

DIARIO DE SESIONES D S P A



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 3 de febrero de 2016

ORDEN DEL DÍA

COMISIONES, GRUPOS DE TRABAJO, PONENCIAS DE ESTUDIO Y DIPUTADOS INTERVENTORES

10-16/EMMC-000003. Elección del secretario o secretaria de la Comisión de Fomento y Vivienda.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000003. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre ejecución de los trabajos del metro de Granada, presentada por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.
- 10-16/APC-000017. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la viabilidad del metro de Granada, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

- 10-16/APC-000043. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la ejecución del metro de Granada, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Rodrigo Sánchez Haro, D. Juan María Cornejo López y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.
- 10-16/APC-000060. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado de tramitación del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000851. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la iglesia de San Jerónimo de Baza, Granada, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Rocío Arrabal Higuera y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-15/POC-000867. Pregunta oral relativa a los recursos habitacionales y económicos, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/POC-000022. Pregunta oral relativa a las actuaciones para la seguridad peatonal en Alcaucín, Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-000038. Pregunta oral relativa al metro de Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-000063. Pregunta oral relativa a la variante Vera-Garrucha, Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000066. Pregunta oral relativa a las obras del tramo Casapalma-Zalea, A-357, formulada por el Ilmo. Sr. D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000110. Pregunta oral relativa a infraestructuras reactivadas en 2015, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Carmelo Gómez Domínguez, D. Rodrigo Sánchez Haro y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

10-16/PEC-000001. Pregunta escrita con tratamiento de pregunta oral en comisión relativa a medidas compensatorias en el proyecto del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Murcia-Almería, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/PEC-000002. Pregunta escrita con tratamiento de pregunta oral en comisión relativa a conclusiones sobre medidas compensatorias en el proyecto del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Murcia-Almería, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/PEC-000003. Pregunta escrita con tratamiento de pregunta oral en comisión relativa a información sobre medidas compensatorias en el proyecto del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Murcia-Almería, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000101. Proposición no de ley relativa a puesta en servicio de trenes de cercanías entre Villa del Río, Córdoba, Palma del Río y Córdoba-Puente Genil, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-15/PNLC-000154. Proposición no de ley relativa al metropolitano de Granada, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-15/PNLC-000212. Proposición no de ley relativa a la ampliación de infraestructuras eléctricas para la ampliación del puerto de Algeciras, Cádiz, presentada por el G.P. Socialista.

10-16/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a la firma del convenio con la Sareb, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cuatro minutos del día tres de febrero de dos mil dieciséis.

COMISIONES, GRUPOS DE TRABAJO, PONENCIAS DE ESTUDIO Y DIPUTADOS INTERVENTORES

10-16/EMMC-000003. Elección del secretario o secretaria de la Comisión de Fomento y Vivienda (pág. 9).

Interviene:

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

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000060. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado de tramitación del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación (pág. 10).

Intervienen:

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

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

10-16/APC-000003, 10-16/APC-000017 y 10-16/APC-000043. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre ejecución de los trabajos y la viabilidad del metro de Granada (pág. 21).

Intervienen:

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

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

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

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

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

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

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000851. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la iglesia de San Jerónimo de Baza, Granada (pág. 37).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000867. Pregunta oral relativa a los recursos habitacionales y económicos (pág. 39).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000022. Pregunta oral relativa a las actuaciones para la seguridad peatonal en Alcaucín, Málaga (pág. 41).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000038. Pregunta oral relativa al metro de Málaga (pág. 43).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000066. Pregunta oral relativa a las obras del tramo Casapalma-Zalea, A-357 (pág. 46).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000110. Pregunta oral relativa a infraestructuras reactivadas en 2015 (pág. 50).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000063. Pregunta oral relativa a la variante Vera-Garrucha, Almería (pág. 52).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000101. Proposición no de ley relativa a puesta en servicio de trenes de cercanías entre Villa del Río, Córdoba, Palma del Río y Córdoba-Puente Genil (pág. 56).

Intervienen:

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

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.

D. Antonio Sánchez Villaverde, del G.P. Socialista.

Votación del punto 1: aprobado por unanimidad.

Votación del punto 2.1: aprobado por unanimidad.

Votación del punto 2.2: aprobado por 11 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

10-15/PNLC-000154. Proposición no de ley relativa al metropolitano de Granada (pág. 63).

Intervienen:

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

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

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

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

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

Votación del punto 1: aprobado por 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 2: rechazado por 5 votos a favor, 11 votos en contra, ninguna abstención.

Votación de los puntos 3 y 4: aprobados por 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

10-15/PNLC-000212. Proposición no de ley relativa a la ampliación de infraestructuras eléctricas para la ampliación del puerto de Algeciras, Cádiz (pág. 71).

Intervienen:

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

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

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

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Jacinto Muñoz Madrid, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-16/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a la firma del convenio con la Sareb (pág. 79).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación: aprobado por unanimidad.

Se levanta la sesión a las catorce horas, trece minutos del día tres de febrero de dos mil dieciséis.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Vamos a comenzar...

Permítanme que señale algunas solicitudes de modificación del orden del día. A petición de los Grupos Parlamentarios de Ciudadanos y de Podemos, piden que las comparecencias del consejero, que tiene dos, se inviertan. Por parte del Partido Popular, no se tiene inconveniente, se acepta, por tanto, esa modificación, la primera, que se acepta. El Grupo Parlamentario Popular también pide que la pregunta relativa a Vera-Garrucha pase a último lugar, no... Si el consejero no tiene inconveniente, lo pasamos también. En tercer lugar, decir que el Grupo Parlamentario de Podemos, a quien le doy la palabra, tiene tres preguntas...

Tiene la palabra, señor portavoz.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Retiro esas tres preguntas porque las voy a remitir a la Consejería de Medio Ambiente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Correcto.

Dicho esto, comenzamos el orden del día.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

10-16/EMMC-000003. Elección del secretario o secretaria de la Comisión de Fomento y Vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—En primer lugar, propuesta de Mesa... Elección de un miembro de la Mesa de la comisión, por dimisión, por cambio de consejería, de quien la ostentaba.

Grupo Podemos, ¿propuesta?

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Señor David Moscoso.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—David Moscoso. Gracias.

10-16/APC-000060. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado de tramitación del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos, pues, ya a comenzar el orden del día. Y en primer lugar, a petición del Grupo Parlamentario Popular, solicitud de comparecencia del excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado de tramitación del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Señoras y señores diputados, buenos días.

Comparezco, efectivamente, para informar sobre el estado de tramitación del Plan de Vivienda y Rehabilitación del 2016 al 2020. En la pasada legislatura se inició la tramitación del nuevo plan marco, que avanzó hasta el dictamen del Consejo Económico y Social de Andalucía. Y tomando como base este dictamen, que se produjo en marzo de 2015, y al objeto de hacer lo más breve posible el resto de la tramitación, lógicamente no se empezó de cero, ya había un trabajo hecho. Con este trabajo planteado, y siguiendo toda la tramitación que era obligado hacer, saben ustedes que es el primer plan que se va a articular con arreglo a la Ley 1/2010, Reguladora del derecho a la vivienda de Andalucía, que obliga a la Junta de Andalucía a elaborar un plan, que es el instrumento encargado, realmente, de concretar las políticas de vivienda y suelo en la comunidad autónoma, como establece la propia ley. No es que no hubiese antes planes de vivienda, pero eran el resultado de un proceso de voluntad política y concertación, y éste es el resultado de un mandato imperativo, procedente de esta ley. El plan se ha ido gestando teniendo en cuenta las circunstancias económicas, financieras y también sociales, que son radicalmente distintas de las que alumbraron planes anteriores.

Se ha apostado por un plan que, siendo realista, no deja de ser ambicioso, adaptado a la realidad actual. Y persigue tres objetivos fundamentales. El primero, facilitar el acceso a la vivienda a los ciudadanos, en condiciones asequibles y evitar la exclusión social; impedir la pérdida de vivienda por motivos económicos, y fomentar el mercado de alquiler de viviendas, que es uno de los elementos fundamentales. Por otro lado, incentivar la rehabilitación y la promoción de viviendas como medio de fomento de la recuperación económica, también para un sector que puede y debe recuperar parte del empleo perdido. Y también contribuir a facilitar el proceso de un modelo de ciudad sostenible, impulsando actuaciones de rehabilitación de determinadas áreas, de adecuación de espacios públicos, y de rehabilitación también de inmuebles de interés urbano y patrimonial. Hemos elaborado un borrador de decreto que el 29 de octubre pasado presentamos al Observatorio Andaluz de la Vivienda..., saben ustedes, también consecuencia del propio mandato de la ley, que nunca se había..., bueno, no se había constituido, y consecuentemente no se había podido reunir. Fue la primera de las tareas, después de la constitución, que acometió este observatorio. Y les informo de nuevo sobre los principales contenidos del plan.

En primer lugar, la puesta en marcha del Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento Integral en materia de Desahucios, como otro instrumento específico, de apoyo, que tendrán la consideración de programas horizontales al plan. El Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento Integral es un nuevo programa que se adapta a los contenidos derivados del proyecto de ley que ahora está en tramitación parlamentaria, el Proyecto de ley para la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias en la contratación de préstamos y créditos hipotecarios sobre vivienda. Este Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento Integral pretende convertirse en un instrumento de apoyo a las familias, ante la eventualidad o el riesgo de la pérdida de la vivienda habitual. Prestará información, orientación profesional, de forma prioritaria, y lo hará con especial atención a aquellas personas que carecen de los medios adecuados para la defensa de sus intereses. Este Sistema de Información consolida y dota de estructura propia la actividad que ya venía realizando la Oficina de Defensa de la Vivienda, que ha atendido a 10.000 ciudadanos desde su puesta en funcionamiento, en octubre de 2012. El futuro plan también reforzará los instrumentos de apoyo y colaboración en materia de rehabilitación, prestando, de un lado, servicios específicos a los ayuntamientos en el desarrollo de los planes municipales de vivienda, así como apoyo a los registros municipales de demandantes. Y también pretende apoyar a los ciudadanos en aspectos como son la rehabilitación y la constitución de cooperativas de vivienda.

En cuanto a los programas específicos de fomento del acceso a la vivienda, en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Vivienda Protegida, el plan incorpora la regulación relativa a superficie, destinatarios, plazo de calificación y la duración de treinta años en la calificación de la vivienda protegida. En concreto, se contemplan tres regímenes de vivienda protegida —especial, general y tasado—, tanto para la venta como para el alquiler, escalonando el precio en función de los ingresos de sus destinatarios. Se incluyen además medidas tendentes a facilitar la transmisión de la vivienda sin devolución de ayudas en situaciones muy específicas, como por ejemplo cuando la vivienda haya sido objeto de dación o cuando los miembros de la unidad familiar estén en desempleo. Se incluyen también medidas tendentes a flexibilizar el régimen de uso de promociones ya calificadas en anteriores planes, con problemas en la adjudicación, de tal forma que pueda modificarse el previamente establecido, adaptándolo a los regímenes legales del nuevo plan.

Desde la Consejería de Fomento y Vivienda daremos respuesta también a los compromisos adquiridos en anteriores planes de vivienda, dando prioridad al pago de las ayudas a las cuotas del préstamo adquirente de vivienda protegida. +Será prioritario para la consejería dar continuidad a las ayudas autonómicas a promotores de vivienda en régimen de arrendamiento. El plan incorpora como novedad el programa para la promoción de viviendas protegidas de precio tasado, que tiene como objetivos facilitar la promoción de viviendas protegidas para venta o alquiler, a las que podrán acceder las familias con ingresos que no superen cinco veces el IPREM.

En materia de fomento del alquiler, y con el objeto último de evitar..., o contribuir a la ocupación de viviendas deshabitadas, y al tiempo facilitar el acceso a viviendas a familias que tienen dificultades objetivas para adquirirlas, el plan incorpora, por un lado, instrumentos dirigidos al parque público y, por otro, programas dirigidos a todo el parque residencial. En cuanto al primero de ellos, se pondrán en marcha el programa de fomento del parque público de viviendas en alquiler o cesión de uso sobre suelos o edificios de titularidad pública. Y, en este caso, el plan contempla la regulación estatal, estableciendo la posibilidad de comple-

mentar las cuantías de las ayudas. Teniendo en cuenta la situación actual de muchas familias, pretendemos adaptar el programa para que, además del arrendamiento, pueda cederse el uso de la vivienda, contemplando situaciones de emergencia, o necesidades urgentes, también, de alojamiento temporal. En cuanto al fomento del alquiler en todo el parque residencial, se contemplan tres programas, que se tramitarán a través de una orden única, al objeto de agilizar, clarificar el proceso y hacerlo administrativamente más ágil. Estos programas son:

El programa de intermediación, que comprende actuaciones como la gestión de una bolsa de viviendas deshabitadas para sucesión en arrendamientos, la concertación de pólizas de aseguramiento de riesgos, así como la asistencia técnica para facilitar las certificaciones energéticas de las viviendas.

El programa de ayudas a personas inquilinas, que facilitará el pago de hasta el 40% de las rentas a familias con ingresos inferiores a 2,5 veces el Iprem, alcanzando el cien por cien del grupo de especial protección. La orden que regula estas ayudas priorizará, además, a aquellas familias que hayan sido desahuciadas de sus viviendas.

Entre las medidas de carácter habitacional, el plan recupera el programa de autoconstrucción de vivienda protegida, que contempla que los propios usuarios constituidos en cooperativas, y con la colaboración del ayuntamiento que cede el derecho de superficie o los suelos, puedan construir sus propias viviendas protegidas. Igualmente, el programa de permutas, demandado por el Defensor del Pueblo y los colectivos de personas con discapacidad, facilita el intercambio de viviendas, tanto protegidas como libres, entre los ciudadanos, garantizando así la adecuación de las viviendas a las necesidades de la unidad familiar.

En cuanto al parque público residencial, se pondrán en marcha cuatro programas: plan de mejora y mantenimiento; programa de rehabilitación, en el que desarrollan actuaciones orientadas a la eficiencia energética, equipos de generación y accesibilidad; programa de ayudas a personas inquilinas que afrontan situaciones sobrevenidas y acreditadas de imposibilidad de pago de las rentas; programa de incorporación de viviendas privadas procedentes de las actividades financieras al parque público para cesión de uso en situaciones de emergencia habitacional.

Y en materia de rehabilitación destacamos las actuaciones dirigidas a la eliminación de infravivienda, en particular, la elaboración de un mapa urbano de la infravivienda; el programa de transformación de la infravivienda, en colaboración con los ayuntamientos, y el programa de actuaciones públicas convenidas para actuaciones de especial gravedad.

En el ámbito de la rehabilitación residencial destacar los siguientes programas: el programa de rehabilitación autonómica edificatoria; ayuda a la implantación del informe de evaluación de edificios; programa de rehabilitación autonómica de viviendas; programa de adecuación funcional básica de viviendas, orientado fundamentalmente a personas mayores o con movilidad reducida; programa de rehabilitación energética del parque público residencial; actuaciones de rehabilitación singular destinada a actuaciones específicas en materia de rehabilitación y reparación de daños causados por fenómenos naturales sobrevenidos.

Y en materia de organización urbana cobran especial relevancia las áreas de rehabilitación integral, la regeneración de espacios públicos, así como la rehabilitación de edificios públicos.

En cuanto a las áreas de rehabilitación integral destacar que estas actuaciones se desarrollarán en los ámbitos sujetos a procesos de segregación y graves problemas habitacionales que afectan, fundamental-

mente, a población en riesgo de exclusión; especialmente importante será, por tanto, la coordinación con otras administraciones, así como con agentes sociales.

Tramitación administrativa del plan. Indicarles que con fecha de 28 de diciembre de 2015 se inició la tramitación del decreto al que antes nos referíamos, previamente se llevó a cabo una labor de reelaboración del texto del proyecto del marco de vivienda, que, como les he señalado antes, se presentó en la reunión del 29 de octubre al Consejo del Observatorio de la Vivienda.

Tras incorporar bastantes de las propuestas sugeridas en esas reuniones de los miembros del observatorio y en reuniones bilaterales posteriores con diversas entidades representativas de los intereses de los ciudadanos —asociaciones de afectados por la vivienda protegida, sindicatos y empresarios— se presentó el borrador de decreto en esta comisión parlamentaria.

En la tramitación del proyecto de decreto que regula el plan se abrió un plazo de 15 días hábiles a las organizaciones sociales y empresariales y a las [...] representativas, colegios de profesionales, agentes del sector de la vivienda y de la rehabilitación. Y también se ha trasladado el proyecto para informar de manera preceptiva, como está establecido en la reglamentación, a los diferentes organismos y consejerías implicados en el proceso.

