?, que no se estrangulara la posibilidad del polígono industrial. No les han escuchado, realmente ese estrangulamiento que hay en la variante de Albox tienen ustedes que darle salida, pero es que los tramos están, como les estoy diciendo, absolutamente paralizados. Por tanto, no eche balones fuera a Madrid, y usted responsabilícese de una autovía que lleva 28 años con retrasos en Almería, en una tierra que, evidentemente, ahora mismo el Gobierno de la Nación tendrá todos los defectos del mundo, pero la A-7 se está finalizando, que también la dejaron ustedes, sí, completamente paralizada y sin pagar el método alemán, y falta solamente el tramo de Castell-Carchuna para finalizar una autovía que permita a los almerienses conectarse con el resto de Andalucía. Por tanto, todo no lo habremos hecho mal.

Y yo le aconsejo que cuando haya competencias de su competencia, que pida ayuda a Madrid. Me parece muy bien el plan Juncker, los fondos Feder. Y nosotros le vamos a apoyar en ese sentido, lo que está claro es que su competencia es su competencia, que reconozca que llevan 28 años sin hacer una autovía, que es de su extrema competencia, que además no han cumplido con los empresarios, que les han dicho una y otra vez que iban a adjudicar esos tramos, y que, además, el Gobierno de la Nación le está ayudando en infraestructuras importantes en Andalucía, que ustedes lo único que hacen es no hacer nada de infraestructuras y echar balones fuera, y además todo el día dándole palos al Gobierno de la Nación, que les está ayudando en vivienda y que les está ayudando en infraestructuras, en muchas cuestiones en Andalucía, a lo mejor no todo lo que quisiéramos los andaluces. Obviamente, nosotros queremos más para nosotros, para nuestra tierra, pero lo que está claro es que ustedes tienen competencias, y financiación deberían tener para sus infraestructuras.

Todo el mundo entiende lo de la crisis económica y que tengamos menos recursos, pero lo que no puede ser es una autovía paralizada desde hace 28 años. Le aplaudimos la apertura de la variante de Albox. Le pedimos que le dé solución al polígono industrial que está en la variante de Albox para los empresarios de la zona y le pedimos que vaya urgentemente con los demás tramos que realmente son absolutamente necesarios para un tejido industrial de los primeros de Andalucía y para una zona que realmente depende de esa autovía para sacar sus productos fuera y para tener posibilidades económicas, como son las posibilidades económicas del mármol de Almería.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Crespo.

Señor consejero, con brevedad.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente, con mucha brevedad.

Habla usted del compromiso del Gobierno de la Nación con Andalucía. Bueno, hasta ahí podríamos llegar, ¿usted sabe lo que está invirtiendo básicamente el Gobierno de la Nación en Andalucía? La aplicación del marco de fondos Feader, que sabe usted que la mitad de ese marco lo gestiona Andalucía y aproximadamente la mitad lo gestiona el Gobierno de la Nación. Hombre, podía quedarse con ello, ¿verdad?

Cuando se invoca desde una región, en términos comparativos de retraso en el desarrollo como Andalucía, desde hace muchas décadas, se invoca a los instrumentos de cohesión y de equilibrio territorial de la Unión Europa recursos, se supone que son recursos complementarios a los que el Gobierno de la Nación de cada Estado tiene que mantener precisamente de forma autónoma para corregir esos desequilibrios, como complementariedad, no como sustitución. Y lo que usted está haciendo básicamente es sustituir. Bueno, no hagan de eso un ejercicio de virtuosismo, ¿verdad?, porque esa es la realidad, y usted lo sabe.

Bueno, habla del mantenimiento de carreteras de 50 millones, no es cierto. Hay más recursos, insuficientes. Yo lo he dicho aquí además, en la Comisión de Fomento, hace pocos días, y voy a intentar que, efectivamente, ese capital público no se deteriore, como está deteriorado, por cierto, el del Estado, en muchos tramos, pero, en fin, ese apartado me interesa menos.

Y yo espero que, bueno, hoy hay Consejo de Política Fiscal y Financiera, tiene que ver con la financiación de la que vamos a disponer para todo, también para las infraestructuras. Yo confío en que ustedes, que dicen que meten el hombro, pues sean capaces de convencer al ministro Montoro de que dé un tratamiento razonable y equitativo en términos de financiación.

Y mañana, que tengo la entrevista con la ministra, con la señora Pastor, hombre, si ustedes colocan en suerte un clima propicio para el entendimiento, desde luego, yo voy con la mejor voluntad a esa reunión.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Haremos un pequeño receso de cinco minutos, y después pasaremos a la PNL.

[Receso.]

10-15/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al carácter estratégico de la alta velocidad en Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a reanudar la comisión. Señorías, vamos a comenzar el último punto del orden del día, la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular, relativa al carácter estratégico de la alta velocidad en Andalucía.

Señor Romero, tiene usted la palabra.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

La inversión en infraestructuras produce siempre riqueza, prosperidad y mayores niveles de bienestar entre la población. Esa relación invariable e incontestable entre riqueza e infraestructuras se incrementa exponencialmente cuando la inversión en infraestructuras, en concreto, se realiza mediante la implementación de mejoras técnicas revolucionarias que puedan suponer la generación de ventajas competitivas en el ámbito meramente económico o incluso el cambio de costumbres y hábitos a nivel nacional..., perdón, a nivel social. Eso es, en definitiva, lo que ha supuesto el Ave en nuestro país, la alta velocidad, ni más ni menos que una revolución que nos ha hecho más atractivos y que ha venido a cambiar la forma en que viajamos. Y en ese cambio revolucionario, nosotros, los andaluces, fuimos protagonistas y pioneros. El Ave Madrid-Sevilla supuso un hito precursor del actual despliegue que la alta velocidad tiene hoy en día a lo largo de todo el territorio nacional. A pesar del evidente éxito de aquella primera línea hubo que esperar al año 2000 para que un gobierno del Partido Popular, en este caso, integrase en el I Plan de Infraestructuras del Transporte que se formulaba en nuestra Nación, la decisión estratégica de apostar por las inversiones en alta velocidad. Una decisión política que se justificaba en el convencimiento, como así ha sido demostrado después por los hechos, de que la inversión iba a generar unos niveles de calidad, comodidad, seguridad y tiempos de viaje, que resultarían comparativamente más ventajosos respecto al avión y al transporte por carretera.

La apuesta por una nueva red ferroviaria para alta velocidad determinó la opción por el ancho de vía internacional, opción que constituía el presupuesto para que pudiéramos incluirnos en las redes transeuropeas de transporte, con todo lo que ello implica. La alta velocidad, por tanto, nos ha permitido ser destinatarios de fondos y políticas europeas destinadas a impulsar el crecimiento y la conectividad de todos los países miembros de estas redes.