Y, por último, señalarles que con fecha 25 de enero, hace pocos días, se ha sometido a información pública el proyecto, por un plazo de 15 días hábiles, contados a partir del 30 de enero, de forma que, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* el día 29 de enero, estará hasta el 16 de febrero en proceso de información pública para la presentación de alegaciones. El futuro plan de vivienda, que una vez cerrado el periodo de información pública y con los informes preceptivos de los diferentes departamentos de la Administración autonómica será remitido al Consejo Económico y Social, que es el último trámite a cubrir antes de que lo apruebe el Consejo de Gobierno, momento que prevemos que será en el mes de marzo.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra su señoría, doña Alicia Martínez, en nombre del grupo proponente.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente. Gracias, consejero.

Retomamos la actividad parlamentaria, y yo espero que este periodo de sesiones sea también útil.

Por eso el Partido Popular ha iniciado este periodo solicitando la comparecencia del consejero para dar cuenta de la tramitación del Plan de Vivienda en Andalucía. Y, efectivamente, es lo que ha hecho. Usted ha dado cuenta paso por paso de la ingente tramitación, burocracia y asfixiante negociación que está teniendo este plan andaluz. Porque es la primera vez que pasa una legislatura en blanco sin plan de vivienda en Andalucía.

El último Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012 finalizó con un crítico balance, por la entonces consejera de Vivienda de Izquierda Unida, quien arrojó datos del fracaso de lo que había significado el Plan

de Vivienda anterior, que, en palabras suyas, solo alcanzó el 40% de los objetivos de construcción de vivienda nueva en venta o alquiler y, por ejemplo, solo un 16% de los objetivos planificados en materia de transformación de infravivienda —entendiendo uno de los objetivos fundamentales de la política de viviendas, que debe ser social, de este Gobierno—.

Los datos ofrecidos por la consejera del Gobierno de la Junta de Andalucía, del bipartito Partido Socialista-Izquierda Unida, fueron en relación a la financiación de 700 millones de euros, 695 para ser exactos, cuando se habían firmado en convenios con las entidades financieras 9.500 millones.

Y después de esos datos el bipartito presidido por el Partido Socialista ha dejado pasar el tiempo, usted lo ha ido explicando, ha dejado pasar el tiempo sin que las necesidades de viviendas fueran menores en Andalucía. Al contrario, somos la comunidad autónoma con récord en ejecuciones hipotecarias y también se han contraído deudas con los promotores y con los beneficiarios de subvenciones del anterior plan. Compradores de viviendas protegidas a los que les deben las ayudas concedidas a la firma de las escrituras y también a los que no les pagan las ayudas a los préstamos hipotecarios. También deudas con los inquilinos que confiaron en ese plan y a los que el Defensor del Pueblo en reiterados informes ha denunciado la estafa que el Gobierno andaluz les ha sometido. Y ahora el Partido Socialista, usted, señor consejero, corrige el plan de Izquierda Unida pero no da explicaciones de nada. Usted da un salto en el vacío presentando un borrador de plan 2016-2020. Y nosotros le preguntamos, señor consejero, ¿esa es la transparencia de la que habla Susana Díaz? ¿Es pasar la página de cuatro años en blanco sin dar explicaciones, sin hacer balances y sin hacer ni una autocrítica de ningún tipo?

Ahora, el pasado 29 de enero, se publica el borrador para someterlo a exposición pública. Y, mire, nos parece una tomadura de pelo que no se ofrezcan los resultados de la política de vivienda, el balance real de todo este periodo en el que, además, la Junta de Andalucía firmó el convenio para la aplicación del Plan Estatal 2013-2016, en octubre de 2014; plan y convenio por el cual Andalucía es la que mayores fondos recibe, con el 17,10%, y a través de este convenio se transferirán a Andalucía, desde el Ministerio de Fomento a la comunidad autónoma, más de 137 millones de euros por las subvenciones previstas en ese plan. A lo que además hay que sumar las cantidades destinadas a las subsidiaciones de préstamos de viviendas a residentes en la Comunidad Autónoma de Andalucía y otras subvenciones correspondientes al periodo de transición entre los planes anteriores y el nuevo. Todo esto supone para Andalucía una inversión de 455 millones de euros por parte del Gobierno de Rajoy.

A la inversión que destina Fomento a este plan, que contempla ayudas al alquiler, a la rehabilitación y, como usted ha citado, también a la rehabilitación de barriadas en ciudades y también a la subsidiación de préstamos hipotecarios, hay que añadir la aportación de la comunidad autónoma, de 41 millones de euros, que, por cierto, es la que menos pone. Y ahora veremos también cómo siguen poniendo menos en este plan que ustedes hoy presentan.

A partir de esta inversión se prevé, además, una participación del sector privado en las áreas de rehabilitación de edificios, regeneración y renovación urbana, que asciende a 204 millones de euros, lo que podría generar alrededor de 5.800 puestos de trabajo en tres años en dicha comunidad.

Este es el convenio que se ha firmado con Andalucía para la aplicación del plan estatal hasta el 2016. Y usted de esto no habla absolutamente nada. Por eso, nuestra primera pregunta es: ¿dónde está ese dine-

ro?, porque la proyección de su cuadro empieza a partir de 2016. ¿Cómo se han aplicado estos fondos que se han firmado, o se va a aplicar? Porque lo que ha puesto, como digo, sobre la mesa, con este nuevo plan, es una proyección temporal, que empieza en el año 2016, acaba en 2020, en la que ni siquiera se sabe qué plan estatal va a darle cobertura.

Ustedes Nosotros creemos que, por eso, este plan es una huida hacia adelante, y a la vista de que son incapaces de tramitar convocatorias de ayudas y ponerlas en marcha, nos remitimos a las pruebas. De las convocatorias que tiene ahora mismo en marcha la consejería, con fondos a este nuevo convenio del plan estatal, pues, para la convocatoria de ayudas de fomento del alquiler de viviendas habituales, de 3 de marzo de 2015, se presentaron del orden de 30.000 solicitudes, y solamente han sido admitidas 11.900, el 40%. Estas ayudas, además, son para la anualidad de 2015, y aún, señor consejero, está en periodo de justificación de papeleo. Esto quiere decir que estamos en 2016, y aún ustedes no han pagado un solo euro de los 15 millones que tienen comprometidos en esta convocatoria, con cargo a ese convenio de financiación del plan en Andalucía.

Por lo tanto, nos parece muy lamentable que las ayudas a los inquilinos para pagar sus alquileres del año 2015, aún estamos en 2016, aún no se han resuelto, ni se sabe cuándo les va a llegar el dinero a los inquilinos, como ya pasó en las convocatorias de 2008 y 2011, de otras ayudas de fomento del alquiler que ustedes no han justificado, ni siquiera han pagado, y hay más de 15.000 inquilinos afectados por estos impagos.

En el Plan Andaluz, en el anexo que fija los objetivos, además, ustedes establecen unos objetivos, por ejemplo, para 2016, de 21.624 ayudas a inquilinos para 2016. Y yo le digo, señor consejero, a poco que usted hubiera hecho un cuadrante que cuadrara ese convenio con el Ministerio de Fomento, firmado para 2016, y este que usted presenta nuevo, pues, sencillamente nos daría que es una cifra imposible, puesto que en el convenio con el Ministerio de Fomento hay una dotación total de 20.652.000 euros para fomento del alquiler, y ya ustedes han consumido 15 millones en la primera convocatoria para 11.900 viviendas. Por lo tanto, le quedan aproximadamente cinco para 21.000 viviendas. Díganos... No nos cuadran las cuentas, no nos cuadran las cuentas, como suele ocurrir. El papel lo aguanta todo.

Y la convocatoria de fomento de la rehabilitación edificatoria, que tienen también en marcha, de 28 de abril, terminaba el plazo el 30 de junio, creo, lo han tenido que prorrogar otros tres meses. Estamos en 2016, y tampoco existe la resolución de esa convocatoria de rehabilitación edificatoria. Son cientos de comunidades de vecinos, de propietarios, que están esperando la resolución de sus ayudas para poder rehabilitar sus edificios, fundamentalmente para instalar un ascensor, absolutamente necesario.

Voy a terminar inmediatamente. No han sido capaces de resolver y adjudicar los 13.600.000 euros destinados a los años 2015 y 2016 que vienen del convenio con el Ministerio de Fomento. Pero es que en total hay una dotación de 49.500.000 euros, ¿dónde está la diferencia, señor consejero?

Por todas estas razones, a nosotros nos parece un plan..., una vez más, un plan de diseño, una declaración de buenas intenciones, pero que nos preocupa sobremanera que no se vuelva a cumplir. Yo, solamente —y termino con esto—, en el anexo 3 de la proyección de financiación, nos preocupa que, para 2016, por ejemplo, ustedes tienen cero euros destinados —en ninguna de las fórmulas de financiación, ni Feder, ni nada— a fomento del Parque Público de Vivienda en Alquiler, cero euros; cero euros para la ayuda a la construcción..., a autoconstrucción; cero euros para la transformación a la infravivienda...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Y termino inmediatamente.

... cero euros para la adecuación funcional de la vivienda.

Yo espero, señor consejero, que responda a algunas de estas cuestiones planteadas. Y, pues nada, desearle un buen trabajo, porque en ello estaremos colaborando para que así sea.

Gracias.

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.

Señora Martínez, usted utiliza los argumentos según le conviene, no puede ser de otra forma, lógicamente. Pero yo creo que las intervenciones tienen que tener una cierta consistencia en términos de coherencia. No puede usted hablar de una tramitación asfixiante, lenta y, al tiempo, invocar la participación.

Mire usted, usted sabe que el proceso de participación exige unos tiempos, aparte de cubrir, por supuesto, las obligaciones legales del Consejo Económico y Social, el propio Observatorio de la Vivienda..., pero si queremos darle participación al conjunto de agentes sociales y económicos, hay unos procesos y hay unos plazos, ¿eh? No diga usted un argumento, y el contrario, porque los dos a la vez no pueden ser ciertos. Si queremos un proceso abierto, participativo, transparente..., instamos en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, ofreciendo a los ciudadanos que puedan participar, y estos son los plazos que estamos haciendo, y le dije desde el principio que estamos, lógicamente, utilizando el trabajo hecho para no dilatar más el proceso, y estamos yendo —como vulgarmente se dice— a un día de caballo, en términos de ir solapando plazos para hacerlo lo más breve posible.

¿Fracaso del anterior plan? Pues, mire usted, eso es una apreciación que usted hace. Que no podía tener..., que no iban a tener impacto las consecuencias de la crisis en el plan de viviendas, como lo ha tenido en el conjunto de políticas públicas de todas las administraciones, incluida la obra pública del Estado, de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos... Bueno, había muchos menos recursos, porque cayeron los recursos de las administraciones, y, evidentemente, eso significó tener que reprogramar muchas de las actuaciones, pero de ahí a plantear que hay un fracaso. En absoluto hay un fracaso; hay unos objetivos alcanzados parcialmente, ¿eh? Pero mire usted cuál es el programa de intervención en infraestructuras de obra

pública que el Estado ha hecho en los últimos años, ¿ha alcanzado lo que preveía el plan inicialmente? En absoluto, que ha tenido muchos menos recursos para hacerlo.

Ahora, nosotros sí tenemos clara una cosa. Tenemos claro que los recursos en un momento como este, que son limitados, tienen que ir, no a incentivar la creación de ciudad nueva, que tampoco vamos, lógicamente, a tratar de cercenar. La lógica del mercado tiene una dinámica, que yo creo que no hay que desalentar alrededor de la construcción, que tiene que recuperar peso, que tiene que recuperar empleo; desde luego, no llegar a los niveles que tuvo, porque fue una de las causas, ¿eh?, alentada por el sector financiero..., en fin, por toda la dinámica que ya todos conocemos, no pretendemos llegar a eso. Pero sí pretendemos que acabe cogiendo un poco más, porque puede cogerlo, y no solo en la nueva construcción sino en la rehabilitación fundamentalmente.

La rehabilitación representa —y ese es uno de los ejes fundamentales del plan— generar dos veces y media más empleo que la nueva construcción. Y, por tanto, estamos más interesados en mejorar la ciudad existente que en alentar el crecimiento de ciudad nueva; el crecimiento de ciudad nueva para aquellos que no..., que tengan capacidad, recursos, de hacer una vivienda de alto *standing* o de medio *standing*, magnífico; para satisfacer sus necesidades, y, de paso, contribuir a la [...] del sector de la construcción.

Pero los recursos públicos yo creo que tienen que ir dirigidos a la mejora de la ciudad existente, y en dos capítulos fundamentalmente: uno, la adecuación funcional y la adaptación energética de la vivienda —más de la mitad de la vivienda en Andalucía, y en España todavía es peor— están construidas antes del año 1991, en que no había ninguna normativa relativa al aislamiento térmico. Y eso tiene una dificultad seria, no solo porque crece la factura energética que los ciudadanos tienen que pagar, y los más vulnerables tienen más dificultad para pagarlo a final de mes. Y, por tanto, la necesidad de contribuir a aliviar esa carga, por un lado —que se paga todos los meses por parte de los ocupantes de la vivienda—; la segunda, darle mayor confortabilidad a su vivienda, y la tercera, coincidente con eso, que acabamos de ver las conclusiones de la Cumbre de París, y, en fin, tenemos que sentirnos concernidos, o no, por esto, que antes el líder de su partido decía que era una milonga eso del cambio climático. Yo creo que ya ni siquiera él se atreve a alegarlo, ¿verdad? Bueno, pues todo eso forma parte de un conjunto de acciones que este plan, en materia de adaptación y de eficiencia energética, tiene como eje fundamental: rehabilitación, empleo, adecuación energética, ahorro para los ciudadanos, compromiso con la sostenibilidad del planeta, a la postre; en la que nos va..., nos parece que es un tema lejano, ya no solo es un problema de solidaridad con generaciones futuras, nos va la economía, la salud, la seguridad.

Accesibilidad, otro de los grandes problemas. La población envejece, afortunadamente, porque todos aspiramos a vivir más, y tenemos más problemas de movilidad asociado, lógicamente, al envejecimiento. Hay todavía muchas viviendas en Andalucía y en España, en términos porcentuales No está Andalucía peor que España, porque además el Gobierno andaluz ha hecho un esfuerzo importante en estos últimos años en materia de ayuda para la instalación de ascensores, que estamos siguiendo. Usted habla del programa, que no se ha resuelto todavía, que está en semanas resuelto, y que va a significar entre..., el programa previsto con financiación 2015-2016, tanto en parque público como en privado, instalar en torno a 318 ascensores en Andalucía. Para familias y bloques que tienen movilidad reducida y necesidades de adecuación.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Consejero, le ruego vaya terminando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

Y, por tanto, plan estatal. Hombre, yo le digo una cosa: si usted tiene mucho interés, yo le puedo proporcionar los datos. Creo que usted los sabrá también. La comunidad autónoma que está ejecutando, con diferencia, mejor los recursos del plan estatal es Andalucía. Al dimitido..., o cesado, no sé cómo ha quedado..., director general de Vivienda, el señor Van-Halen, le podía dar los datos, ¿verdad? Porque... Dimitido, por cierto... Yo sólo..., vamos, no se lo he reprochado, se lo he descrito en alguna ocasión cuando ustedes hablan de política de vivienda y su preocupación por los desahucios. Hemos dicho, ustedes han vendido a fondos buitres..., ustedes, el partido que ustedes representan, en otros territorios, ¿verdad? Parece que por eso este hombre ha tenido que acabar dimitiendo, no sé si imputado o..., ahora no se llama imputado, ¿no?, la figura. Pero, en cualquier caso, trayendo eso a colación, el señor Van-Halen podrá darle datos de cuál es el proceso de ejecución de ese compromiso del plan estatal en Andalucía y en el resto de las comunidades autónomas. Y, en consecuencia, verá usted que no estamos parados ni estamos en la inmovilidad: estamos trabajando, estamos trabajando a buena velocidad. Y naturalmente, en las ayudas al alquiler, que han sido numerosísimas en Andalucía, no es ajena esa situación de dificultades que muchas familias tienen a la política económica que ustedes han hecho, a centrifugar desigualdad, a hacer crecer los problemas en el conjunto de España y en Andalucía. Y por tanto hay familias necesitadas de ayuda pública. Están procesadas en orden a la transparencia, la concurrencia, a la publicidad, a la jerarquización, de manera que ha sido un proceso de concurrencia competitiva. Y todo eso requiere un trabajo para hacerlo bien, que se ha ido más allá de lo que nos hubiese gustado. Está prácticamente resuelto, los ciudadanos van a tener esa ayuda de forma inmediata. Y van a ser más de 7.500 los que en Andalucía van a tener posibilidad de ayudas en esa materia.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor presidente.

Ha apelado usted al rigor. Y, hombre, yo apelo al suyo, que es usted el consejero, y que ha presentado un plan, por ejemplo, en el que usted presenta en el Anexo número II la previsión de objetivos, y da usted unas cifras, 265.893, que, de verdad, dígame usted qué son, si son número de viviendas iniciadas, si son número de ayudas por vivienda y año, si son viviendas rehabilitadas, si son metros regenerados o si son metros

rehabilitados. Usted ha sumado los distintos indicadores de todos los programas. ¿Qué son, 265.000 actuaciones o qué? Dígame, señor consejero. No, esto no es rigor, este plan no es transparente en cuanto a sus objetivos. Ustedes no se atreven a dar esa cifra. De hecho, usted no me ha dicho nada de ese baile de cuadros entre el convenio que usted firmó con el Ministerio de Fomento para la aplicación hasta el 2016 y el que usted nos presenta hoy aquí.

Habla usted de condenados. Ha aludido, y ha subido usted un poco el tono. Señor consejero, la consejería le recuerdo que ha sido condenada a pagar ayudas al alquiler, porque ustedes han cometido irregularidades en la concesión de esas ayudas. Y tienen... Sí, sí, claro que sí. Tienen ustedes numerosos inquilinos que en este momento les están demandando en los juzgados porque les han denegado las ayudas, simplemente diciéndoles que no había disponibilidad presupuestaria, y ustedes después han concedido esas ayudas. Por lo tanto... Bueno, por no hablar de que la empresa que está gestionando todo este tema está siendo investigada en los juzgados en Andalucía.

Habla usted de novedades. De las viviendas de precio tasado. Bien, señor consejero, eso es muy antiguo. Novedades las que ha planteado el Partido Popular en el plan estatal, cuando cambió el modelo radicalmente, de la venta al alquiler y la rehabilitación. Ahí está, y, bueno, nos parece muy bien que ustedes se sumen a ese cambio de criterio, porque, efectivamente, es más sostenible y genera más empleo.

Y sobre la accesibilidad, señor consejero, bienvenido. Yo no sólo me alegro de que usted vaya a resolverlo pronto, pero hágalo ya. Termine inmediatamente. Sabe usted que son proyectos del año 2008, y que estaban esperando durante años. Hágalo cuanto antes, porque es muy necesario y porque además la ley le obliga en el 2019.

Y..., y nada más, señor consejero. Espero que sea usted lo más rápido posible en poner sobre la mesa un plan eficaz. Pero de verdad que no tome el pelo de nuevo a los andaluces, como ha venido ocurriendo en muchas ocasiones.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, cierra usted.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Ha utilizado usted una palabra de «condenado», y yo cuando me he referido al señor Van-Halen no he dicho condenado, es investigado, ¿no? Parece que ha dimitido por alguna razón que tiene que ver con la venta a fondos buitres de viviendas del parque público, en aquel caso creo que era..., no sé si era de la Comunidad de Madrid o del Ayuntamiento de Madrid. Pero, en cualquier caso, es un asunto colateral, no quiero centrar en eso el debate.

Respecto a las ayudas... Respecto a las ayudas, nosotros estamos recogiendo en el propio plan una...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, ruego un poquito de silencio.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—... demanda, no exigible en términos legales a la consejería, ¿verdad?, que son las ayudas a los adquirentes de vivienda, porque, efectivamente, no se pudieron pagar algunas cuando se tramitaron y no se contestaron afirmativamente porque no había disponibilidad presupuestaria. Pero estamos recogiendo en este proyecto, en este decreto, ese compromiso. Y lo vamos a hacer. Pero, frente a eso, mire usted, con la alegría con la que usted hace esa crítica, el poco rigor que también debían tener en términos de coherencia con la medida que tomó en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 4/2013 el Gobierno de España, diciendo que con carácter retroactivo eliminaba las ayudas a la subsidiación. Y afectó a 300.000 familias en España. Y no pasó nada. Ha habido recursos, ha habido plataformas, ha habido..., y esto no era de una expectativa, era de un derecho generado, ¿eh?, de un derecho generado. Y que se liquidó retroactivamente. Porque el impacto de la crisis..., y el Gobierno de España entendió que tenía que soportar la gente más débil en ese momento las consecuencias de la crisis.

Por tanto, en materia de vivienda y de compromiso con los colectivos más desfavorecidos, pues, hombre, yo lo único que le digo es que no están ustedes en las mejores condiciones de darle lecciones al gobierno sostenido por el Partido Socialista.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/APC-000003, 10-16/APC-000017 y 10-16/APC-000043. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre ejecución de los trabajos y la viabilidad del metro de Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la que era la primera comparecencia del señor consejero, a petición propia y a petición de los Grupos de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y el Grupo Socialista, a fin de informar sobre la ejecución de los trabajos del metro de Granada.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, de nuevo, señor presidente.

Efectivamente, a petición propia y a demanda de otros grupos parlamentarios, comparezco hoy para hablar del proyecto del metro de Granada en su puesta en servicio. Porque hay algunas informaciones que se propagan a través de los medios de comunicación que yo creo que están carentes de rigor, no por los medios sino por quien emite las opiniones y, consecuentemente, está bien que acabemos aclarando cuál es la situación, aquí, en sede parlamentaria, donde reside la soberanía popular.

Y es cierto que el pasado mes de julio se anunció que vamos a tener en el horizonte del final del año 2016 la puesta en marcha del metro de Granada. Este proyecto es un proyecto que corresponde al conjunto de acciones que la comunidad autónoma inicia, yo creo que certeramente, en su momento, para dar una respuesta, yo creo que sensata, razonable, ambiciosa. Los acontecimientos que antes citamos, en relación con el clima y con la amenaza que representa, no hacen más que dar la razón en esta dirección a la posición del Gobierno de Andalucía, porque efectivamente estamos tratando de dar una respuesta, con el tren-tranvía de la bahía de Cádiz, con el metro de Málaga, con el metro de Sevilla —en explotación—, con el metro de Granada, con el tranvía de Jaén —parado, no por causas imputables a la Junta de Andalucía—, y con el de Vélez-Málaga en la misma dirección, pues estamos dando una respuesta que yo creo que es la respuesta más sensata a esa necesidad de responder de forma óptima, en términos de seguridad, de tiempo, de desplazamientos, de menores impactos medioambientales, al movimiento dentro de los entornos metropolitanos de Andalucía.

La ciudad de Granada, según los estudios de movilidad, absorbe diariamente en torno a 400.000 desplazamientos, considerando las entradas y las salidas, tanto de transporte privado como de transporte público. Y éstos son datos del avance del transporte metropolitano de Granada, de 2008. La capital atraía diariamente a 424.000. Otros datos del Plan de Movilidad Urbana los rebajan algo. Pero, en cualquier caso, el horizonte en el 2020 es que ese flujo de tráfico esté en torno al medio millón de desplazamientos. Una solución a la demanda de transporte que representa el metropolitano de Granada ha sido, en origen, aunque luego —y lo veremos después, en alguna pregunta que tiene relación con el metro de Málaga—..., ha sido el resultado no de una imposición hecha por la Junta de Andalucía, ni al Ayuntamiento de Granada, ni al de Málaga, ni al de

Jaén; ha sido el resultado de un acuerdo entre dos instituciones, Junta de Andalucía y los respectivos ayuntamientos, para dar una respuesta, una respuesta eficaz y razonable, y sostenible, ¿verdad?, a un problema, a una demanda ciudadana. Y, por lo tanto, en algunas ocasiones, los ayuntamientos, que estaban en el origen de la propuesta —y es una solución pactada institucionalmente—, no pueden acabar siendo un elemento crítico o un elemento que acabe estableciendo que, donde dije que había un compromiso, ahora tengo la mitad del compromiso o no tengo ningún compromiso. No son soluciones impuestas a los ayuntamientos, son soluciones pactadas con los ayuntamientos para dar respuesta a esta demanda. En el caso del metropolitano de Granada, estamos hablando del Ayuntamiento de Maracena, del de Granada capital, del de Albolote y el aeropuerto de..., perdón, el Ayuntamiento de Armilla.

Les voy a ofrecer algunos datos que tienen que ver con el desarrollo de los trabajos. La empleabilidad en los últimos años, donde ha habido el desarrollo de la obra con mayor nivel de dinamismo, ha representado una generación de empleo en momentos punta de casi mil doscientas personas trabajando de forma directa e indirecta. Hoy he visto alguna información en prensa que habla del riesgo de algunos puestos de trabajo.

Bueno, la puesta en servicio del metro ligero de Granada va a implicar también una disminución de 1.530 toneladas al año de emisión de CO₂ a la atmósfera. Y, por tanto, creo que también desde esa perspectiva —lo señalaba antes, no solo de ese ejercicio—, inicialmente podía considerarse filantrópico, altruista y solidario con el futuro de las próximas generaciones. Nos va en ello no ya la salud, la economía. En este momento, ya no es un tema a largo plazo, representa una contribución en esta dirección, minimizando los riesgos. Va a suponer también, está suponiendo, una remodelación de la ciudad, de forma que la reurbanización de fachada a fachada, por el sitio por donde discurre el metro, está suponiendo una perspectiva de una ciudad más amable, focalizada en el peatón, y donde el transporte público —el metro y la bicicleta— representan una oferta lógicamente para dar respuesta a esa demanda ciudadana. Hay una disminución de ruidos notable, hay una disminución de contaminación atmosférica, hay una disminución de accidentalidad, hay una reducción de tiempos notable en los desplazamientos, consecuencia lógicamente de ir en una plataforma reservada. Cuando uno va compartiendo carretera, tanto en vehículo particular como en autobús, no tiene la certeza de cuál es el tiempo de desplazamiento, como sí lo tiene cuando va en plataforma reservada.

Son 15,9 kilómetros de recorrido. Saben ustedes, el proyecto ha tenido algunas modificaciones en presupuesto y en tiempo, consecuencia de demandas, como ocurre..., algunas imposibles de prever, como acontecimientos que afloran patrimonio histórico, como el caso de lo que ha ocurrido en la estación de Alcázar Genil, que es un bien de interés cultural, con unos restos de obra de la época de reyes almohades del siglo XIII. Y todo eso, bueno, pues ha ido generando algunas dificultades, tanto presupuestarias como de dilación en los tiempos inicialmente previstos.

Pero por encima de todo, yo creo que es absolutamente loable que la Administración, en su momento, o las administraciones, se pusieran de acuerdo en arrancar un proyecto como este.

Ha sido, como ustedes saben también, considerado como gran proyecto europeo por la Comisión Europea, que ha permitido también una ayuda a través de fondos Feder para la cofinanciación, que saben ustedes que ha tenido un montante inversor muy importante, hecho de forma directa por la Junta de Andalucía, con una participación del 17% de los ayuntamientos, y que representa, sin duda, en términos de..., y me refe-

riré a ello, de explotación, la explotación de uno de los sistemas metropolitanos más rentables y mejor ajustados de cuantos funcionan en España.

Me voy a referir al modelo de explotación, que es uno de los temas que ya ha formado parte de algunas dudas, trasladadas en ocasiones también desde una posición, yo creo que interesada, de generar algún equívoco. Creo que debe de quedar claro.

El modelo de explotación que va a seguir el metropolitano de Granada —esperamos tenerlo en servicio a final de año, en el último cuatrimestre de este año, como anunciamos— será una gestión directa por parte de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía. Saben ustedes que la agencia es un ente instrumental de la consejería, que va a gestionar el metro de forma directa, como también tutela la gestión de los metros de Sevilla y de Málaga, que estos están por método concesional, como ustedes saben, que es diferente a la explotación directa que haremos con el metro de Granada.

En la legislatura actual —llevamos seis meses en la consejería, siete— hemos efectuado un análisis, desde el principio, de las diferentes opciones que se abrían, conforme a criterios presupuestarios, conforme a criterios de eficiencia. Y hemos pensado que la gestión directa asumida por la agencia era la manera más eficaz, la más responsable, de hacer una adecuada explotación. Y hay que hacer, lógicamente, la contratación del personal de operación con alguna empresa del sector que haga la aportación de lo que tiene que ser personal de operación —director de operaciones, coordinador de mantenimiento, supervisores, interventores y conductores—. De este modo, la Agencia de la Obra Pública, que es la que gestionará directamente el metro, será la que haga la coordinación entre la aportación de estos servicios prestados por la empresa que acabe siendo adjudicataria de estos servicios, que requerirá la publicación en el boletín oficial de las comunidades europeas, y toda la tramitación de transparencia que ustedes conocen, pero que es la única forma de adaptarnos a las exigencias también que, en materia de control de plantillas en el sector público, establece la normativa vigente.

Estimamos que... Ese criterio de racionalización del sector público, gustará más o gustará menos, forma parte del ordenamiento legal que tenemos que respetar. Estimamos que se generarán en torno a doscientos puestos de trabajo de forma directa e indirecta con la puesta en explotación del sistema. Y la tarifa del billete tendrá un coste por viajero en torno a ciento..., perdón, a 0,89 euros, que estará también..., la fidelización será muy pequeña, como ocurre en el resto de los sistemas metropolitanos, si es el uso de un título ocasional o recurrente. Digamos, la gente que está fidelizada con una tarjeta de transporte para el uso de los diferentes métodos combinados pues al final tiene algunas rebajas, como usted sabe, en todos los sistemas consorciados. Pero en torno a esa cifra, 0,89, será el coste del título de viaje. Y, en consecuencia, estamos convencidos de que todos los esfuerzos económicos, de gestión, de racionalización en la explotación —que es lo que tenemos que hacer—, van a ir a favor de resolver un problema de movilidad —antes le señalaba el número de desplazamientos en la ciudad de Granada en el horizonte de 2020, en torno a quinientos mil—, y si no fuese por la puesta en explotación de un sistema como el metropolitano de Granada, ciertamente estaríamos en un problema mucho más serio, mucho más grave. Yo creo que aquí está de forma clara lo que tiene que ser la cooperación de las administraciones, los ayuntamientos y la Junta de Andalucía, para dar una respuesta racional a una demanda de los ciudadanos concretada en una movilidad sostenible.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Vamos a comenzar el turno de intervenciones. Los grupos solicitantes, Izquierda Unida y Partido Socialista, tienen dos intervenciones, una de siete y otra de tres minutos. El resto de los grupos —es decir, Ciudadanos, Podemos y Partido Popular— tienen una sola intervención de tres minutos, y dado lo intensa y densa que es esta comisión, les rogaría que facilitaran el trabajo a esta Presidencia, ajustándose a los tiempos.

En primer lugar, tiene la palabra la señora Nieto, por Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente, buenos días.

Gracias, consejero, por las explicaciones que nos ha trasladado.

Y cierto es que, de esta manera, pues se pueden despejar dudas razonables que ha provocado un proyecto que, efectivamente, y coincidiendo con usted, tiene unas bondades y unos elementos positivos tan importantes que ha generado una expectación en la ciudadanía granadina, y que la demora en poder disfrutarlo pues también ha generado esa incertidumbre que en algunos aspectos ha quedado disipada por su intervención.

Compartimos, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con usted el planteamiento general sobre las necesidades de apostar de manera decidida por la movilidad sostenible y por priorizar esos elementos de transporte público colectivo en detrimento de la utilización del vehículo particular y de ese modelo que ha resultado tan pernicioso para el medio ambiente, que ha generado un ambiente francamente hostil en los entramados urbanos y que encarece de manera extraordinaria no sólo en términos energéticos, sino especialmente en términos de calidad de vida ciudadana, la movilidad, habiendo separado tanto o agigantado tanto la distancia, habiéndola separado de la escala humana.

Por tanto, esa apuesta, por parte del Ejecutivo autonómico, de priorizar las obras públicas de transporte con criterios de sostenibilidad nos parece más que razonable y positivo, y dinero que tiene una inversión pública que tiene una tasa de retorno formidable y de beneficio social.

Por otro lado, el metro de Granada, en concreto, un metro para el que se eligió una fórmula de financiación pública-pública, por así decirlo, por oposición al de la público-privada, que también genera unos beneficios evidentes por cuanto no se somete a unos sobrecostes que no tengan que ver exclusivamente con los inconvenientes con los que puede tropezar cualquier obra, sino que, como bien hemos tenido ocasión de hablar ya en varias ocasiones, tanto en la comisión como en el pleno, la colaboración público-privada encarece lo que finalmente la ciudadanía paga por unas infraestructuras que, por el único hecho de que no aparezcan computadas como déficit, acaban costando tres o cuatro veces más de lo que realmente pudieran haber costado. El modelo de financiación pública-pública para el metro de Granada ha evitado eso, y también nos parece un elemento positivo.

Los dos elementos que le queríamos trasladar, consejero, las razones que al menos en esta primera intervención no hemos acabado de entender de por qué no entró al menos parcialmente hasta La Caleta, como

estaba previsto, en funcionamiento parcial en el segundo semestre del año pasado, que era la planificación lógica del curso de los acontecimientos hasta que finalizó la legislatura pasada.