La alta velocidad proporciona todo tipo de beneficios. Nos ha permitido liberar nuestra red convencional de tráfico de pasajeros para dedicarla al tráfico de mercancías. Hoy el transporte de mercancías se vuelve más eficiente por el impacto de la alta velocidad. Ya no debe sufrir interrupciones en su recorrido, puesto que no es necesario que adapte su marcha a la prioridad de paso de trenes de pasajeros, que ya no coexis-

ten en las mismas vías. La alta velocidad ferroviaria es un medio de transporte moderno, competitivo, y, para unas distancias como las españolas, constituye una alternativa al transporte aéreo muchísimo más respetuosa con el medio ambiente.

El Ave supone también un agente activo en la reactivación de la obra civil, cuestión nada desdeñable en los tiempos en los que vivimos. La inversión en infraestructuras de transporte genera efectos sobre el crecimiento económico y el empleo. A corto plazo a través de la actividad constructora, que no solo genera empleo sino que también garantiza el retorno fiscal de más del 50% de la inversión. Actividad constructora, por cierto, que se va a ver incrementada como consecuencia del programa para la próxima conclusión de 1.000 kilómetros de Ave y la conexión de la mayor parte de la red, con la apertura de ocho tramos principales y otros complementarios, que implicaran 27 conexiones entre capitales, con una inversión que ascenderá a 3.626 millones de euros.

Además, la apuesta del Ave ha supuesto un acicate para empresas españolas del ámbito de la innovación y la tecnología, que gracias a su experiencia en nuestro país han sido capaces de adjudicarse concursos internacionales para la construcción y explotación de corredores de alta velocidad en todas partes del mundo. Entre los más notorios, el Ave de La Meca a Medina, una línea de 450 kilómetros a través del desierto, ganado por un consorcio español en un 88%, formado ese consorcio en un 88% por empresas españolas, y con un presupuesto de casi siete mil millones de euros, o la primera línea de alta velocidad en California, en Estados Unidos, con un trayecto de 105 kilómetros y un presupuesto de 1.200.000 euros.

Viajando, señorías, se curan el provincianismo y el nacionalismo mal entendido, y qué duda cabe de que el Ave en España se ha constituido también en un elemento de cohesión nacional, tendiendo puentes entre comunidades autónomas que han vivido muy a menudo demasiado separadas, acortando las distancias y permitiendo la libre circulación de personas, garantizando que la movilidad laboral a lo largo y ancho de nuestro país se constituya como una oportunidad más y no como una decisión trascendental que implique todo tipo de renunciaciones personales, como ocurría cuando las comunicaciones no eran tan avanzadas. Y no cabe caer en el juego farisaico del coste, que algunos quieren utilizar, porque ningún operador público debe dejar de valorar la rentabilidad social y los beneficios inducidos que tiene la implantación de una infraestructura de este tipo.

Bien, en este punto quiero recordar que la inversión es tanto más valiente por parte del Gobierno de la Nación en la medida en que ha sido este Gobierno el que ha realizado un esfuerzo importantísimo para rebajar el precio de los billetes, para democratizar el acceso de los ciudadanos a la alta velocidad española. La alta velocidad no solo ha supuesto un caso de éxito *per se* sino que ha generado también un redescubrimiento por parte del usuario del propio medio de comunicación ferroviario. Y así también se han incrementado los viajeros para el tren convencional, con lo que el Ave ha inducido directamente un aumento de valor de toda la red ferroviaria: hasta 465 millones de pasajeros movió Renfe en 2014.

Es evidente que el nivel de aceptación de los ciudadanos por este servicio es muy alto, tanto por su comodidad como por su bajo precio. En nuestra comunidad autónoma no podemos olvidar lo que para nosotros supone el Ave en cuanto a su impacto sobre uno de nuestros principales sectores económicos, y me refiero al turismo. ¿Cuánto ha supuesto ya para nuestra comunidad, en términos de beneficios económicos, las líneas de Sevilla y Málaga? Resulta muy difícil cuantificarlo, pero, sin duda, se trata de cantidades ingentes. Turistas que pueden alternar sus visitas a la capital de la Nación con estancias en nuestra tierra, turismo interior,

que nos visita a lo largo de todo el año, rompiendo la estacionalidad, e incluso turismo de segunda residencia, antes imposible, con lo que ello implica para la reactivación del mercado inmobiliario.

Todos estos beneficios se extenderán aún más en nuestra tierra con la puesta en servicio del tramo Sevilla-Cádiz, la conexión Antequera-Granada-Almería con la extensión a Murcia o la Sevilla-Huelva, así como el bucle de Almodóvar, en Córdoba, en la actual línea Sevilla-Málaga.

Actualmente, se está tramitando la Ley del Sector Ferroviario en Cortes Generales. Y, por tanto, desde el Grupo Popular, entendemos que es el momento oportuno para que nuestra comunidad autónoma se comprometa con una apuesta inequívoca para que la alta velocidad siga creciendo, como apuesta estratégica de toda la Nación y para que llegue a más puntos de nuestra geografía, de forma sensata, en el ámbito de una planificación seria, sin sobredimensionamientos ni sobrecostes, y previendo, en definitiva, de forma rigurosa su financiación.

Por ello, proponemos a esta comisión que inste al Consejo de Gobierno a declarar el carácter estratégico para Andalucía de las inversiones en alta velocidad y para que, a su vez, inste al Gobierno de la Nación a mantener el ritmo de las inversiones ya planificadas en Andalucía en materia de alta velocidad.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Vamos a comenzar los turnos de posicionamiento, de menor y a mayor, y pidiéndoles a aquellos grupos parlamentarios que tienen enmiendas que procuren defenderlas en sus intervenciones.

Señora Cortés, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Es curioso que para el Partido Popular da igual el coste, en este caso, del tren de alta velocidad, pero, sin embargo, cuando hablamos de pensiones, ¿no?, siempre sitúa la insostenibilidad del coste de las pensiones, que es un derecho que asiste a los trabajadores y trabajadoras de este país, al menos de momento. Llama la atención esa diferencia, esa dicotomía que... En este caso, en este tema concreto de la alta velocidad, pero se podrían poner otros, esas diferencias entre lo que son derechos de la mayoría social trabajadora son discutibles porque cuestan mucho dinero y hay que hacer reformas de las pensiones para aumentar la edad de jubilación, rebajar la pensión media y expulsar o plantear como un pingüe negocio de bancos y aseguradoras la necesidad de abrirse planes de pensiones privados que benefician a los mismos de siempre. Y, sin embargo, bueno, pues no hay absolutamente ningún cuestionamiento de otras cosas, en este caso concretamente el tren de alta velocidad.

El Grupo de Izquierda Unida está de acuerdo con el tren de alta velocidad, siempre y cuando tenga pues, efectivamente, una ratio razonable entre coste económico y cómo se va devolviendo ese dinero por parte del Estado, porque las cuentas de la alta velocidad nunca se han puesto encima de la mesa por ningún ministro ni por ninguna ministra de Fomento, en orden a cuánto cuesta a lo largo del tiempo. Lo que nos parece un disparate es que la apuesta por el ferrocarril, por la alta velocidad, que es lo que ha ocurrido en los últimos tiempos,

haya llevado aparejada la supresión de otros servicios ferroviarios absolutamente imprescindibles para articular el territorio, para mejorar la movilidad de la mayoría social trabajadora. Y es que el servicio público ferroviario habrá que verlo en su globalidad, en su globalidad, y debe responder a las necesidades de la sociedad andaluza de disponer de trenes regionales, trenes de cercanías, de grandes distancias y de mercancías. Y lo que ha ocurrido en esta última legislatura, señor diputado portavoz, en este punto de la Comisión de Fomento y Vivienda, es que el Partido Popular por decisión propia ha ido eliminando servicios ferroviarios en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, también en el conjunto de otras comunidades autónomas.

El Grupo de Izquierda Unida plantea que es necesario terminar con las obras en marcha, que es imprescindible culminar el Corredor Atlántico y Mediterráneo, el Algeciras-Antequera, Almería-Murcia, Granada-Antequera, y que hay que abordar otras líneas ferroviarias que necesitamos en Andalucía para articular la movilidad de viajeros y de mercancías: Antequera-Córdoba-Linares, Jaén-Madrid, Almería-Granada, Huelva-Sevilla, la conexión con los puertos y con las áreas logísticas, completar la línea Cádiz-Sevilla, Almería-Moreda-Linares, Guadix-Baza-Almendricos, Almendricos-Lorca. Es decir, es necesario no solamente fijar la atención sobre la alta velocidad sino que es necesario fijar la atención sobre un sistema ferroviario público, que ustedes están privatizando por decisiones..., con ese programa estructural de reformas a cambio del rescate de España. Ver la globalidad de un sistema público ferroviario que articule el territorio, que articule la movilidad obligada que tiene la mayoría social trabajadora, que es la que se establece de su casa al trabajo o de su casa al estudio, que permita aumentar de manera exponencial el transporte de mercancías. Es completamente residual el transporte de mercancías por ferrocarril. Y, bueno, parece un objetivo prioritario esa planificación del transporte de mercancías, y están los corredores que en Andalucía el Partido Popular no presupuesta y no se avanza en ese Corredor Mediterráneo a su paso por Andalucía. Pero, sobre todo, es necesario que cuando estemos planificando alta velocidad, eso no suponga que por donde pasa el tren no vuelve a pasar la hierba de transportes de cercanías, de media distancia, que son absolutamente necesarios para articular la comunidad autónoma andaluza y la movilidad de la mayoría social trabajadora de los andaluces y andaluzas.

Y hace falta aprender las lecciones de la crisis. Habrá que hacer una ley de movilidad a nivel del Estado y a nivel de Andalucía que ponga claramente encima de la mesa cuál es la ratio a partir de la cual se considera, o no, construir una infraestructura y qué alternativas hay, porque, en fin, tenemos ejemplos más que de sobra de infraestructuras que tienen un uso como el que tienen.

En cuanto a las enmiendas, voy a posicionar al grupo para, en lo posible, bueno, pues consumir todo el tiempo. Nosotros estaríamos de acuerdo con las enmiendas que presentan el Grupo Popular y Podemos, y también estamos de acuerdo con las enmiendas que presenta el Grupo Socialista. No estamos de acuerdo en esa redacción, pero no hemos presentado ninguna propuesta a la redacción, tal y como está en las enmiendas que presenta Ciudadanos, pero sí con las que presentan los otros dos grupos parlamentarios.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la señora Escrivá tiene la palabra.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—En la alta velocidad en el ámbito ferroviario en Andalucía es un valor importante a conservar y mejorar, pero en los últimos años no se ha racionalizado correctamente el gasto ni evaluado lo suficiente las soluciones técnicas para su mantenimiento y mejora.

Los objetivos de uso eficiente y sostenible de estas importantísimas infraestructuras han quedado atrás con la desidia en materia presupuestaria, social y medioambiental. Prueba de la falta de racionalización del gasto es el proyecto de Sevilla-Antequera, con un coste de más de mil quinientos millones de euros, que ha sufrido problemas medioambientales, existiendo una alternativa mucho más rentable y sostenible, de unos cincuenta millones de euros, que consistiría en la construcción de un *bypass* por Almodóvar del Campo, que conectaría Sevilla y Antequera sin pasar por Córdoba, lo cual disminuiría unos treinta minutos el tiempo de viaje.

Después de gastar 280 millones del presupuesto total y de hacer una brecha en el territorio, en la consejería han sido conscientes de la inviabilidad actual del proyecto, lo cual es una muestra evidente de la falta de previsión, evaluación técnica y presupuestaria a medio plazo.

Esta unión Sevilla-Antequera también ha sufrido problemas de ámbito competencial, ya que debido al elevado coste de su ejecución la tentativa de devolver la competencia al Estado por parte de la Junta de Andalucía resultó fallida. Por ello, la titánica obra sigue estando en manos de la Junta de Andalucía, y como consecuencia de su paralización se han tenido que devolver 180 millones al Banco Europeo de Inversión. A lo que se suma la inseguridad de no saber si parte de los fondos Feder, utilizados ya en la inconclusa ejecución del proyecto, se tendrán que devolver también.

Y debido a un mal estudio del impacto ambiental, se ha abierto también un procedimiento de infracción iniciado por la Unión Europea, por el posible incumplimiento de normativa medioambiental comunitaria, en un tramo de 16 kilómetros que atraviesa una zona de especial atención de protección de aves entre Marchena y Osuna. El tramo de Marchena-Antequera, parado desde el 2011, ya se ha denominado coloquialmente como el «ave fantasma». Lo ocurrido en el proyecto de Sevilla-Antequera, ahora paralizado, es un ejemplo para localizar diversos errores que tenemos que evitar en un futuro.