¿Cuáles han sido los elementos que han hecho retrasar en un año esa entrada en servicio de una parte del trayecto que podría haberse puesto a disposición de la ciudadanía?

Nos parece que todo apuntaba, y ahora usted tendrá ocasión de sacarnos del error si así no era, a que esto podía haberse hecho, ya habría una parte importante de los desplazamientos en uso, el beneficio está incluso calculado en algún informe de la Agencia de Obra Pública, el número de viajeros. En fin, todo estaba preparado para ello, y por alguna razón que se nos escapa no se ha hecho así, y ese retraso de un año también ha acrecentado esa incertidumbre a la que usted hacía referencia al inicio de su intervención.

Por otro lado, la gestión de la explotación que usted nos ha confirmado que va a ser gestión directa, gestión pública, tal cual también estaba inicialmente previsto por elementos que ha trasladado en su intervención, el primero y principal de beneficio económico, una manera más eficiente de gestionar esta infraestructura.

Aunque también me gustaría, en este caso, porque usted lo ha explicado, pero yo no le he entendido bien, cómo es esa fórmula, si es una encomienda de gestión directa a metro de Granada, desde la agencia, y si, efectivamente, no sólo la provisión de puestos, sino en todo el empleo que se genera en el control de las funciones del mismo y en la evaluación de esa gestión, estamos hablando de la gestión directa.

Yo creo que no le he entendido bien, aunque creo que eso es lo que usted ha explicado, pero le agradecería mucho que me lo ampliara.

Porque, efectivamente, usted hablaba de en torno a doscientos puestos de trabajo, y, por ejemplo, la parte parcial ya estaba calculada con, al menos, como mínimo, 71 personas que se incorporaban a la gestión del servicio, más esas más de cien personas que entrarían a trabajar en él una vez que la obra estuviese a disposición de la ciudadanía en todo el recorrido.

Lo cual, a ese impacto positivo en la economía en el empleo que ha tenido la inversión en la obra pública, pues, tiene la calidad y la estabilidad en el empleo de quienes trabajan en su funcionamiento.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Señorías, es estratégico de la Junta de Andalucía y de la Consejería de Fomento y Vivienda, en las legislaturas pasadas y en esta actual, la apuesta firme y clara por la movilidad sostenible en nuestras principales ciudades y áreas metropolitanas. Por ello está dotándolas de infraestructuras y servicios de transportes de calidad, eficaces, seguros y sostenibles, avanzando hacia un modelo de ciudad más cómoda y habitable, donde el espacio público y su futuro desarrollo sean el eje que mueve en el futuro nuestra habitabilidad en los grandes núcleos urbanos.

El avance hacia un modelo sostenible de movilidad contribuirá a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, favoreciendo una conexión fluida entre las ciudades y las poblaciones en cada área metropolitana, optimizando los recursos energéticos y reduciendo su efecto sobre el medio ambiente.

Hablamos de una concepción de ciudad consolidada, compacta y más agradable, desarrollada ya en las principales ciudades y capitales europeas, diseño de ciudades aprobadas en las diferentes planificaciones de infraestructuras del Gobierno andaluz.

El metro de Granada, saben ustedes, es una infraestructura de transporte ligero que posee un carácter supramunicipal, al unir las ciudades de Albolote, Maracena, Granada y Armilla. Se trata de una línea de metro ligero, de 16 kilómetros de longitud, de los cuales, aproximadamente, tres son subterráneos.

En estos momentos, nos hallamos en la recta final, como bien ha dicho el consejero, después de un enorme esfuerzo de inversión pública y dentro de un adverso escenario presupuestario, que ha requerido también del respaldo institucional del conjunto de las administraciones más directamente implicadas.

Aún quedan algunas actuaciones complementarias que se van licitando rápidamente. La actuación más importante que queda pendiente para su culminación es la estación de ferrocarril. Al respecto, mucho ha tenido que ver con ello la llegada del Ave y el interés de contar con una estación intermodal. Ha sido hace pocos meses cuando el metro de Granada ha terminado la demolición de los últimos siete edificios del administrador de infraestructuras ferroviarias, Adif, anexos a la estación de ferrocarril de la capital, en la Avenida de Andaluces, donde coinciden los trabajos del metropolitano acometidos por la Junta y los de la llegada del Ave, responsabilidad de Fomento.

La Consejería de Fomento y Vivienda va detallando, constantemente, todas las actuaciones en metro de Granada, como las mejoras solicitadas por los ayuntamientos para trabajos de reurbanización y reposición de colectores en dos ejes viarios, de Armilla y Maracena, con un presupuesto superior a los 2,64 millones de euros.

Se destinarán 1,22 millones a la actuación prevista en la calle Alhambra, de Armilla, para construir un nuevo colector que dé continuidad a la red de saneamiento y mejorar el drenaje en la plataforma del metro ligero, además de la reurbanización de esta calle que da una solución homogénea a la reposición integral en el corredor por el que discurre el trazado del metro.

La actuación en Maracena, con un presupuesto de 1,42 millones de euros, adecuará, mejorará el tráfico y reurbanizará la Avenida Argentina, para configurar una calle con tráfico unidireccional, aceras más anchas y accesibles, y ordenación de aparcamientos en línea.

En Maracena y Armilla se están haciendo intervenciones correspondientes a la implantación de los sistemas e instalaciones ferroviarias.

Con la licitación de estos contratos, una vez más, la Junta de Andalucía da respuesta a sus compromisos adquiridos con los ayuntamientos de Armilla y Maracena, en línea con lo acordado también en la capital para la urbanización de zonas afectadas por las obras del metro.

Lo cierto es que, aunque quedan algunos meses por delante, es evidente que, en este último año, se ha dado un impulso importante y, durante los últimos meses, aquello que parecía lejano, como el ver los vagones por la ciudad, ya ha sucedido, a pesar de la desconfianza del Partido Popular.

Señorías, en septiembre, como recordaréis, el metropolitano hizo las primeras pruebas y los vecinos, durante tres horas, pudieron comprobar lo que es subirse al metro. De hecho, en las cocheras granadinas ya se encuentran las 15 unidades de trenes elaboradas por CAF-Santana, que entrarán en circulación este año.

Señorías, como saben, la Comisión Europea otorgó la declaración de gran proyecto al metropolitano de Granada, lo que confiere a esta infraestructura que ejecuta la Junta de Andalucía un reconocimiento a su excelencia y a su contribución a la modernización de la ciudad, y al fomento de la movilidad sostenible, así como un importante respaldo financiero de la Unión Europea con la concesión de una subvención de 262,94 millones de euros en el marco del vigente programa operativo Feder.

Pero no nos podemos olvidar de que, en periodos muy duros para el empleo en Granada, así como en toda Andalucía, debido, como sabemos, a las políticas económicas y de empleo del Gobierno del señor Rajoy, el metropolitano de Granada dio más de 1.100 puestos de trabajo, entre directos e indirectos, situándonos en la actualidad en más de 350 puestos de trabajo, y dejará en su arranque operativo más de 200 puestos de trabajo.

Desde el Grupo Socialista, impulsaremos y apoyaremos que la futura explotación del metropolitano granadino siga un modelo público a través de su gestión por parte de la Agencia de Obra Pública de la Junta, buscando fórmulas que garanticen el carácter público de este sistema de transporte. Quizás, cuando nombremos lo público, al Partido Popular le guste menos, y hacen muchas veces declaraciones que no se parecen en nada a la realidad.

Muchísimas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría, también, por ajustar el tiempo.

En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia, y la información que nos ha dado a todos los grupos y a los ciudadanos acerca del metropolitano de Granada.

Bueno, los ciudadanos de Granada, bueno, como ya usted sabe, vienen sufriendo esta obra desde hace ya nueve años. Y, bueno, no solo porque una obra de esta envergadura, lógicamente, tiene efectos en la vida diaria de los ciudadanos, sino que también se demanda mucho..., los granadinos demandan mucho la certeza que usted hoy aquí ha dado, con fechas concretas, con previsión, bueno, con previsión de puesta en marcha. Ha informado acerca de la apertura total. Y, bueno, eso es un poco lo que se demanda. Con lo cual, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, esperamos y le proponemos que se siga informando acerca de una obra que ha afectado mucho a la vida de los granadinos, que han tenido la ciudad, que han tenido el camino de Ronda totalmente abierto durante un tiempo. Y, al final, esto ha tenido efectos, lógicamente, ha tenido efectos en la vida diaria de los ciudadanos, ha tenido efecto en los comerciantes.

Y, sin duda, para la ciudad de Granada y para su área metropolitana, es una obra muy importante.

También quería aprovechar y preguntarle acerca de la previsión de uso del que va a ser, casi seguro, el primer año, que será 2017, si esa previsión de 12 millones de pasajeros se mantiene, debido al retraso que ha

habido en la obra, y también qué medidas hay para motivar su uso, para incentivar el uso de los ciudadanos respecto a billetes combinados o También, como sabe, es una ciudad, la ciudad de Granada es una ciudad muy universitaria, la universidad tiene muchos estudiantes, con lo cual, sería una buena forma, quizás, de incentivar su uso y, al final, reducir al..., como bien han comentado los otros grupos parlamentarios, reducir al máximo la movilización en vehículo privado.

Nada más. Solo quería hacerle esos comentarios. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra su portavoz, señor Gil de los Santos.

Ah, perdón.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, vaya por delante que desde el Grupo Podemos compartimos el espíritu del proyecto del metropolitano de Granada, como también convenimos la necesidad de reducir el flujo de desplazamientos por carretera y la contaminación derivada de esto, más aún en una ciudad donde más de la mitad de las personas que trabajan allí viven fuera de la ciudad, viven en el área metropolitana.

Pero también coincidimos con la ciudadanía granadina en lo mucho que se ha hablado durante estos años del metropolitano de Granada, y mucho de lo que se ha hablado, porque, efectivamente, como decía el portavoz de Ciudadanos, es un proyecto que se emprendió hace nueve años. Y lo mucho que se ha hablado por el tema de los retrasos, pues compartimos ese juicio, en el sentido de que la primera vez que un representante de esta consejería, de la rama..., de la Junta de Andalucía, dijo que se pondría en marcha, era en 2014. Posteriormente, se hizo otro anuncio público de que se iba a poner en marcha en 2015.

Usted mismo lo ha dicho, que se iba a poner en marcha en 2016, a final de 2016, queremos que se cumpla. Pero los precedentes no lo han Y, más que nada, por llamar la atención sobre la necesidad de transmitir certidumbre a la ciudadanía, que espera que se cumplan unos proyectos y, al final, como tantos otros, se van demorando, no en lo que atañe a la Junta de Andalucía, en otras administraciones, ¿no?

En segundo lugar, los sobrecostes. Más que nada se lo planteo como una pregunta, por confirmar y por contrastar directamente de usted, ¿no? Se había planteado, esa es la noticia que existe, pues que el presupuesto era 230 millones de euros. Se ha pasado a 558 millones, más del doble. Cómo, por qué lo que se presupuesta en X acaba convirtiéndose en Y, lo que vale dos, al final, vale cinco. Y, bueno, también conviene, por responsabilidad, explicar esos sobrecostes, si es el caso, a la ciudadanía para, en su caso, exigir también tomar más medidas de responsabilidad para empezar una auditoría seria de los gastos.

Y, en tercer lugar, la falta de conciencia social, en algunos casos, y lo planteamos por esa denuncia que hicieron los vecinos de algunos barrios porque había trayectos que pasaban de una manera..., muy cerca de su vivienda y, al final, ha conducido a tener que plantear, por parte de la consejería, una búsqueda de solu-

ciones, que está bien, pero que se podía haber, digamos, evitado, haciendo participe a la ciudadanía en su diseño.

Bueno, rogamos que se garantice la mejor gestión posible el resto de su vida. Lo digo por los problemas que haya podido generar durante su construcción. Que cuando se ponga en marcha su actividad se garanticen mínimamente dos cosas que usted mismo ha planteado, señor consejero, y que nos felicitamos por ello, pero, claro, siempre que se cumplan. Primero, que el consorcio creado para su gestión sea público, que no se trocee, que no se malvenda; y segundo, que el precio del billete sea acorde, sea razonable al de un servicio público.

Eso es todo, muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Moscoso. No sabía que usted iba a intervenir, le doy la bienvenida y espero que después se suba usted a la Mesa como [].

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, Ana Vanessa.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, presidente.

Gracias, consejero. Yo soy la única granadina de la sala y, además, soy la diputada que hace reiteradamente esas declaraciones imprecisas, según usted. Y también, como usted ve, soy diputada y no diputado.

Y, mire, como el presidente no me da el tiempo que me corresponde, voy a ser muy rápida y muy breve, porque no ha contestado usted a lo que se comprometió hace diez días, cuando anunció que pediría esta comparecencia en respuesta a mí. No ha contestado a lo que los granadinos y yo misma le venimos preguntando durante mucho tiempo. Porque una obra que lleva..., el mes que viene hará 9 años, de 15,9 kilómetros, como usted bien ha dicho, y que, según decían sus representantes en Granada, los representantes del Gobierno andaluz en Granada, hace tan solo 15 días, está todo perfecto, magnífico y estupendo para echar a andar en agosto, y resulta que sigue sin contestar a lo que queremos saber los granadinos.

Y le digo, voy a ser bastante telegráfica, ¿por qué la obra va por el doble de lo que se presupuestó, 558 millones, cuando en los convenios firmados por los ayuntamientos se estimaban 276? El doble, consejero. Y le recuerdo que los proyectos iniciales con los que se empezó a trabajar tenían el 80% del trazado soterrado y ahora es el 90% en superficie; por tanto, no entendemos que ya vaya por el doble el precio de la obra.

Un dato: 35 millones de euros el kilómetro, el kilómetro de la autovía A-7 del tramo de Almuñécar, que es uno de los más caros de España, 26 millones de euros el kilómetro. Tome usted nota de eso.

Segunda pregunta: ¿dónde está el estudio de viabilidad, y, si existe, por qué en nueve años nunca nos lo han enseñado? Y lo hemos pedido, se lo digo yo, y he estado allí en la consejería y me han enseñado otra cosa que no es el estudio de viabilidad, que era un estudio informativo de trazado, eso es lo que a mí me enseñaron.

Ha hablado del precio del billete al ciudadano: ¿cuál es la tarifa técnica? ¿Cuánto, de verdad, cuesta que el metro circule por Granada? ¿Cuánto? ¿Cuánto va a ser la subvención que van a tener que poner las Admi-

nistraciones? Aunque esperemos que recapaciten y no ponga sólo la autonómica, para que ese metro circule por Granada. ¿Cuánto es el montante que tienen ustedes previsto que cueste esa subvención del billete? ¿Va usted a repercutir la subvención europea proporcionalmente en los ayuntamientos, como esos cuatro ayuntamientos proporcionalmente pagan las obras? Porque su delegada en Granada dice que no, que es que se le han dado al promotor, que el promotor es la consejería, pero se le han dado a la obra, y la obra la pagan cuatro administraciones, los cuatro ayuntamientos el 17% y la consejería el 83%. Es justo que los 262 millones de euros de subvención europea que han ido a la obra se repercutan en la parte que tienen que poner los ayuntamientos. Vamos, es que eso es de lógica. Luego, se lo voy a pedir en una PNL, y espero que razonen y que voten a favor, porque ese dinero es de los granadinos, no de la Consejería de Fomento.

Y, mire usted, nosotros lo que queremos es que el metro se abra y que funcione, porque no queremos que sea un elemento del paisaje granadino, porque nuestro paisaje ya es muy bonito. No entendemos por qué la explotación, si es para todo el área metropolitana, los 500.000 movimientos metropolitanos que se prevén para el año 2020 por qué solo pagan y colaboran en la explotación cuatro ayuntamientos, y no los 32 del área metropolitana, o los 50 que forman parte del consorcio de transportes, no es lógico. Revise el convenio, consejero, revíselo para que sea más justo, más justo para la provincia de Granada y para los granadinos.

Y una última cosa. Ha hablado usted de la empleabilidad, que en los momentos punta de la obra se crearon 1.200 puestos de trabajo, entre directos e indirectos. ¿Cuántos puestos de trabajo ha destruido la obra del metro en Granada? ¿Lo sabe, consejero? ¿Lo han estudiado ustedes? Miles de puestos de trabajo se han destruido en Granada por las obras del metro.

Los dos años, casi, año y medio largo que estuvo parada la obra en el camino de Ronda cerraron más de mil comercios, más de mil comercios tuvieron que echar la persiana. ¿Ha visto usted cuántos puestos de trabajo...?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora García Jiménez, vaya terminando.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Termino, señor presidente.