Otro error que hay que evitar es el sucedido entre las contratas y Adif, en el tramo de Ave Antequera-Granada, por contratar por debajo de concurso. Este tipo de contratos por debajo de concurso provoca sobrecostes derivados del incremento de ejecución y, en muchos casos, también provoca una baja calidad en las infraestructuras. No solo debemos aprender de los errores cometidos en Andalucía, sino también en otros lugares, como es el caso del Ave a Valladolid, un claro ejemplo de insostenibilidad, ya que esta línea apenas contribuye a costear el 16% de su mantenimiento.

Se ha de introducir el principio de racionalidad en la ejecución del gasto, limitando las inversiones que sean altamente deficitarias, además se han de ajustar mejor las inversiones en infraestructuras a las perspectivas de financiación existentes, priorizando la evaluación social, económica y ambiental de los proyectos, que prime la eficiencia en la aplicación de los recursos y no iniciar proyectos que no sean rentables.

Aunque lo ideal sería poder acometer otras nuevas líneas de alta velocidad, como serían la de Sevilla-Huelva o la de Granada-Almería, Ciudadanos considera que por la falta de presupuesto y por la insostenibilidad actual de las inversiones a corto plazo se hace imprescindible posponer estos proyectos de forma indefinida. Sin

embargo, los tramos donde, a nuestro juicio, debería ir la inversión en alta velocidad serían los siguientes: terminar la conexión Sevilla-Cádiz y Antequera-Granada, debido a su estado notablemente avanzado en la ejecución; realizar el *bypass* anteriormente comentado; completar el tramo Murcia-Almería, que aunque su ejecución sea incipiente, menor al 10%, al no existir ninguna vía alternativa ni de pasajeros ni de mercancías y formar parte del Corredor del Mediterráneo, debe ser motivo de aceleramiento en su acontecimiento y ejecución.

Evidentemente no podemos concentrar toda la inversión de ferrocarriles en nuevas líneas de alta velocidad, descuidando en los proyectos ya iniciados el mantenimiento de los actuales tramos, la adaptación de vías al ancho europeo para transporte de mercancías y el perfeccionamiento de los trenes regionales y de cercanías, ya que no solamente la red ferroviaria se basa en alta velocidad, como ha dicho mi compañera, hay que atender a otros muchos usos que no pueden ser abandonados.

En España tenemos ya aeropuertos infrautilizados, incluso en venta, y esqueletos de obras faraónicas inconclusas, donde se han dilapidado cantidades ingentes de dinero público y perdido la oportunidad de obtener provechosamente fondos europeos. Es momento de realizar una buena planificación, tanto autonómica como estatal, para que no vuelva a pasar nada similar en la red ferroviaria.

Andalucía es una comunidad en una situación estratégica clave para con las inversiones adecuadas convertirse en un enlace clave tanto de transporte de mercancías como de personas entre Europa, América y África, y tenemos que usar esa potencia que tiene nuestra autonomía en provecho de todos los trabajadores, generando empleo de calidad y ayudando a las exportaciones de nuestras empresas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, su señoría Gil de los Santos tiene la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señorías, lo decía en mi anterior intervención y quiero reiterar que la construcción de un nuevo modelo productivo, respetuoso con el medio ambiente, innovador, de alto valor añadido, impulsor de una Andalucía moderna y de futuro, tiene en el ferrocarril un actor imprescindible como vertebrador del territorio.

Pero también vertebrador del desarrollo económico y social, es decir, no podemos sacrificar las conexiones de pueblos de las zonas rurales del interior en aras de una mayor velocidad entre nodos urbanos, porque si esto sucediera se correría el riesgo de favorecer la despoblación, con la inevitable repercusión negativa en empleo y en desarrollo económico para amplias zonas del interior andaluz.

Ya en el año 2010, la Decisión 6/61 del Parlamento Europeo ponía sobre la mesa la necesidad de, por un lado, favorecer la mejora de la capacidad y eficacia de las infraestructuras ya existentes y, por otro lado, fomentar el transporte intermodal, es decir, aquel que une al ferrocarril con el transporte por carretera, el marítimo y el aéreo.

Sin embargo, estas recomendaciones, que como digo son del año 2010, no parecen haber tenido una traslación real o al menos eficaz en Andalucía. En las últimas décadas se han realizado inversiones multimillonarias en infraestructuras de alta velocidad a la vez que se abandonaba progresivamente la media distancia, a pesar de su innegable valor para gran parte de nuestra ciudadanía.

Les recuerdo, señorías, que en el año 2013 el Ministerio de Fomento cerró 48 líneas de media distancia en España, lo que hizo que se anularan de un plumazo 90 trenes en Andalucía, afectando a unos novecientos mil pasajeros. ¿Alguien se ha preguntado por los efectos sociales de estos cierres? ¿Cuál fue la respuesta de la Junta de Andalucía? Desgraciadamente ninguna.

Tampoco se ha favorecido la interconexión de las líneas ferroviarias con aeropuertos, puertos o centros logísticos de carreteras. ¿Alguien se ha planteado hacia dónde vamos? ¿Cuál va a ser el modelo de transporte de Andalucía si seguimos esta senda sin dirección clara?

Hablamos de inversiones en las que se ha priorizado la conexión de grandes nodos urbanos, dejando al margen a las zonas del interior rural, mucho más desfavorecidas. Sí es cierto que se han abierto algunas estaciones intermedias, pero con un número insuficiente de paradas en trenes y con horarios que los hacen poco útiles para la población. Así, mientras en Europa se habla de mejora de la capacidad de lo ya existente, en Andalucía nos dedicamos a inventar nuevas infraestructuras y olvidar nuestras redes tradicionales, abocándolas a la desaparición o a la pérdida de competitividad en un sector, el del transporte, cada vez más avanzado.

Tal y como decía en mi anterior intervención, necesitamos una nueva planificación estratégica para afrontar los retos futuros y garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible para Andalucía. Les recuerdo que hace muy poco..., bueno, que hace un rato hemos estado comentando el caso de la línea Algeciras-Bobadilla, un ejemplo palmario de cómo la falta de planificación estratégica y de inversiones eficaces está afectando negativamente a las posibilidades de expansión de uno de los puertos más importantes de Europa, y a su vez limitando las posibilidades de crecimiento económico de una comarca situada en Cádiz, una de las provincias más azotadas por la crisis.