¿Ha visto usted cuántos puestos de trabajo se han perdido? ¿Piensan ustedes indemnizar a todas esas empresas que quebraron gracias a la agilidad y a la buena marcha de las obras que ustedes estaban haciendo en Granada?

Nada más, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora García Jiménez, yo esperaba que usted pidiera la comparecencia, no solo la pidiera en el periódico, la pidiera aquí también. Por eso yo, haciendo una interpretación de sus deseos, pedí la comparecencia en nombre propio, y me alegro de que usted hoy, aunque no la haya pedido, esté aquí interviniendo en este proceso.

Le voy a contestar a algunos de sus temas, pero me va a permitir que por razones de excelencia parlamentaria lo haga por orden y hable primero de la intervención de la señora Nieto.

Bueno, alguna duda que yo creo que hay que despejar. Bueno, hemos buscado la fórmula del equilibrio que garantice el control y la gestión pública, ¿verdad?, y al final que cumplamos también las limitaciones que las restricciones en la red, en el redimensionamiento del sector público, nos impone la legislación vigente, éste es el marco en el que tenemos que funcionar y, por tanto, estamos buscando la fórmula idónea.

El número de pasajeros previsto. No sé si ya le sirve también a algunos de los intervinientes que lo han planteado. La estimación del primer año, creo que el señor Hernández lo planteaba, es de 11.085.000 usuarios, el primer año de funcionamiento. El segundo, 12.600.000. Tercer año, 13.500.000. Y vemos que estaríamos en la fase ya de estimación más alta en la proyección que se ha hecho.

¿Esto va a suceder o no? Bueno, pues a la luz de las estimaciones que se han hecho con el metro de Sevilla, con el metro de Málaga, evidentemente tenemos todas las posibilidades de que los mismos que han hecho las estimaciones anteriores y se están cumpliendo por elevación, aquí acaben cumpliéndose también por elevación. Y, por tanto, la rentabilidad social está absolutamente garantizada.

Bueno, yo coincido con la señora Nieto. Efectivamente, estamos hablando de fórmulas de movilidad sostenible, estamos hablando de seguridad, estamos hablando de tiempo de desplazamiento, estamos hablando de lo que están haciendo todas las ciudades punteras en Europa.

Es poco entendible que la señora García Jiménez, que coincide con el color político del Ayuntamiento de Granada, que tiene que ver con los retrasos, ¿verdad?, que tiene que ver, sí, con los sobrecostes, pues, mire usted, en una ciudad viva en grandes obras, normalmente, usted, si quiere y tiene interés, coja una referencia que hay en la literatura científica del ramo, de 70 años de grandes obras públicas en todo el mundo, y verá cómo la definición de una obra, cuando se trata de construir un edificio sobre superficie es fácil de estimar, no hay grandes incertidumbres. Cuando se trata de una obra subterránea en una ciudad viva es imposible saber qué te vas a encontrar, como ha ocurrido, por ejemplo, como ha ocurrido con Nazaríes, por ejemplo. Si además encima hay un ayuntamiento que cambia de criterio, y el caso de Málaga es especialmente relevante, pues ya me dirá usted si no vamos retrasando plazos y si no vamos incrementando costes.

Pero a la postre, más allá de eso, y digo que eso ha ocurrido en todas las grandes obras públicas que se han hecho en cualquier parte del mundo, y ustedes, que tenían un ministro súper eficiente, que era el señor Gallardón, pregúntenle cuánto fue el sobrecoste en los túneles de la M-30 y cuánto fue el tiempo en la ejecución, pregúntele, en la proporción, y verá usted que está muy por encima de la referencia, en términos presupuestarios, de aquí. Digo ese por citar uno. O mire cuánto ha sido la ejecución real de todos los metros que se han hecho en España, en España.

Método de gestión directa. Yo coincido con la señora Nieto. Efectivamente, aquí lo que no hay que retribuir son los capitales que se anticipan cuando se trata de hacer obras, o traerse al presente una cosa que el presupuesto no te lo permite y tienes que hacerlo en el futuro. Bueno, pues cuando vamos a una concesionaria lo que estamos diciendo es: haga usted una inversión que yo no puedo hacer, y el que pone los recursos te dice: «retribúyame usted adecuadamente, lógicamente, los recursos que yo estoy anticipando, y además deme usted el Impuesto de Sociedades que tengo que pagar». Bueno, si todo eso lo hace la Administración, evidentemente son ahorros, ahorros para el sector público no: para los ciudadanos, al final, que son los que pagan. Pues ésa es la diferencia también entre la tarifa técnica, a la que se refería la señora García Jiménez, y el ticket.

Bueno, le puedo decir que éste es el sistema, le he dicho antes, de los más eficientes que va a haber en España en términos de coste de explotación y en términos, por lo tanto, de déficit, que será mínimo, será mínimo, será mínimo. Y no se lo puedo decir hasta que no esté en explotación, pero la estimación, la estimación, la estimación estará en torno a un millón de euros anual, que, en relación con el resto de los sistemas metropolitanos de transporte, no sólo de Andalucía, que, por cierto, no hay ninguna comunidad autónoma, ninguna en España, que esté haciendo un esfuerzo tan ambicioso como lo hace la Comunidad Autónoma de Andalucía en la implantación de infraestructuras ligadas al transporte metropolitano en aras a la sostenibilidad, ninguna, por supuesto las que ustedes han gobernado durante muchos años, haga un repaso de la que quiera y verá usted cómo está a años luz en términos de compromiso en esta materia.

Y le digo que va a ser mínimo ese déficit de explotación porque, efectivamente, yendo por una fórmula racional, recursos públicos, buena gestión y no hay que retribuir capitales ajenos, no hay que pagar Impuestos de Sociedades, en fin, lo que representa un sistema que yo, cuando me han preguntado aquí la colaboración público-privada, no he descartado nunca, pero de la que tampoco soy un devoto, ¿verdad?, porque, efectivamente, tiene todo eso sobrecostes asociados. Ahora, cuando hay una necesidad pública absolutamente ineludible y hay que traer al presente algo que en condiciones normales lo tienes que colocar en el futuro, pues al final hay que aceptar que ese sobrecoste se tiene que pagar, pero no vale como método general de afrontar las inversiones en el sector público. Ese sí es el negocio del sector financiero y de algún sector empresarial, respetable, pero no tiene por qué coincidir con las prioridades que desde la Administración pública se tienen que hacer a la hora de hacer una aplicación racional de recursos que siempre, sabe usted, son escasos.

Planteaba la señora Serrano, ciertamente, una de las razones por las que no se ha ido a hacer la explotación parcial hasta La Caleta. Tiene que ver con la necesidad de que el intercambiador, al final, que representa la estación de Andaluces, estuviese resuelto. Ahí hemos tenido incluso que acabar asumiendo unas obras que tenía que hacer Adif para no retrasar más. En términos de ejecución nos quedan 300 metros pasando la estación de Andaluces para llegar al campus universitario, poquísimo en relación con el global de la infraestructura. Pero lo racional, técnicamente, era explotar ya todo conjuntamente y resolver esto, tarea en la que se está ahora mismo trabajando, y hace pocos días se ha adjudicado el aparcamiento en superficie que también forma parte del compromiso del proyecto.

El señor Hernández plantea también la fecha y los retrasos. Yo creo que parcialmente he contestado. Mire usted, los retrasos en todas las grandes obras públicas vienen derivados por la..., a pesar del esfuerzo por

definir bien los proyectos, la incapacidad de saber qué te vas a encontrar bajo tierra. Ha ocurrido en Málaga, ha ocurrido en Granada, ha ocurrido en todas las grandes obras públicas subterráneas.

Si actuamos sobre superficie sabemos qué unidad de obra tenemos, si actuamos de forma subterránea no sabemos. Y además, es un territorio..., bueno, como Andalucía, donde la superposición de estratos culturales ha sido históricamente, como es Andalucía, un crisol de culturas, y ese depósito ha quedado, lógicamente, también en los vestigios arquitectónicos y culturales que se van encontrando en cualquier sitio donde se excava en Andalucía. Y eso tiene que ver con retrasos, con sobrecostes. Pero quiero decir que cuando se habla de sobrecostes no vale dejar la... No lo ha hecho usted, perdón, no, no, no. Pero alguien utiliza esto de los sobrecostes como si hubiese alguna mala gestión. Yo lo que digo es que ni un solo euro del ámbito de la Administración pública ha ido a un sitio que no sea responder a las necesidades de la obra con absoluta transparencia y con absoluta claridad.

El señor Moscoso plantea también el tema de los sobrecostes y de la..., bueno, de las dudas. Yo creo que en la misma dirección le estoy contestando, ¿no?, porque esa definición de los proyectos, por mucho que se plantee, al final siempre acabamos encontrando dificultades.

Vecinos afectados. Yo le quiero decir que esta obra es una obra que está hecha con el máximo nivel de consenso institucional en su momento: Ayuntamiento de Granada, Ministerio a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias —terreno que estamos ocupando—, y le puedo decir y garantizar que ha habido reuniones con los vecinos que interpretaban que tenían algunas dificultades.

La distancia que hay en la zona a la que usted se refiere, que es la llegada a estación de Andaluces supone, por supuesto, cumplir todos los requisitos en materia de seguridad ferroviaria. No hay ninguna razón objetiva por la que se tenga que replantear el asunto. Obviamente, el metro en esa zona, por razones evidentes, porque llega a un intercambiador, la velocidad es reducida, los ruidos serán mucho más reducidos. Incluso hay otros lugares de la traza donde la cercanía a la acera es un poco mayor. Por tanto, tenemos la absoluta convicción, desde el punto de vista de la exigencia normativa europea en cuanto a seguridad ferroviaria, que está hecho con arreglo a todos los estándares de calidad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al último turno.

Le ruego la máxima brevedad, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Solo un par de apuntes. Agradecerle las aclaraciones al consejero. Y, bueno, como reflexión general para cerrar por nuestra parte el debate, el gasto público o la inversión pública, es decir, lo que una Administración pone o soporta para sufragar un servicio público del que, al menos, en principio, nadie duda sobre su eficiencia, sobre sus beneficios medioambientales, sobre la mejora en la calidad de vida que procura, bueno, pues parece razonable que en eso merezca la pena poner dinero público y permitir que ese servicio llegue con un precio a la ciudadanía que permita que, efectivamente, acoja el volumen de desplazamientos que da sentido a la inversión que se ha hecho, y para que sea un volumen importante debe ser un precio pequeño. Y en eso sí entendemos desde Izquierda Unida que está muy bien puesto el dinero público, en costear servicios de esa naturaleza, porque tienen una tasa de retorno que no solo se puede cuantificar en dinero, sino que tienen un beneficio social y medioambiental que es incalculable. Y tenemos que también pasar a ese cambio conceptual, cultural en la planificación de la política pública y en su implementación, porque una cosa es el gasto público y el despilfarro público y la obra faraónica que no sirve para nada, y otra cosa es la inversión pública con tasa de retorno tanto económica como social. Y, desde luego, en los pasos que dé el Ejecutivo andaluz en esa línea tendrá a Izquierda unida absolutamente al lado, como en nuestro paso por el Gobierno y con la titularidad de esta consejería en la anterior hicimos lo que pudimos por que obras como esta llevarsen un buen ritmo y pudieran estar pronto a disposición de la ciudadanía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Hemos venido pidiendo, desde el Grupo Socialista, en muchas ocasiones, el apoyo constante de los ayuntamientos hacia la Consejería de Fomento y Vivienda, apoyando decididamente esta infraestructura, que, sin duda alguna, va a revolucionar el transporte público en Granada y su área metropolitana, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

No podemos olvidar, señores del Partido Popular, su labor en este periodo de tiempo, en esta apuesta de la Junta de Andalucía por la inversión pública y por la movilidad sostenible, que debería de haber tenido desde el principio su apoyo, pero, desgraciadamente, no fue así, porque vieron ustedes en el éxito de la Junta de Andalucía una excusa para oponerse y para utilizar la Administración municipal en muchas ocasiones no como un aliado institucional de la Administración autonómica, sino como estilete en contra de la Administración autonómica.

La actitud del Partido Popular, utilizando sus recursos municipales en contra del avance del metro en Granada, formaba parte de una estrategia general del ataque a la Junta de Andalucía en la que el Partido Popular no ha dudado en utilizar a todas las administraciones en que gobiernan con interés partidista, dejando el interés de la ciudadanía a un lado.

A pesar de todo, el metropolitano de Granada estará operativo este año, incidiendo de forma importante en la sostenibilidad y generación de nuevas oportunidades económicas, incentivando el potencial turístico y comercial de Granada, impulsando la creación de nuevas empresas y, por lo tanto, la creación de puestos de trabajo.

Desde el Grupo Socialista hemos apoyado e impulsado todas las actuaciones que ha realizado la Consejería de Fomento y Vivienda en estas infraestructuras, como la del metro de Granada, por su absoluta viabilidad y por la inequívoca vocación de la Junta de Andalucía en promover proyectos que garanticen la movilidad en términos de seguridad, respeto al medio ambiente y reducción del tiempo de desplazamiento y de la accidentalidad, en nuestra vocación constante de mejorar la vida de los andaluces.

Muchas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Cierra el turno de intervenciones el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Alguna reflexión para coincidir con lo que plantea la señora Nieto y, por supuesto, la señora Serrano.

Yo creo que no solo los temas que hemos comentado, hablamos de costes de explotación. A veces colocamos..., dicho esto sobre un sistema que va a ser de los más eficientes, como he dicho, de los que funcionan en España. Pero es verdad que la rentabilidad social, que es la que mueve a las administraciones públicas, creo que hay que tenerla en consideración, porque estamos hablando... Y ocurre en otros sitios donde, además, el Partido Popular, que es especialmente crítico con muchas de las actuaciones, cuando tiene la responsabilidad de echar en marcha..., de poner en marcha algunas de las infraestructuras generadas, pues lo que hace es buscar mecanismos para dilatar, buscar mecanismos para acabar rehuendo sus responsabilidades, buscar mecanismos, al final, para incumplir los compromisos. Les hablo, por ejemplo, del tranvía de Jaén, que, lamentablemente, todavía no está puesto en marcha.

Hablamos de salud de los ciudadanos, hablamos de reducción de tiempos de desplazamiento, hablamos de salud medioambiental que tiene que ver con la salud de los ciudadanos, hablamos, en definitiva, de una cuenta de resultados en términos sociales que es la búsqueda del óptimo, y de una ciudad amable, de una ciudad al final que se moderniza, que sigue la estela de lo que han representado o están representando las ciudades punteras en Europa a la hora de buscar soluciones a esta necesidad de responder a la movilidad y hacerlo con el menor consumo de energía, con el menor tiempo de desplazamiento, con la mayor seguridad

posible, en definitiva, coger el tren de la historia. Y hay quien, a veces, está de forma resistente enfrente, o de forma pasiva, criticando todo lo que se mueve, buscando mecanismos para, en fin, dilatar y retrasar. Y lo hemos visto... Yo la semana pasada firmaba un convenio con la alcaldesa de San Fernando para permitir también la puesta en explotación en la primavera del año que viene del tren tranvía de la Bahía de Cádiz. Pues tiene que ver con lo mismo, y tiene que ver con una actitud del Partido Popular dilatoria el tiempo pasado. Y lo encontramos en el caso de Jaén, lo hemos encontrado en Vélez-Málaga... Es decir, lo encontramos, más allá del discurso, de la parafernalia, de los lugares comunes, en la práctica política diaria, en su responsabilidad institucional, lo que encontramos son mecanismos de introducir palos en las ruedas permanentemente.

Nosotros estamos convencidos de que esta es una gran apuesta por la movilidad en Andalucía y que tiene una enorme rentabilidad social. Y en eso vamos a estar y desde el punto de vista, y termino, de los costes de explotación con un precio en el *ticket* para los ciudadanos absolutamente asequible, óptimo en relación con lo que el resto de los métodos de transporte, los datos de déficit de explotación que va a arrojar este metro de Granada van a ser mínimos, como se puede comprobar.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

10-15/POC-000851. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la iglesia de San Jerónimo de Baza, Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día, para respuestas orales. Saben todos los parlamentarios, y el consejero, que tienen dos minutos y medio, que deben administrar.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Socialista formula esa pregunta, a través de su señoría, señora Romero Mojarro, relativa a rehabilitación iglesia San Jerónimo de Baza, Granada.

Tiene usted la palabra.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente. Buenos días, consejero.