Tenemos el deber de invertir en un sistema de ferrocarriles que sirva a dos necesidades fundamentales, las necesidades de una movilidad sostenible para personas y de mercancías. La compañera de Izquierda Unida argumentaba, y estoy totalmente de acuerdo, que la representatividad del transporte de mercancías por ferrocarril es prácticamente inexistente, o un porcentaje mínimo. El transporte ferroviario es más sostenible y menos contaminante, pero el actual modelo de transporte de Andalucía hace que la implantación de las líneas de alta velocidad lleve aparejada el cierre de las líneas convencionales, tanto de pasajeros como de mercancías. Eso supone que nuestro modelo de comunicaciones se está orientando hacia una primacía del transporte por carretera, aunque curiosamente tampoco existe un plan de refuerzo o de mejora en estas vías, especialmente las del interior rural. Por otra parte, tampoco se están siguiendo las recomendaciones respecto a la utilización de combustibles alternativos que reduzcan el consumo de derivados del petróleo. En definitiva, seguimos haciendo poco caso a la ya famosa «huella de carbono», insistiendo en un modelo poco o nada sostenible desde el punto de vista medioambiental.

Y es esta la línea..., y es esta línea en la que también se insiste en el Libro Blanco de la Comisión Europea, de 28 de marzo de 2011, en el que se marca la hoja de ruta hacia un espacio único de transporte euro-

peo, y en el que se apuesta por una política de transporte competitiva y sostenible. No podemos renunciar a un sistema ferroviario que permita el crecimiento industrial de Andalucía, aportando una red de movilización de mercancías barata y sostenible, que permita la conexión de los principales núcleos productivos industriales de nuestra región con el resto de España y de la Unión Europea. Y para ello les recuerdo que tan solo hace falta invertir en el mantenimiento de las líneas ya existentes y recuperar aquellas que se hayan cerrado y que puedan contribuir a una nueva red de distribución regional. Un sistema productivo no es nada si no es capaz de movilizar los bienes que crea en el menor tiempo, al menor coste y con la adecuada protección del medio ambiente.

Señorías, permítanme insistir en que tenemos que tener cuidado de no focalizar todos nuestros recursos en los servicios interurbanos de alta velocidad, a costa de la reducción o pérdida de un engranaje de vital importancia, como son las líneas secundarias. Si hacemos esto, estaremos volviendo a crear una Andalucía de primera y una Andalucía de segunda, un sistema elitista que beneficia en exclusiva al perfil de unos pocos más pudientes o que habitan en zonas con acceso a una amplia variedad de servicios, pero que ignora a una amplia capa de población ubicada en nuestras comarcas interiores. Nos oponemos, con contundencia, a un sistema elitista para el transporte público. Andalucía es una comunidad autónoma con grandes particularidades, como así se evidencia en el hecho de que contamos con una amplia red de ciudades medias que sirven de polos de dinamización de unos espacios rurales que han cobrado una especial relevancia tanto en lo económico como en lo demográfico. Estas zonas han demostrado su vitalidad, han sabido sacar provecho de sus recursos, y ahora necesitan el apoyo de la Administración para frenar la sangría incesante de pérdida de servicios y, por lo tanto, de calidad de vida.

Y yo les pregunto, ¿el acceso a un transporte público de calidad no forma parte de las políticas públicas que hemos de velar? Señorías, necesitamos un sistema ferroviario que refleje y sirva a la diversidad de Andalucía y que no pierda de vista estas dos recomendaciones que se marcaban desde la Unión Europea: atender las necesidades tanto de la población como del transporte de mercancías.

El Grupo Parlamentario Podemos Andalucía apuesta por un sistema equilibrado del transporte, que integre las líneas de alta velocidad, pero que también impulse otras líneas ferroviarias complementarias de media distancia y cercanías, que sirvan para el establecimiento de ejes de interconexión entre las grandes ciudades y el interior de la comunidad, y entre estas y el resto de la península. Y apostamos también por el establecimiento de núcleos intermodales de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, que nos sirvan para tejer una red mucho más competitiva y sostenible. Señorías, no solo invertimos para obtener una rentabilidad económica sino que debemos invertir para obtener una rentabilidad social.

Todo lo anterior deja claro que Andalucía necesita replantearse seriamente su modelo ferroviario. Necesitamos que la Consejería de Fomento plantee a esta Cámara una planificación seria, con una previsión a medio y largo plazo que nos permita seguir las recomendaciones de la Unión Europea, y que nos permita trabajar de una vez por todas en una red eficaz, sostenible y competitiva. Estamos hablando aquí no solo de dibujar sobre el papel cómo queremos que funcionen nuestros trenes; estamos hablando de progreso, de futuro para decenas de pueblos de Andalucía. Nos debemos a miles de personas del interior de nuestra comunidad, que nos exigen altura de miras y capacidad de gestión política. Seamos valientes y afrontemos, ahora que estamos a tiempo, un nuevo modelo que nos sitúe en un siglo XXI en el que la eficacia no esté reñida con

la calidad, la competitividad y la sostenibilidad. Y hay que hacerlo con urgencia, porque en estos días asistimos a un capítulo más del desmantelamiento de la red ferroviaria andaluza. A partir del próximo 2 de agosto, es decir, a partir de este domingo, se procederá a eliminar la conexión ferroviaria directa entre Granada y Barcelona. Esta línea, que opera a un precio asequible...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego que vaya terminando.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Voy terminando, señoría.

... esta línea que opera a un precio asequible en horario nocturno desaparecerá. Señorías, este tren es un ejemplo de vehículo vertebrador de Andalucía oriental con cuatro capitales de provincia: Valencia, Castellón, Albacete y Tarragona. Si lo perdemos limitaremos la movilidad de la ciudadanía andaluza respecto a otras ciudades destacadas como Linares-Baeza, Alcázar de San Juan y [...]. Además, nos encontramos ante un nuevo golpe contra nuestra industria turística, en especial la oferta de interior. Este tren hotel es un servicio mucho más que rentable, ya que tiene una ocupación media del 95%. Prueba de ello es que en verano...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría...

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Sí, sí. Voy terminando. Me salto esta parte, que era importante, pero no me da tiempo...

Y, bueno, en definitiva, porque el tren debería ser un servicio y un derecho del ciudadano, y no un lujo para unos pocos. Por eso, saltan todas las alarmas con la PNL que presenta el Grupo Popular en esta comisión, y que nuestro grupo parlamentario recoge con muchas reservas.

Desde Podemos Andalucía, por tanto, presentamos dos enmiendas de modificación sobre el texto de la propuesta no legislativa que estamos debatiendo. Me las salto para no repetir. Y también apostillo que nos posicionamos de forma favorable ante las enmiendas del Grupo Socialista, salvo la enmienda 3 a), ya que no queda recogida la inversión para vías convencionales, y solo alude a inversiones de alta velocidad.

Muchas gracias, señorías.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gil de los Santos.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, Sánchez Haro, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la alta velocidad, el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías, entendemos que es un eje fundamental para el desarrollo de España y especialmente para Andalucía. Así lo ha defendido el Grupo Parlamentario Socialista antes, ahora y siempre.

Andalucía necesita seguir avanzando económica y socialmente de la mano del desarrollo ferroviario en kilómetros de vías y en alta velocidad. Es esencial para seguir acortando las distancias entre los ciudadanos, para aumentar la competitividad en nuestro sector productivo y las exportaciones de nuestra economía. Nuestra posición geográfica de puerta de Europa desde el Atlántico y en clave estratégico con los países del Mediterráneo nos apremia aún más para dotar a Andalucía de infraestructuras prioritarias conectadas, que permitan el traslado de pasajeros y de mercancías en las condiciones más óptimas en el escenario de la globalización.

Señorías, las redes ferroviarias, como eje vertebrador de nuestro país, y también con el exterior, junto a la alta velocidad, han sido siempre de carácter estratégico para Andalucía y para España con los gobiernos socialistas en San Telmo y en La Moncloa.

Pero han sido ustedes, el Partido Popular, los que han cortado de raíz para Andalucía todo el desarrollo ferroviario que comenzó e impulsaron los gobiernos de Felipe González y que prosiguieron los de José Luis Rodríguez Zapatero.

Señorías del Partido Popular, entendemos que están faltando a la verdad en la exposición de motivos de su PNL, porque fue con el Plan de Transportes Ferroviarios del año 1987, aprobado por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 1987, cuando se llevó a cabo la gran apuesta por el desarrollo del tren en España.

Y ello fue a través de grandes inversiones para poner en marcha el gran impulso a la política ferroviaria. En este Plan de Transporte Ferroviario se planteaba una inversión de ruptura con el objetivo de modernizar el transporte ferroviario, mejorar la calidad y rentabilizar los servicios de Renfe.

No solo debía detenerse el declive del ferrocarril español, sino duplicar la facturación y sobre todo invertir 2,1 billones de las antiguas pesetas en el periodo 1987-2000. Cantidad muy importante con las inversiones anuales en ferrocarril de la época que no llegaban a los 50.000 millones de pesetas al año.

Por primera vez se planteaba y cifraba una fuerte inversión para el ferrocarril, aunque lo más determinante fue la decisión del Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988, de construir líneas de alta velocidad y que fueran en ancho UIC como primer paso para un cambio generalizado de ancho en la red en España.

Por tanto, la idea de apostar por el ancho internacional de un Gobierno de Felipe González para las líneas de Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, después para el resto. Les invito a que lean los artículos cambio de ancho UIC de la red española, el intento de 1988 y la alta velocidad en España, los inicios.

En consecuencia, en la exposición de motivos que han planteado en su PNL, están faltando a la verdad.

Además, fue con la presencia de nuestro país en la Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea, cuando España también se homologó en materia ferroviaria con el resto de los socios comunitarios, con la adaptación al ancho de vía internacional. Pero ha sido con la llegada de su Gobierno, el del Partido Popular, cuando el carácter estratégico de la alta velocidad ferroviaria ha dejado de existir fundamentalmente en cuanto se refiere a Andalucía, convirtiéndose en otro aspecto residual e intrascendente, plaga-

do de compromisos incumplidos y de incompetencia en la defensa de las infraestructuras más necesarias para nuestro país y para Andalucía.

Hablan, en el texto de su moción, de canales prioritarios. Señorías, no existen canales prioritarios en las redes transeuropeas. Existen corredores ferroviarios, y en Andalucía más concretamente, tenemos dos corredores ferroviarios de la red principal, que son el número 3, el Corredor Mediterráneo; el número 7, el Corredor Atlántico. Cosa que no ocurre con Galicia, comunidad por la que no transcurre ningún corredor de la red principal y a la que, sin embargo, sí que van destinadas una ingente cantidad de inversiones en alta velocidad.

Por su parte, el puerto de Algeciras, el único puerto europeo en el que confluyen dos grandes corredores y las inversiones del Gobierno en la conexión ferroviaria del puerto de Algeciras, aún a pesar de confluir dos corredores han sido ridículos.

El Gobierno del PP ha decidido construir tramos en vía única, aprovechando el trazado actual de la red e incluso como ocurre en el tramo Bobadilla-Granada. Es evidente que no se separan los trazados, y es más, hay previsto construir tramos con tres hilos y, por tanto, para mercancía y pasajeros.

Señorías, dicen que hay tres principios básicos para ganar un juicio. El primero, tener razón; el segundo, saber pedirla, y el tercero, que te la quieran dar. Estos tres principios que pueden extrapolarse a cualquier ámbito de la vida no se dan en la relación que ha habido entre el Gobierno de Rajoy con Andalucía. Porque los andaluces, tanto en los planes de empleo como en el Ave, primero, tenemos razón; segundo, sabemos pedir-la, así lo ha hecho nuestra presidenta; y tercero, en cambio, Rajoy nos niega la razón que tenemos y hemos sabido pedir, aunque él ha decidido maltratar a Andalucía y a los andaluces.

Señoría, el Gobierno del Partido Popular no solo ha perjudicado gravemente a Andalucía con su nefasta política con respecto al Corredor Atlántico, el eje ferroviario trasversal y el Corredor Mediterráneo, sino que ha supuesto el mayor lastre para nuestra tierra también en materia de alta velocidad.

Una vez más el Gobierno de la Nación del Partido Popular ha mirado con desprecio a nuestra comunidad autónoma, negándonos las infraestructuras ya comprometidas y que ha impedido dar el salto definitivo, cuantitativo y cualitativo para situar a nuestra región en las cuotas de colectividad ferroviaria que se merece.

Desde 2012 se han olvidado de Andalucía, han reducido su inversión en el periodo de esta legislatura al 7% del total del gasto ferroviario en el conjunto de España. Les recuerdo, sin embargo, que por justicia a nuestra comunidad autónoma le corresponde en torno al 18% de la partida presupuestaria destinada a tal fin en función de nuestra población y de la extensión territorial; nada más y nada menos que 11 puntos porcentuales de diferencia que se traducen en la pérdida de 1.500 millones de inversión y 50.000 puestos de empleo directos.

Esta falta de inversión de Andalucía es mucho más grave cuando revisamos los cuadros de inversión en esta materia con otras partes de nuestro territorio nacional, y comprobamos que, por ejemplo, en Galicia, durante estos años, se han gastado un tercio del total de la inversión ferroviaria. Sí, señorías. Andalucía, un 7%, Galicia, un 33%.

Si seguimos en esa misma comunidad autónoma y nos centramos en Orense, según los propios datos aportados por la ministra de Fomento, se han invertido durante estos años 2.593 millones de euros. Y solo en 2015 están previstos 578 millones de euros de inversión en Orense. En Andalucía, en estos casi cuatro años, la inversión no ha llegado a los 1.000 millones de euros.