Andalucía atesora un valor..., un valioso patrimonio arquitectónico entre sus pueblos y ciudades. Iglesias, teatros o construcciones agrícolas y civiles son el escenario actual de lo cotidiano, pero también el testimonio de una historia y cultura pasadas. Por todo ello, requieren de tutela para su conservación, un compromiso que la Junta de Andalucía lleva asumiendo desde hace décadas, con proyectos que buscan reorientar o reforzar el uso público al servicio de la ciudadanía, de sus funciones e instalaciones. Teatros, iglesias, conventos o pósitos, que son el soporte de nuestra memoria colectiva y permanecen reconocibles pasados los siglos, en la trama de ciudades o pueblos, sirven de nexo de unión para vincular a la gente con su pasado y formar parte del escenario de nuestra cotidianeidad. De ahí que se hayan convertido en una herramienta imprescindible para el conocimiento histórico de nuestra comunidad autónoma.

Conscientes de esta relevancia, la Junta de Andalucía desarrolla este tipo de actuaciones, de restauración y conservación, a través del Programa de Rehabilitación del Patrimonio de Interés Arquitectónico, impulsado a través de esta consejería. Y para la que se suelen seleccionar inmuebles con valor patrimonial que no estén declarados Bien de Interés Cultural ni incorporados al Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. En Baza, en la provincia granadina, la Junta está inmersa en la rehabilitación de la antigua iglesia de San Jerónimo, una construcción de los siglos XVI y XVII, desacralizada y propiedad del municipio, iniciada en octubre de 2014. La intervención sobre este inmueble permitirá recuperar el espacio público para la ciudadanía bazetana, que demandaba el disfrute de dicho edificio.

Por todo lo expuesto con anterioridad, ¿podría usted indicarnos en qué ha consistido dicha actuación en la iglesia de San Jerónimo de Baza y qué recursos se han destinado para acometer dichas obras?

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Ha ocupado todo su tiempo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señora Romero, efectivamente, la Consejería de Fomento culminó los trabajos para la recuperación de esta iglesia de San Jerónimo, en Baza, una construcción del siglo XVI-XVII, como usted señalaba, y que forma parte de un conjunto patrimonial junto al convento anexo y al Palacio de los Enríquez. La intervención realizada en la iglesia está incluida, enmarcada dentro del Programa de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico de Andalucía; ha representado una inversión de 1.400.000 euros, que ha sido también cofinanciada por fondos FEDER, y la consejería ha asumido el 75% de los costes, y el 25% restante lo ha hecho el Ayuntamiento de Baza.

Ha permitido, esta intervención, la consolidación y la eliminación de patologías existentes en el edificio de esta antigüedad, y se han adaptado los accesos, y se ha dotado al inmueble de las instalaciones básicas necesarias para su uso como espacio polivalente. Entre otras cuestiones, se ha consolidado la estructura de muros y bóvedas, se ha hecho una rehabilitación de la cubierta, se ha dotado un nuevo pavimento, se han adaptado los accesos y se han incorporado instalaciones básicas de protección contra incendios e iluminación. A partir de ahora, la iglesia de San Jerónimo, que dejó de tener uso religioso con la Guerra de la Independencia, se destinará a equipamiento público al servicio del conjunto de los ciudadanos.

Y como les he comentado, esta actuación, que está dentro del Programa de Rehabilitación del Patrimonio de Interés Arquitectónico de la Junta, es una línea de intervención que supone el compromiso con la recuperación de edificios que por su riqueza y por sus cualidades arquitectónicas constituyen un legado, un legado a conservar y a proteger.

Mediante esta iniciativa..., ya aprovecho para decirles que la Junta ha finalizado en este año 2015, con una inversión global de 4,5 millones de euros, la primera fase de la adecuación del Ayuntamiento de Linares, el pósito de Vélez-Málaga, el antiguo colegio Ignacio Halcón, de Lebrija, y el convento de Santa María de los Reyes, de Sevilla, además de esta actuación de Baza que usted señala. Y en este camino vamos a seguir en los próximos ejercicios presupuestarios.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-15/POC-000867. Pregunta oral relativa a los recursos habitacionales y económicos

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral, que formula el Grupo Parlamentario de Podemos, relativa a recursos habitacionales y económicos.

Tiene la palabra su señoría, Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, la vivienda, como usted sabe, se ha convertido en los últimos años en un símbolo de la especulación y el enriquecimiento fácil para unos, y de la lucha por el reconocimiento de los derechos sociales para otros. Un sector en el que, junto a la gigantesca industria de la construcción, la Junta también ha tenido un papel destacado, gestionando e incluso ampliando el parque de vivienda protegida en el conjunto de Andalucía. Una medida que en principio forma parte del cumplimiento de la obligación de las administraciones públicas de velar por los intereses de todos, y especialmente de quienes menos recursos tienen. Aunque en el conjunto de España seguimos estando en la cola de la Unión Europea en cuanto a vivienda social, sólo con un 1,1% del total, frente a países como Dinamarca, donde las viviendas sociales representan el 30%. También estamos en el país del banco malo, un apelativo nada cariñoso para la sociedad estatal Sareb, que le ha ofrecido a Andalucía la nada despreciable cifra de 850 viviendas para destinarlas a uso social. Pero resulta que, pese a la situación de emergencia social que vivimos y pese a tener sobre la mesa una oferta que, en principio, parece bastante aceptable, ustedes han decidido que es mejor darle unas cuantas vueltas de burocracia antes de firmar. Tal vez es que ni ustedes mismos se fían de sus propios controles y no se atreven a ampliar el parque de vivienda social con el que cuenta Andalucía. Por no hablar de las viviendas que están adquiriendo los fondos buitres para iniciar un nuevo periodo de especulación con cargo de las viviendas públicas.

Por eso, y para conocer la verdadera realidad de las viviendas públicas para uso social en Andalucía, le planteamos la siguiente pregunta: ¿cuáles son los recursos habitacionales y económicos de que disponen las administraciones públicas de los diferentes territorios, en la actualidad, y en proyecto en ejecución para el corto plazo, para atender las necesidades y demandas, sin olvidar las provenientes de la depuración ocupacional ilegal de vivienda pública?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, le voy a contestar en las dos vertientes que usted señala, los recursos habitacionales y los recursos económicos existentes puestos al servicio de este objetivo.

Cuando hablamos del parque público de viviendas, debemos unir los constituidos en los parques públicos también de los ayuntamientos y las diputaciones, que, junto al que tiene la Junta de Andalucía, representan una cifra en torno a las 100.000 viviendas en el conjunto de Andalucía. La Junta de Andalucía tiene un parque público residencial compuesto por 84.343 viviendas, y de esas son 43.526 en arrendamiento, 4.329 son protegidas promovidas en alquiler y 36.488 son en compra-venta y en acceso diferido. En ellas viven en torno a 350.000 personas, 350.000 ciudadanos, lo que representa aproximadamente el 4,2% de la población andaluza.

La ubicación de las viviendas del parque público de la Junta es muy dispersa. Son más de 500 los municipios que tienen vivienda pública, incluidas lógicamente las capitales de provincia, donde más hay. Y, por tanto, la distribución racional en función del peso poblacional que cada ciudad tiene en el conjunto del territorio andaluz. Estas viviendas se caracterizan por un nivel de heterogeneidad elevado, tanto en su origen como en sus características. Algunas forman parte de proyectos impulsados en los años sesenta, aunque también es muy significativo el número de inmuebles que ha incorporado la Administración andaluza en estos años. Estos recursos habitacionales se van a ver incrementados en el corto plazo. Usted señalaba antes el convenio con la Sareb. Efectivamente, yo tuve una reunión con el presidente de la Sareb en el mes de septiembre, quedamos en intercambiarnos sus capacidades de respuesta y nuestras necesidades; no todo lo que ofrece la Sareb nos interesa, hay inmuebles que no están en el perfil de los usuarios y demandantes de vivienda pública. Y, por lo tanto, lo que hemos hecho ha sido un trabajo de depuración, de casamiento de oferta y de demanda que nosotros tenemos, para firmar un convenio que haremos a lo largo del mes de febrero, de 400 viviendas. Por tanto, estarán incorporadas como un recurso más. A esto incorporaremos también 139 alojamientos protegidos, de San Bernardo, aquí en Sevilla; 60 viviendas protegidas en Olula del Río, de Almería; 52 viviendas más en Callejón de Osorio, en Cádiz, y otras 18 en Alcalá de los Gazules. Así mismo, quiero destacarle que en la Agencia de la Vivienda y la Rehabilitación se está desarrollando también un Programa de Ayuda al Inquilino del Parque Público Residencial de Viviendas, y en consecuencia decirle que los recursos económicos que estamos incorporando al servicio de la mejora del parque público y la rehabilitación va a representar, entre lo ejecutado ya en 2015 y lo programado para el año 2016 y 2017, una inversión presupuestaria de en torno a 67 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría. Ambos habéis pasado el tiempo.

10-16/POC-000022. Pregunta oral relativa a las actuaciones para la seguridad peatonal en Alcaucín, Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por lo tanto, pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa a actuaciones para la seguridad peatonal en Alcaucín.

Para eso, tiene la palabra su señoría don Carlos Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

El crecimiento poblacional en la zona del municipio malagueño de Alcaucín, conocida como El Puente, es muy elevado en los últimos años y es una zona donde el tráfico es muy intenso y la seguridad para los peatones está un poco en entredicho. Se trata de la carretera A-7205, a la altura de las urbanizaciones Olivar de Buenavista, Valle del Sol y El Prado.

¿Tiene previsto su consejería algún tipo de actuación para solucionar la inseguridad que tienen ahora mismo los peatones en la mencionada zona?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señor presidente.

Señor Hernández, efectivamente, estamos trabajando junto con el ayuntamiento para intentar aportar soluciones que mejoren la seguridad.

El día 30 de octubre de este año..., perdón, del pasado año 2015, mantuvimos una reunión con el Ayuntamiento de Alcaucín, en la que vimos el problema y las posibles soluciones. Como usted bien señala, el problema radica en el paso de los peatones en el puente Don Manuel hacia varias barriadas de Alcaucín, por encima del río que lleva el mismo nombre. El puente se sitúa en la carretera A-7205, que va de Vélez-Málaga a La Viñuela, una carretera convencional de la red complementaria de la Junta de Andalucía.

En dicho puente el tráfico rodado y peatonal comparten calzada, no se dispone de acerado y, por tanto, la dificultad está relacionada con el tránsito de los vecinos. Afortunadamente, no ha habido ninguna incidencia en términos de accidentalidad, pero no eso significa que, lógicamente, no tengamos todo el interés en resolver los problemas antes de que pueda ocurrir una de estas dificultades.

En el mes de diciembre, la consejería actuó en uno de los puntos conflictivos de la A-402 señalados por el ayuntamiento, en el punto kilométrico 52 —el de mayor peligrosidad, a criterio del ayuntamiento—, y está previsto actuar en el 52,6 en el presente ejercicio. En el cruce de Periana ayer mismo, coincidencia, se hizo la conexión eléctrica a los semáforos y estamos pendientes de recibir también propuestas por parte del ayuntamiento para realizar actuaciones en la A-402, consistentes en dos miradores, como la mejora del acceso de baja visibilidad a Los Esperoncillos.

Otras posibles alternativas serían las de realizar un estudio de viabilidad de la construcción de una pasarela peatonal por el puente o bien la ampliación de la plataforma del puente para hacer una plataforma reservada para peatones.

En esta tarea es en la que estamos, coordinando las tareas con el ayuntamiento, y yo espero que podamos tener a lo largo de este próximo ejercicio una actuación que permita, efectivamente, resolver el problema de movilidad, fundamentalmente ligado a la dificultad que los peatones tienen para transitar. Y de las dos soluciones planteadas como alternativa, una la pasarela y otra la ampliación de la plataforma del tablero del puente, la más económica y la más fácil, por tanto, de abordar presupuestariamente sería la de la ampliación de la plataforma del tablero del puente.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias. ¿Señor Hernández?

10-16/POC-000038. Pregunta oral relativa al metro de Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a metro de Málaga. La formula también su señoría, señor Hernández White.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Actualmente, la Consejería de Fomento sigue en el plan del metro de Málaga de ampliar el número de líneas. La línea 4, que está previsto que conecte con el norte de la ciudad —concretamente, con el hospital civil—, tiene un coste estimado de 41 millones de euros y está actualmente ya generando rechazo entre los vecinos afectados, ya que supone prácticamente el corte de una calle con mucho tráfico viario, como es la calle Eugenio Gross. Forma parte de la red básica de la ciudad.

Además del rechazo de los vecinos, es claro y manifiesto, como en esta Cámara se ha puesto de manifiesto en muchísimas ocasiones, la conexión de la red de metro con el Parque Tecnológico de Andalucía.

La pregunta es si tiene previsto el Gobierno andaluz cambiar las prioridades o tomar algún tipo de iniciativa para cambiar esa inversión hacia la que realmente los vecinos están demandando más.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Yo quiero serle muy claro en este tema. El proyecto del metro de Málaga —esta mañana hemos hablado del metro de Granada, hemos hablado de forma indirecta también de otros sistemas metropolitanos de transporte— es el resultado del compromiso y del acuerdo institucional entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, no es una imposición del Gobierno andaluz a la ciudad de Málaga.

¿Eso qué representa? Bueno, representa que cuando uno asume compromisos, firma documentos en base a los cuales se establecen compromisos con terceros, no puede uno de forma frívola decidir que hoy es A, mañana es B y pasado es C. Yo estoy de acuerdo en que hay un problema de movilidad en el Parque Tecnológico, y ese es un hecho cierto. Lo que no puede ocurrir, desde mi punto de vista, es que en base a una oposición vecinal..., que yo respeto, pero que creo que hay que darles razones y argumentos a los vecinos para que donde ven ellos problemas solo vean oportunidades ligadas a la implantación de esta infraes-

tructura, porque a la postre no estamos hablando solo del interés de unos vecinos, estamos hablando de un proyecto de ciudad.

Claro, irnos al Parque Tecnológico pensando que es trasladable la financiación de la línea de Hospital Civil a la línea eventual de metro al PTA es yo creo que un acercamiento poco riguroso con los hechos. El Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga necesita, efectivamente, resolver su problema de movilidad, pero son horas punta —a la entrada del trabajo y a la salida, fundamentalmente— cuando necesita un sistema de transporte muy contundente en términos de capacidad de desplazamiento. Y eso lo proporciona cercanías, lo proporciona Renfe. Y, de hecho, el alcalde, que está queriendo ser leal con los vecinos, con la Junta de Andalucía, hoy dice blanco, mañana dice amarillo... Yo creo que, en fin, en una posición que traslada al final una incertidumbre impropia de un ayuntamiento que debe tener un planteamiento serio... Serio no solo con los intereses del conjunto de la ciudad sino serio con los inversores. Mire usted, allí hay una concesionaria que explota un sistema metropolitano, que tiene, lógicamente, accionistas, algunos de los paquetes de acciones los han vendido... Pero no saben la alarma que genera en el entorno empresarial y en futuros inversores, en potenciales inversores, la inseguridad asociada al deshoje de la margarita, hoy blanco, mañana negro, pasado no sé si subo o bajo... Yo creo que la Junta de Andalucía tiene claro que el interés de la ciudad representa terminar el proyecto, insisto, acordado con el ayuntamiento en su momento.

Y estamos dispuestos a hacer todos los esfuerzos posibles, la semana que viene traeremos el estudio de movilidad al ayuntamiento, y el mes de febrero le vamos a entregar el proyecto constructivo. Y lo que queremos es que ante la primera dificultad que surja el ayuntamiento no acabe escudándose en una protesta..., que yo, insisto, respeto y puedo entender legítima por parte de los vecinos. ¿Usted pensaría, que conoce Málaga, que si alcalde hubiese planteado en su momento la peatonalización de la calle Larios se hubiese conseguido, si solo escucha el interés de los vecinos de la calle Larios? Seguramente no. Bueno, yo creo que hoy, que está hecha, que les pregunten a los vecinos de la calle Larios si es posible volver a entrar el tráfico.

Mire, yo creo que los temas que tienen interés de ciudad no pueden quedar solo al criterio de un grupo de vecinos, por respetable que sea su criterio, porque yo creo que hay que hacer esfuerzos por darles razones. Ha ocurrido en otras ciudades, tampoco es una cosa novedosa en Málaga, ha ocurrido en Zaragoza, ha ocurrido en otros sitios donde ha habido una reacción en principio negativa de vecinos, de comerciantes, que creían que se verían afectados negativamente sus intereses.

Yo creo que ahí el proyecto, el proyecto realmente importante, es terminar el tema como está planteado, es lo que garantiza la viabilidad económica del sistema. Si no, el metro de Málaga es inviable desde el punto de vista de la explotación, ¿verdad?, y el ayuntamiento tiene que ser yo creo que consecuente y responsable. Digo, no irresponsable, responsable, ¿verdad?