Por hacer una simple comparación de las magnitudes de las que estamos hablando, Orense tiene la mitad de la población y de PIB que Almería. Y en mi provincia, durante estos cuatro años, en Almería, no se ha construido ni un solo nuevo kilómetro, y la única inversión que se ha realizado en estos cuatro años ha sido el tapiado de los túneles del olvido, los túneles de Sorbas.

Los datos demuestran que el abandono que sufre Andalucía, en inversiones estratégicas son otro ejemplo más de las inversiones que están realizando sobre el Corredor Mediterráneo en Valencia y en Barcelona con la conexión ferroviaria de sus puertos. Sin embargo, para el puerto de Algeciras han previsto en los Presupuestos Generales del Estado 50 millones de euros de inversión para la línea Algeciras-Bobadilla, y todo ello a pesar de ser de los puertos más importantes de mercancías del mundo e inicio del Corredor Mediterráneo. La inversión prevista de solo 50 millones de euros, del total de 4.000 millones que están previstos en los Presupuestos Generales del Estado.

La lluvia de millones que han bañado a los municipios gallegos a lo largo de esta legislatura, evidencia que el Ministerio de Fomento sí puede destinar grandes partidas y ha priorizado unas provincias y comunidades sobre otras. En los dos últimos años ha invertido más de 5.000 millones de euros en línea de Ave para poner en funcionamiento casi un millar de kilómetros con lo que llegar a ocho capitales. Un reparto injusto que pone de manifiesto la desigualdad de oportunidades e inferioridad de condiciones que ha provocado el Gobierno de España a los andaluces, lo que supone un pesado lastre para el progreso en la economía y los sectores productivos en palabras de los empresarios andaluces.

Señorías, y finalmente por enumerar otro de tantos ejemplos de agravio a nuestra tierra que podría explicar. El Gobierno de España ha dejado fuera a Andalucía del primer reparto de fondos para inversiones relacionadas con el mecanismo «Conectar Europa». Más de 8.000 millones de euros que han repartido a España, y a España le han asignado 882 millones para 31 proyectos. Ni un euro de estos viene a nuestra comunidad autónoma.

Ni el Grupo Parlamentario Socialista ni el Gobierno de la Junta queremos enfrentar territorios en materia de ferrocarril. Señorías, no confunda nuestra queja, lo que si vamos a hacer es seguir reclamando para nuestra tierra estas inversiones, porque nos corresponden y porque garantizan los puestos de trabajo y la actividad económica que nos ha negado el Gobierno de Mariano Rajoy...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego vaya terminando.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Voy terminando, presidente.

Partiendo de esta premisa, estoy seguro de que todos los grupos parlamentarios compartimos, desde esta Cámara representativa, debemos compartir cuáles son las infraestructuras que nos corresponde por población y por territorio, como hemos planteado en nuestras enmiendas. Y, por eso, pedimos el apoyo a nuestras enmiendas.

Los datos son muy tozudos. A nuestra tierra se ha destinado el 7% de la inversión en ferrocarril cuando nos corresponde el 18% por población y territorio.

Muchas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Haro.

Cierra el turno de intervenciones, por parte del grupo proponente, el señor Romero, al que le pediría que se manifestara si acepta algunas de las enmiendas.

El señor ROMERO MORENO

—Muy bien. Muchas gracias. Expongo.

El Grupo Popular presenta una propuesta que pretende únicamente, únicamente, respaldar en sede institucional una de las modalidades importantísimas por su peso, importantísimas por su carácter innovador, el transporte ferroviario, que es la alta velocidad. Una revolución en nuestro sistema de transporte, que además es percibida por todos y cada uno, la inmensa mayoría de los ciudadanos andaluces, como algo positivo para nuestra comunidad autónoma.

Sin embargo, en las intervenciones que han tenido los grupos pues se han mezclado todo tipo de planteamientos que nada tienen que ver con la alta velocidad. Hacer, como hace, la portavoz de Izquierda Unida, una comparación entre el Ave y las pensiones es una caricatura, un dibujo de trazo gordo, al que acude Izquierda Unida con muchísima asiduidad. Son perfectamente compatibles el mantenimiento de un sistema de pensiones viable con la modernización de nuestra red de comunicaciones, por supuesto que sí, y este Gobierno lo ha demostrado. Un Gobierno de izquierdas, por ejemplo en Grecia, sin embargo, ha demostrado que precisamente un gobierno de izquierdas puede no llevar, puede no predicar con el ejemplo, sino precisamente recortar esas pensiones.

No se puede decir con seriedad que es el Gobierno de la Nación el que suprime servicios, cuando lo cierto es que lo que se ha producido es una inversión récord en materia de alta velocidad. Y no se puede decir que los transportes de cercanías son, en fin, no se puede hablar de la coordinación que deben tener esos transportes de cercanías con la red de alta velocidad cuando son competencia autonómica. Es decir, yo le diría al Grupo de Izquierda Unida que lo que deben hacer es mirar hacia otro lado, mirar hacia la Administración autonómica para definir cómo compatibilizar esas redes, pero, desde luego, en una propuesta no de ley que lo que pretende es, lisa y llanamente, el respaldo a la alta velocidad europea, a la alta velocidad por parte del Parlamento andaluz, evidentemente, no tiene cabida.

Al planteamiento que ha hecho Ciudadanos, recordarle que la línea Sevilla-Antequera es una línea que debía asumir la Junta de Andalucía como consecuencia de un acuerdo previo. Y, efectivamente, se perdieron 279 millones de euros, y eso es un escándalo, un auténtico escándalo. Pero recordar, en definitiva, que no tiene que ver esa situación con el funcionamiento de la Administración Central del Estado, del Gobierno de la Nación.

Recordarle también que el *bypass* de Almodóvar se está ya ejecutando por el Gobierno de la Nación. Y decirle que con respecto a la propuesta que realiza Ciudadanos con respecto a las líneas Sevilla-Huelva y Sevilla-Cádiz, en el sentido de no ejecutarlas, desde luego, desde el Gobierno de la Nación se seguirá en marcha con todo lo que esté planificado. Y también recordarle que los tramos que ha mencionado que se deben acometer ya están muchos de ellos en ejecución, o previstos y dotados financieramente, como son, por ejemplo, todo lo que tiene que ver con el Corredor mediterráneo, etcétera. No se van a dejar de ejecutar, porque lo contrario sería ir contra los tiempos y, desde luego, este, el Gobierno de la Nación no lo va a hacer.