Y el problema de movilidad del PTA que existe... Hombre, yo creo que las últimas manifestaciones que he visto del alcalde es hablar con la ministra de Fomento diciéndole: «A ver si el cercanías lo prolongamos al PTA», que es lo razonable. De hecho, el ministerio ya tiene avanzados estudios informativos y, de hecho, todos los grupos municipales en las elecciones pasadas planteaban que la solución al problema del PTA es la prolongación del cercanías. Entonces, yo creo que en eso tenemos que ser rigurosos.

Gracias, señor...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene nada.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Coincido con usted, y en muchas ocasiones se ha manifestado en esta Cámara que el cercanías también tiene que llegar al Parque Tecnológico, que debe estar conectado con el aeropuerto, con la red de cercanías. Pero también entendemos, y está en el proyecto también de metro de Málaga, que tiene que llegar el metro de Málaga al Parque Tecnológico.

Otra cosa son... No se trata sólo de un rechazo de final, sino que tiene que haber un diálogo con los vecinos y un diálogo, que parece que no es demasiado fluido, con el Ayuntamiento de Málaga. En ese sentido, creemos que se deben analizar las propuestas y ver cuál es la solución más sensata y que afecten positivamente a la movilidad de la ciudad.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Brevemente.

Efectivamente, con los vecinos nosotros estamos en un despliegue de información, con acciones que pretendemos que sean explicativas y con un estudio de movilidad que queremos explicar con la experiencia de otros sitios, que se les señalaba antes, que han tenido dificultades para acabar aceptando una propuesta de infraestructura de la que luego se han visto alegrados, una vez que se ha concluido. Y, ciertamente, en relación con el ayuntamiento, bueno, llevaba dos años sin reunirse la comisión mixta. Yo he hecho ya dos reuniones de la comisión mixta, en el tiempo que llevo con el Ayuntamiento de Málaga, y el alcalde como máximo responsable, y varias subcomisiones técnicas que se reúnen con una periodicidad cada quince días. El diálogo está absolutamente abierto. Yo lo que espero es que seamos todos sensatos y cumplamos los compromisos a los que nos comprometimos, que han derivado en obligaciones con terceros, que ven de forma alarmante este baile de posiciones y la inseguridad jurídica que genera.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-16/POC-000066. Pregunta oral relativa a las obras del tramo Casapalma-Zalea, A-357

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el Partido Popular, relativa a las obras del tramo Casapalma-Zalea, A-357, que realiza su señoría, el señor Félix Romero.

La señora ROMERO MOJARRO

—Sí.

Señor consejero, reitero lo que ha dicho el señor presidente y, además, añado cuál será su plazo de su ejecución, si se va a llevar adelante.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—La Autovía del Guadalhorce usted sabe que conecta los municipios de Guadalhorce con Málaga capital y con la costa. Se trata de un eje de gran capacidad, que resuelve la dificultad de accesibilidad de los municipios del interior del valle a la costa malagueña y que, ciertamente, podrá desempeñar una importante conexión vertical que unirá Málaga con la A-92, a través de Campillo.

Como todos los grandes proyectos tiene su secuencia temporal. Le diré que el primero de los subtramos —usted se refiere a los tramos—, el que enlaza Casapalma y el enlace de Cerralba, de cuatro kilómetros de longitud, discurre paralelo a la A-357 y se encuentra adjudicado y pendiente de inicio cuando el marco presupuestario lo permita, que en este momento no lo permite. Le diré, con toda claridad, que en el 2016 —como usted sabe, se habrá estudiado el presupuesto— no hay partida presupuestaria para responder, lo cual no significa que no forme parte de las prioridades del Gobierno cuando haya capacidad y disponibilidad presupuestaria. Porque, ciertamente, hay otras cosas que son más prioritarias y más urgentes. Y lo diré. Bueno, la semana que viene vamos a Almería, a la variante de Roquetas, ¿verdad? Pues es una obra que está parada desde hace cinco años y que exige la intervención inmediata, porque hay operadores turísticos que tardan dos horas en venir desde Frankfurt hasta el aeropuerto de Almería, y casi hora y media en ir desde el aeropuerto a las playas de Poniente, ¿verdad? Bueno, pues esa tarea es prioritaria de iniciar, por deseables que sean nuevas infraestructuras.

Y creo que estamos aplicando la racionalidad, independientemente, lógicamente, del color político del ayuntamiento del que se trate. No se trata de eso, se trata de cumplir lealmente con los intereses y las obligaciones del conjunto de Andalucía.

Por tanto, no vamos a dejar este tema de lado, pero..., ya le digo, para el 2016 no hay previsto consignaciones presupuestarias para este tramo.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Romero.

La señora ROMERO MOJARRO

—Sí, señor consejero.

No se trata de una obra nueva. Cuando hablamos de la A-357, hablamos, evidentemente, de un eje de comunicaciones fundamental que, sin embargo, ha sido incomprensiblemente postergado por la Junta de Andalucía.

La A-357, conocida como la Autovía del Guadalhorce, es hoy una vía de comunicación interna entre los pueblos de la comarca del Guadalhorce con la capital; recientemente, gracias a la finalización del tramo Coin-Casapalma, también con la Costa del Sol occidental. Pero usted sabe que fue proyectada como una vía de comunicación muchísimo más importante, porque no sólo debía conectar con la Costa del Sol oriental, a través de la carretera del arco, sino que estaba destinada a ser la comunicación principal entre las grandes áreas turísticas del litoral malagueño —la segunda ciudad de nuestra comunidad, que es Málaga— y uno de los más importantes aeropuertos internacionales de Europa; comunicación de todos esos elementos con el resto de Andalucía. Porque el proyecto original, como bien ha dicho usted, incluía su extensión hasta un enlace en las cercanías de Osuna con la A-92. Un trazado que discurría por un terreno prácticamente sin dificultades orográficas, prácticamente rectilíneo entre Málaga y Osuna, y que por tanto iba a cortar, en gran medida, el trayecto entre Málaga y Sevilla.

Para que nos hagamos una idea de hasta qué punto era beneficiosa esa alternativa, esa vía concluida, pretendía que el trayecto entre el aeropuerto internacional de Málaga y la ciudad de Sevilla se redujera en tres cuartos de hora, hasta una hora y media, frente a las dos horas y cuarto que hoy se consumen en el mismo trayecto. Es una consideración que era compartida por la Junta de Andalucía en 1992, cuando se inició la conversión en autovía de la A-357. Pero es cierto que esta autovía ha avanzado con exasperante lentitud. El primer tramo se inauguró, el de Málaga-Alpetea, en el año 1993, y hubo que esperar once años para el segundo tramo hasta Cártama, y hasta 2007 para conseguir el tramo desde Cártama a Casapalma.

Es una de las autovías —y usted lo sabe— de ejecución más lenta de toda Europa, con sólo 1,17 kilómetros al año. En diciembre de 2009, se adjudicó el cuarto tramo de Casapalma-Zalea. Sin embargo, el 4 de agosto de 2010, la ejecución de este tramo se incluyó en todas aquellas obras que fueron reprogramadas.

Por cierto, que la hoy presidenta dijo, en aquel momento, que eso no significa rescisión de contrato alguno, sino, simplemente, retraso.

A nosotros nos parece que un proyecto de tal envergadura y de tantos beneficios como la conexión de la A-357 con la A-92 no puede guardarse en un cajón, sino que debe continuarse al ritmo presupuestario que se pueda, pero sin pausa, sin pausa.

Y, desde luego, no concebimos que la Junta pueda tener un criterio distinto, ya que las obras del cuarto tramo fueron reprogramadas —y voy terminando, señor presidente— y, en palabras de la hoy presidenta, eso no significaba rescisión de contrato. Nos gustaría saber cuál es el cronograma con el que cuenta la consejería para esas obras.

Ya ha aclarado usted que no será en el 2016. ¿Está en los proyectos de la consejería para el 2017? Un poco de luz sobre una obra tan importante nos vendría muy bien a nosotros y a todos los habitantes de la provincia de Málaga.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Señor consejero, muy breve.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad, señor presidente.

Mire usted, yo coincido, efectivamente, con la conveniencia de que esa infraestructura —al servicio no sólo de Málaga, sino al conjunto del interior de Andalucía— se desarrolle. Dentro de pocos días voy a tener una reunión con Civisur, que sabe usted que es una plataforma de la sociedad civil para mejorar la comunicación. Y digo comunicación en torno a grandes proyectos, no sólo comunicación en infraestructuras entre Sevilla y Málaga, porque eso beneficia al conjunto de Andalucía.

Para nosotros no es un tema dejado por parte del interés de la Junta de Andalucía. Ahora, usted me dirá si es prioritario en este momento —y yo he señalado antes el tema de la variante de Roquetas—, y otras infraestructuras, que estando al 50, 60 o 70% de desarrollo, no pueden tener la rentabilidad social que se concibió cuando se plantearon, porque no es posible terminarlas. Eso está antes. Terminar ésas está antes, desde el punto de vista del interés general. No tiene sentido que estemos en un sitio con una obra del 70% de ejecución y que no la hayas podido terminar, ¿eh?

¿Horizonte? Pues, mire usted, con la programación presupuestaria que tenemos hoy, para el 16, ya le he dicho que no. ¿Puede cambiar el escenario? Puede cambiar. Ojalá cambie, ojalá que haya otras coordenadas desde el punto de vista de los equilibrios presupuestarios. Bruselas responda de otra manera, en función de la demanda de países que dicen que por este camino no... Ojalá haya posibilidades de hacer una reforma fiscal que, no subiendo los tipos realmente a la gente que soporta un alta presión fiscal, lleve más recursos al ámbito público, porque hay gente que no paga, que están esos paraísos fiscales y no se sabe dónde... Todo eso puede configurar... ¿Teóricamente puede cambiar el escenario? Sí. ¿Puede haber más recursos para to-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

das las políticas, incluidas las de infraestructura? Sí. Pero eso yo creo que su partido está exactamente caminando en la dirección contraria.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-16/POC-000110. Pregunta oral relativa a infraestructuras reactivadas en 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral, que formula el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a infraestructuras 2015, y que la formula don Julio Millán Muñoz.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Señor consejero, la crisis sufrida en los últimos años nos trajo recortes, reducción de inversión, objetivos de reducción de déficit, limitación de gastos, a la vez que desaceleración económica, pérdida de derechos, sufrimiento y necesidades para muchos hombres y mujeres que han padecido la crudeza de la crisis en su máxima expresión. Es lógico, por tanto, el desapego ciudadano a la política, la desconfianza en las instituciones, y también en los políticos, ante una situación dramática que aún sufren muchas familias en nuestro país.

Esta difícil situación provoca también que numerosas inversiones de infraestructuras, como carreteras, tranvías, viviendas, rehabilitación de viviendas en sí mismo, que tenían prevista una inversión comprometida y unos plazos de ejecución, tuvieran que decaer ante un bien superior a defender, como han sido las políticas sociales, la salud o la educación en Andalucía.

Afortunadamente, esta situación mejoró en los últimos años, lo que ha permitido que, aprovechando fondos comunitarios, se reactivaran algunas inversiones que ayudan a vertebrar nuestra tierra a generar actividad económica, a generar empleo, a la reducción de emisiones a la atmósfera... En definitiva, inversiones que han permitido mejorar la vida de los hombres y mujeres de nuestra tierra. Por ello le pregunto qué actuaciones ha realizado la Consejería de Fomento y Vivienda en los últimos años, dentro de su política de reactivación de infraestructuras cofinanciadas con fondos Feder.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Efectivamente, hemos reanudado los trabajos de 14 infraestructuras viarias y hemos podido cerrar 2015 con la puesta en servicio de 171 kilómetros de red convencional y de autovía, así como la construcción de cuatro estaciones de autobuses. Estamos hablando de movilidad y eso lo facilita.

La inversión ha sido de 149,6 millones de euros. Todas las obras que estaban previstas, salvo una que se ha retrasado hasta el mes de marzo, que es la del acceso soterrado al puerto de Garrucha, se han resuelto en el tiempo que estaba previsto. Y estamos hablando de infraestructuras, que le cito algunas: la autovía del Almanzora, la variante de Albox, que la pusimos en marcha en el verano, 8,7 kilómetros; la autovía del Olivar, con cinco nuevos tramos, 35,6 kilómetros; la duplicación de la calzada entre Rota y El Puerto de Santa María, con 9 kilómetros; la culminación del vial metropolitano de acceso norte a Sevilla, 6,3 kilómetros. Y en el ámbito de la red convencional las obras que se han relatado han permitido incorporar 111 kilómetros más. En total suman diez intervenciones enmarcadas en el Plan de Mejora de la Accesibilidad y Conservación de la Red de Carreteras de Andalucía, que es el Plan Más Cerca, como usted sabe.

La remodelación de 12,2 kilómetros de la A-421, entre Villanueva y Villafranca de Córdoba; en la misma dirección, 2 kilómetros en la travesía de Villarrubia; accesos a Ronda, con 6 kilómetros; la construcción de 5,6 kilómetros en la variante de Coín a Casapalma; la culminación de la variante de Arjonilla; el acondicionamiento de 28 kilómetros de la A-334, de Caniles a Purchena, entre Granada y Almería; la adecuación de 6,1 kilómetros entre Santa Cruz del Comercio y Alhama de Granada; la mejora de 25 kilómetros entre Jerez y La Barca; la remodelación de 20 kilómetros entre Guadahortuna e Iznalloz, y la próxima culminación del acceso soterrado, como antes le señalaba, al puerto de Garrucha.

Estas actuaciones han supuesto una inversión de 52,4 millones de euros, que hemos segregado en red convencional. Y también la estación de autobuses, que antes le señalaba, en Conil en Cádiz, en Motril en Granada, en Alhaurín el Grande en Málaga, en Estepa en Sevilla, y también la de la ciudad de Cádiz, aunque ha sido por otra vía, porque está ahí enmarcado dentro de la intermodalidad en el transporte y ligado al tren tranvía de la Bahía de Cádiz.

Estos son los esfuerzos que se están haciendo para, como le decía antes, rentabilizar todo lo invertido como consecuencia de la necesidad de reprogramación que afectó y representó un impacto negativo en las cuentas públicas que hay que ir solventando, y en ello estamos. Yo creo que estamos avanzando a buena velocidad.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000063. Pregunta oral relativa a la variante Vera-Garrucha, Almería

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Terminamos este turno de preguntas con la formulación que hace el Partido Popular relativa a la variante Vera-Garrucha, y lo hace, en su nombre, doña Arancha Martín Moya.

Tiene usted la palabra.

La señora MARTÍN MOYA

—Gracias, señor presidente. Buenos días a todas las personas presentes.

Bueno, señor consejero, la verdad es que a mí me ha alegrado escucharlo, me ha alegrado escucharle hablar de Roquetas, de Almería, de racionalidad. Porque, mire, es que los almerienses estamos muy alejados de la Junta de Andalucía en muchos aspectos, pero muy especialmente si a infraestructuras se refiere.

Y yo lo que en el día de hoy le demando, en esta mañana, es que nos diga finalmente cuándo y cómo piensa poner en marcha la variante de Vera-Garrucha, precisamente en la provincia de Almería.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, le voy a contestar con mucha rapidez.

Efectivamente, usted sabe que —algunas de las cosas que he citado no las voy a repetir— estamos hablando de la autovía del Almanzora, obras puestas en servicio, compromisos de obras adjudicadas que vamos a continuar. Le he hablado de la variante de la carretera que..., necesidad de llegar al verano..., vamos a llegar, la semana que viene empezamos, al centro comercial.

Pero en la que usted se refiere de Vera-Garrucha, ciertamente, está dentro de ese paquete de obras, aunque en un porcentaje relativamente reducido de ejecución, con la necesidad de ser reactivada. La vamos a reiniciar en el año 2016 y la vamos a terminar porque está contemplado dentro del marco presupuestario, yo creo que en 2017 no va a ser posible, que es una obra que tendrá 24 meses de ejecución, me imagino, pero con toda seguridad en el 2017. Empieza en 2016, en el 2017 estará a pleno desarrollo, y espero que a principios de 2018 esté terminada la obra.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Arancha.

La señora MARTÍN MOYA

—Gracias, señor presidente.

Mire, señor consejero, en 2016 estamos ya, o sea, yo le agradecería en su segunda intervención —que no hace falta que sea rápido, que se centre en esta— que me diga en qué mes tienen previsto empezar las obras.