Con respecto a la enmienda que plantea, desde el Grupo Popular, la vamos a rechazar por la cuestión de que se está debatiendo actualmente en las Cortes, la ley que afecta a las infraestructuras ferroviarias. Es allí donde se establecen todas las prevenciones que se tienen que realizar. Y yo tengo que decir, además, que cualquiera de las cuestiones que se han planteado por parte de Ciudadanos no incumben al actual Gobierno de la Nación, sino a gobiernos anteriores, y lo que se ha demostrado hasta ahora es precisamente que la inversión en alta velocidad por parte del Gobierno nacional ha sido realizada en todo momento atendiendo a recursos de eficacia y rapidez y, desde luego, nunca despilfarrando, como sí que sucedió, por ejemplo, en la obra de Sevilla-Antequera.

Respecto al planteamiento del Grupo Podemos, decir, como ya le he dicho antes también a la propia portavoz de Izquierda Unida, que las cercanías son competencia de la comunidad, la inversión en cercanías es competencia de la comunidad, y claro que no es incompatible con la alta velocidad. Lo que pasa es que hay que solicitarlo en el ámbito, en el ámbito pertinente, en este caso a la Consejería de Fomento, que es la competente.

Nosotros lo que pedimos es el respaldo para la alta velocidad, el respaldo, en definitiva, para una modalidad nueva de transporte que lo que viene es a modernizar a Andalucía, a modernizar las vías de comunicación de nuestra tierra.

Con respecto a las enmiendas que plantea, decir que la primera de ellas, que tiene por objeto hablar de la vertebración del territorio con vías convencionales para evitar la despoblación de entornos rurales, es una enmienda que nosotros entendemos que desvirtúa totalmente el sentido de nuestra iniciativa. Nuestra iniciativa es dar un respaldo a la alta velocidad, y puede ser objeto de otra iniciativa, por supuesto, pero, desde luego, no debía integrarse en esta misma.

Con respecto a la segunda de las enmiendas que establece, en la cual dice, bueno, lo que adiciona es, en definitiva, un planteamiento de que se favorezca una política de precios asequibles para la población en general, esta sí que se admitiría por parte del Grupo Popular, entre otras cuestiones porque es algo que ya viene haciendo nuestro Gobierno. Se ha hecho un esfuerzo importantísimo en democratizar la alta velocidad, en conseguir precios que sean asequibles para cualquier ciudadano, y hoy no hay ninguna duda de que la red de alta velocidad no es una cuestión, no es un medio de transporte que esté reservado a las élites, sino que está perfectamente disponible para cualquier ciudadano de nuestra tierra.

Con respecto al planteamiento del PSOE, decirle que yo le digo que no es cierto que la apuesta por la alta velocidad se realizase en 1986, la apuesta se formaliza a través de un hito fundamental, que es la adopción del ancho de vía internacional. Y eso se hace en el I Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, aprobado en el 2000, que yo también le invito a que lea para que pueda comprobar que, efectivamente, ese es el

momento en el cual se apuesta por la alta velocidad. Otra cosa es que queramos confundir la apuesta por el ferrocarril con la apuesta por la alta velocidad, que es otra cuestión muy distinta.

Decir también que el representante, el portavoz del Partido Socialista ha planteado una queja muy, en fin, muy intensa al respecto de la falta de inversión en materia de alta velocidad en Andalucía. Y ha venido a decir, poco más o menos, que el Gobierno de la Nación discrimina a Andalucía con respecto a otras zonas de nuestro territorio nacional. Y yo le tengo que decir que si eso es así, en ese caso, el Partido Socialista con carácter previo discriminó mucho más a Andalucía de lo que la está discriminando supuestamente este Gobierno a nivel nacional.

Como ya dije en mi primera intervención, en el anterior punto, desde el 2006 hasta el 2011, en un marco económico desahogado, el anterior Gobierno socialista invirtió una media anual de 115 millones de euros, por ejemplo, en la línea Antequera-Granada. Sin embargo, el Gobierno del Partido Popular en los ejercicios del periodo 2012-2013, con una situación infinitamente más difícil, invirtió 178 millones de euros anuales. Y tenemos destinados de los fondos, de los fondos comunitarios, para inversión en infraestructuras ferroviarias, que importan para el 2014-2020 mil millones de euros, 852 a Andalucía, es decir, el 85%.

Señorías, obras son amores y no buenas razones. Y estas son matemáticas que no requieren ninguna explicación, pero que lógicamente desmontan el discurso victimista.

Con respecto a las enmiendas que se han planteado por el Partido Socialista, decir que evidentemente se van a renunciar o no se van a aceptar por parte del Grupo Popular. La primera de ellas, que habla de la escasa inversión sobre la conexión ferroviaria en el puerto de Algeciras, con el puerto de Algeciras, decir que nada tiene que ver con la propuesta que nosotros hacemos, sino que es un intento de buscar una confrontación. Y, en cualquier caso, reiterar que no son solo cincuenta millones, como decía el portavoz del PSOE, los que se aplican a esta obra, sino que se aplican otros trescientos cuarenta que fueron aprobados en enero, en total son 390 millones, casi cuatrocientos.

Decirle, con respecto a la segunda de las que realizan, diciendo que además, bueno, pues dice que se ha recibido de media menos del 8% de la inversión ferroviaria del Gobierno, pues decirle que también es incierto, que se ha invertido en esta legislatura hasta 2.536 millones de euros en materia ferroviaria, y 1.542 millones en Ave, cosa que no se hizo por el anterior gobierno socialista.

Y de la misma forma, lógicamente, pues, la otra cuestión, en la cual se habla de dotar una serie de fondos que están sobradamente dotados a nivel presupuestario para la red ferroviaria andaluza, y que, evidentemente, de nuevo vuelven a enturbiar, a embarrar el campo de juego, porque, como decía, el planteamiento que tiene el Grupo Popular es simplemente el respaldo a un tipo de medio de comunicación y a las obras que ya están planificadas y que están acordadas, además, entre el Gobierno de la Nación y la Junta de Andalucía.

Gracias.

El señor ALONSO MIRANDA, CONSEJERO DE SALUD

—Gracias, señor Romero.

Entiendo que la única enmienda que usted acepta es la de Podemos, en la que se propone modificar el punto 2, ¿correcto? Todas las demás enmiendas...

Por tanto, vamos a votar el texto inicial con el cambio de la 2, si alguien no me pide alguna votación separada.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado, al haber obtenido 5 votos a favor...

Creo que en torno al día 24, Mesa y portavoces nos reuniremos para la siguiente comisión. Se os comunicará.

Y si tenéis algunos días de vacaciones, disfrutadlos.

Gracias.