Y luego una cuestión, porque, claro, es que esto es lo que ocurre, ¿no?, fue el delegado de Fomento a Mojácar a visitar pues las necesidades de la zona y a reunirse con los operadores turísticos y tiene la ocurrencia de decir que, efectivamente, esta variante va a estar terminada en el 2017. Por lo tanto, su delegado, que por cierto le profeso simpatía porque hemos compartido ayuntamiento, pero por otro lado el señor Jiménez yo creo que ha tenido un poco una incontinencia verbal adelantándose a decir que en el 2017, cuando usted está diciendo en el 2018. Por lo tanto, eso los almerienses lo tienen que saber. Además, en una tierra donde estamos acostumbrados. Que la autovía del Almanzora ya llegará, que menos mal —que le escuchado al señor del Partido Socialista que le ha hecho la pregunta— que está cargada en los fondos Feder. Que la variante de Roquetas, la que usted dice... Dígamelo usted a mí, que soy sufridora, efectivamente, de ella. Y en donde, efectivamente, en Almería actuamos a golpe de impulsos con las infraestructuras.

Por lo tanto, son cinco kilómetros, señor consejero, lo que queda pendiente. Además es un estado lamentable el de esta carretera, porque, claro, con la excusa de que se van a iniciar las obras, y con la afluencia que tiene porque es particularmente importante el tramo de ejecución que queda, ustedes no gastan nada, nada, cero, en asfalto, para poder arreglar esa carretera. Por lo tanto, una obra que está mal y que además viene tarde.

Y, por otro lado, señor consejero, claro, es que usted dice «la vamos a acabar en el 2018». Me parece muy bien, también dijeron que el soterramiento iba a estar, precisamente, en Garrucha, iba a estar terminado para noviembre del año pasado, se dijo en Almería, y, sin embargo, todavía estamos en obras y no va a estar ni concluido para este verano.

Por tanto, si usted le da importancia a esos operadores turísticos de los que usted ha hablado, que se ha referido y que a mí me ha congratulado, yo le pido encarecidamente en la mañana de hoy que se esfuerce con una tierra como es Almería, que presume también, no solo Málaga, con permiso de mi compañero, sino también Almería, y no solo el Poniente, sino en este caso el Levante, y particularmente, consejero, en municipios como el de Vera, municipios como el de Garrucha y municipios como el de Mojácar.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martín Moya.

Señor consejero, cierra usted.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Con mucha brevedad, yo lo que puedo decir es que el compromiso del Gobierno de Andalucía con Almería es total; desde luego, en materia de infraestructuras, por supuesto. Usted ha señalado la autovía del Almanzora, yo he dicho que tenemos el compromiso, hay una obra adjudicada, que se empezará dentro de poco y queda otro tramo para llegar a la A-7, que es el gran objetivo para poder ser un instrumento útil, al final, del desarrollo económico de toda la comarca del mármol, y eso es un compromiso de este Gobierno, por lo tanto, de las pocas obras de infraestructuras en autovía que en el conjunto del territorio se va a hacer; por lo tanto, compromiso con Almería, total.

El acceso al puerto de Garrucha que usted señala, bueno, ha habido un retraso, imputable a problemas absolutamente técnicos en el desarrollo de la obra, de unos meses. No tenga usted la menor duda de que antes del verano esa obra está terminada, está terminada. Esa se reprogramó como otras muchas, ¿verdad? Estará terminada porque efectivamente somos conscientes de que un municipio turístico como Garrucha, por el que ha tenido que pasar en algunos puntos..., bueno en algunas horas punta de algunos años hasta mil quinientos vehículos en superficie, representa una deseconomía absoluta de un municipio que vive del turismo en las épocas claves, ¿no? Y el puerto de Garrucha, como puerto comercial, es un puerto muy importante también para el conjunto del Mediterráneo y para el conjunto de Andalucía. Por lo tanto, es un eje más de lo que representa el compromiso con Almería.

La variante de Roquetas ya se lo he dicho, independientemente de... Bastó, lógicamente, la primera reunión con el alcalde. Ayer en el Consejo de Gobierno, ayer en el Consejo de Gobierno, con un decreto cedimos las potestades al Ayuntamiento de Almería..., perdón, de Roquetas para que hiciera la expropiación y pusiera a disposición los terrenos para seguir con la segunda fase. Llegamos al centro comercial, yo me comprometí que estaríamos en el verano, vamos a estar en el verano con la obra terminada en el centro comercial, que es la parte más complicada. Y el resto hasta La Mojonera lo haremos una vez que el ayuntamiento ponga a disposición los terrenos una vez expropiados. Espero que el alcalde lo haga con la velocidad que debe hacerlo, no tengo duda, y sé que su compromiso en este sentido es total. Porque es una tarea de interés conjunto, no solo del Ayuntamiento de Roquetas sino del conjunto de Andalucía, porque estamos hablando del empleo, y esto son infraestructuras ligadas al desarrollo económico para facilitar que, efectivamente siga siendo un imán potente de atracción de turismo y no tenga la deseconomía ligada a desplazamientos que son a veces insufribles, por tanto, compromiso con la provincia de Almería y con la zona, en este caso, de las playas del Poniente.

Y en el caso de la pregunta que usted me hace, pues lógicamente entre Garrucha y Vera no estaba en la primera prioridad, porque era razonable que aquellas obras que estuvieran al 70% se terminaran antes que las que estaban al 16%, ¿verdad? Pero está, está en el presupuesto del 2016, la vamos a iniciar y la vamos a terminar. Ojalá seamos capaces de concluirla en el 2017. Yo lo que pasa es que no me gusta ser especialmente alegre a la hora de establecer plazos porque yo sé lo que es la ejecución de la obra pública, ¿verdad? Y luego empezamos a examinarnos y empezamos a generar frustración de que se ha ido cuatro meses más o tal. Yo creo que hay que ser prudentes, estará empezada en el 2016, ojalá esté terminada en 2017, pero no le garantizo que lo esté. Pero lo que tiene que tener la certeza es que el compromiso del Gobierno de Andalucía, de la Consejería de Fomento, con Almería es total.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

El señor ALONSO MIRANDA, CONSEJERO DE SALUD

—Gracias, señor consejero.

Suspendemos la sesión durante cinco minutos.

[Receso.]

10-15/PNLC-000101. Proposición no de ley relativa a puesta en servicio de trenes de cercanías entre Villa del Río, Córdoba, Palma del Río y Córdoba-Puente Genil

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Comenzamos el último punto del orden del día, que son las proposiciones no de ley. En primer lugar, la que formula Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, relativa a puesta en servicio de trenes de cercanías entre Villa del Río, Córdoba, Palma del Río y Córdoba-Puente Genil.

Tiene la palabra, su señoría, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Como han podido ver el resto de los grupos parlamentarios, a través de la exposición de motivos de nuestra iniciativa, lo que venimos a proponer en esta proposición no de ley afecta y beneficiaría a un..., a más de cuatrocientos mil cordobeses y cordobesas que viven en los municipios del Valle del Guadalquivir.

Desde hace mucho tiempo se viene hablando de la necesidad de potenciar el servicio de cercanías, hoy por la..., finalmente por la confección que hemos hecho del orden del día de la sesión de la comisión estamos hablando mucho de la movilidad sostenible y de las posibilidades y beneficios que tiene para la ciudadanía, en general, que se potencie este tipo de transportes en detrimento de otros. Y, precisamente, de esa reflexión, también compartida con la Administración central, nació la posibilidad de optimizar lo que se vino a llamar el *bypass*, para acortar tiempos de desplazamiento en su paso por la provincia de Córdoba, para dotar de una malla de cercanías, que, efectivamente, garantizara la comunicación entre los municipios de los que..., a los que hacemos referencia en el texto de la iniciativa, y con la capital cordobesa.

El ministerio, la Administración central, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, ya ha realizado el estudio informativo de la conexión entre las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, en el entorno de Almodóvar del Río.

Y al hilo de la exposición pública de ese proyecto, se puso en evidencia, nuevamente, la escasa inversión necesaria para poder dar ese impulso definitivo, y deseado por todos, de los cercanías para los municipios del Valle del Guadalquivir. Y en concreto, se trasladaron a esta Secretaría General de Infraestructuras unas alegaciones, por parte del propio Ayuntamiento de Almodóvar, en las que ponía en evidencia la gran servidumbre que tiene su término municipal por terrenos afectados por las vías ferroviarias, pero el nulo aprovechamiento que tenía para la localidad y para su comunicación con el entorno y con la capital, a pesar de esa enorme servidumbre, por lo que, en una reflexión que compartimos absolutamente desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, solicitaba a la Secretaría General de Infraestructuras que priorizara, de entre las inversiones pendientes, aquellas tendentes a garantizar esa malla de cercanías a la que hacemos referencia y sobre la que solicitamos el voto favorable del resto de los grupos, en los puntos que le hemos trasladado en la parte dispositiva de la proposición no de ley. Por un lado, constatar que ha habido una inversión

ferroviaria escasa en el servicio de cercanías en la provincia de Córdoba, que no se compadece con elementos como los mencionados en las alegaciones de Almodóvar en cuanto a la servidumbre, que sí que tiene la provincia, de red ferroviaria. Y, por tanto, mostrar el parecer favorable de nuestro Parlamento a que se ponga en funcionamiento el servicio de tren de cercanías de Palma del Río, Posadas, Córdoba, Villa del Río, porque tiene una repercusión social, económica y cultural indudable, y que el servicio, además, tenga un horario que garantice la optimización de su utilización por parte de las personas beneficiarias de esta puesta en funcionamiento del servicio de cercanías, para lo cual —y es lo que recogemos en el último punto— hace falta la mejora del apeadero de Almodóvar del Río para poder incluir en el servicio ferroviario de cercanías la conexión con esta localidad.

Todo ello, en unos números, desde luego, muy razonables, incluso en los momentos de escasez económica que siguen atravesando las administraciones públicas para acometer infraestructuras, y que tiene una tasa de retorno muy importante, y daría satisfacción a una demanda de estos municipios del grupo de desarrollo rural, y vendría en consonancia con la apuesta por la movilidad social sostenible que, por lo menos, en un plano formal, ninguna Administración plantea en estos momentos que sea..., que no sea prioritaria.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas..., muchas gracias, señora Nieto.

Por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos... No hay...

Pasamos al Grupo Parlamentario de Podemos. Señor Moscoso, tiene usted la palabra.

Saben ustedes que tienen una intervención de cinco minutos.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Sí. Muchas gracias.

Desde Podemos quisiéramos expresar, como punto de partida, nuestra posición favorable a la aprobación de esta proposición no legislativa presentada por el Grupo de Izquierda Unida.

Compartimos los razonamientos que, al parecer, comparten todos los demás grupos políticos, y además coincide con la demanda de los ayuntamientos de los pueblos por los cuales transita este recorrido. Y que, dicho sea de paso, cuentan con el respaldo social mayoritario de los municipios en los que transcurre la vía ferroviaria a la que estamos aludiendo: movilidad de miles de estudiantes y trabajadores a diario, desarrollo económico y posibilidades turísticas y culturales.

Pero hay algo más, el principio de sostenibilidad ambiental, al que también se alude y que nos parece primordial. A nuestro juicio, una de las ventajas de la puesta en marcha del tránsito de esta vía férrea es la reducción de emisiones de dióxido de carbono provocado por el tránsito de vehículos. Y sigue habiendo algo más, que es la seguridad que les proporciona un transporte como este a todos aquellos cordobeses y cordobesas que tienen que desplazarse por carretera a diario, con toda la siniestralidad que se produce en algunos puntos negros, como, por ejemplo, la Nacional 437 por el paso de Villarrubia. Y, la verdad, no he entendido

nunca la política de movilidad de este país, cuando la línea ferroviaria ha sido un instrumento esencial de movilidad de personas durante décadas, como lo son buena parte de los demás países europeos, y que este país, con gobiernos tanto del PP como del PSOE, se haya dedicado a desmontar todos los servicios ferroviarios de cercanías, a privatizar una parte importante de los mismos, a sustituirlos con empresas privadas de transporte por carretera, siendo más contaminante y más caro. Y conozco bien este tema, soy hijo, sobrino y nieto de ferroviarios.

Podemos presentó una enmienda específica a los presupuestos de la Junta de Andalucía de 2016, de un millón y medio de euros, justamente con esta finalidad, y que no salió adelante, como ninguna otra. Y, por este motivo, nosotros insistimos en que las razones de esta iniciativa son tan relevantes como el hecho de que, existiendo toda la infraestructura ferroviaria de los dos ejes, Valle del Guadalquivir y Campiña Sur, con los que se propone volver a dinamizar la circulación ferroviaria, para nosotros lo único que urge es financiar su puesta en marcha, de la que, por otra parte, se derivarán también beneficios, como resultado del consumo del servicio por parte de los usuarios. Y éste es el motivo por el que hemos presentado una enmienda adicional que tiene como fin solicitar la inclusión de una partida presupuestaria para la viabilidad de esta iniciativa en el año 2017.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su señoría, señora Redondo Calvillo.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidente.

Bueno, nos trae el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, pues, una iniciativa que, como se ha dicho y todos conocemos, pues, lleva siendo demandada por ciudadanos, empresarios, estudiantes, etcétera, etcétera, incluso por los propios ayuntamientos de los pueblos afectados, pues, casi dos décadas, casi veinte años, como digo, en los que la población del área de influencia, algo más de 80.000 personas, llevan teniendo serias dificultades para moverse, para acceder a los servicios e, incluso, para el propio turismo. En definitiva, podríamos decir que estas personas llevan sufriendo casi dos décadas el agravio que les ha supuesto el mayor coste para ellos poder acceder a los mismos servicios a los que tienen el mismo derecho que el resto de los ciudadanos.

Compartimos, lógicamente, la exposición de motivos, pero tenemos algunas aportaciones que hacer que creemos que son beneficiosas para el fin último de esta iniciativa que nosotros..., que es el de la puesta en servicio del tren de cercanías.

Con respecto al primer punto, entendemos que no aporta nada a la proposición, es una mera manifestación y no le encontramos ni el valor ni el peso que tiene a la hora de conseguirlo. En cambio, proponemos

una manifestación expresa del Parlamento de Andalucía a favor de potenciar los servicios de cercanías en la provincia de Córdoba.

Con respecto al segundo punto, lo que proponemos son varias cosas: en primer lugar, fusionaríamos los dos puntos del punto segundo en uno único y, en segundo lugar, pues, hacemos algunas incorporaciones que nosotros entendemos fundamentales: primero, la elaboración de estudios económicos necesarios para conocer de manera fehaciente cuál será el coste económico que tendrá el mantenimiento del servicio con posterioridad. Eso por un lado y, por otro, que se haga en el marco del plan de movilidad sostenible del área de Córdoba. ¿Por qué en este plan? Pues porque queremos que se haga efectivo el acuerdo tomado el 4 de septiembre de 2014, cuando el ser Carmona, en nombre del Grupo Parlamentario del PSOE, trajo una proposición en la que ya se proponía la incorporación de Palma del Río, Montoro, Villa del Río, en este plan. Una iniciativa que fue aprobada por unanimidad de todos los grupos existentes en aquel momento, y por ello creemos asumible también en el día de hoy y que es, además, perfectamente integrable en esta proposición que nos presenta hoy la señora Nieto en nombre de su grupo parlamentario.

Y por último, pero no menos importante, es que consideramos imprescindible que la Administración autonómica busque los acuerdos que sean necesarios para conseguir el objetivo, acuerdos con las administraciones que correspondan, pero, sobre todo, acuerdos con Adif y con Renfe, como titulares de las vías ferroviarias y de los trenes.

Estamos convencidos de que es la única forma en la que se podría conseguir la puesta en marcha de este tren. Hemos presentado unas enmiendas que desde nuestro punto de vista son perfectamente asumibles y su aceptación supondría llegar al primero de los distintos acuerdos que harán falta, como he dicho anteriormente.

Como dije al principio, ante un proyecto tan demandado por ciudadanos e, incluso, ayuntamientos desde hace casi dos décadas, no creemos conveniente que se sigan mostrando excusas, es el momento de demostrar con hechos lo que se lleva años defendiendo con palabras por los distintos partidos políticos. Por poner algunos ejemplos, el PSOE, ya en 2008, a través de su secretario de política institucional, señor Rafael Velasco, dijo, refiriéndose a la puesta en marcha de este servicio, textualmente: «muchos problemas deberíamos tener para que no podamos poner el cercanías». O, como ya he dicho también, he citado anteriormente la proposición del señor Carmona en septiembre de 2014. O, por poner un ejemplo más reciente, las declaraciones de la delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba, Rafaela Crespín, cuando en octubre de 2015 afirmaba que el programa operativo Feder en Andalucía 2014-2020 estaba aprobado desde julio, y ahí se aprobaba una inversión de siete millones de euros para el cercanías cordobés.

Es el momento de Córdoba y de los cordobeses, pero para ello es obligatorio que Andalucía apueste por el cercanías, es obligatorio que la Junta llegue a estos acuerdos. Sin ellos, Córdoba y los cordobeses se quedarán sin momento y sin tren de cercanías.

Por último, comentar que nos gustaría, además de que se admitieran nuestras enmiendas, evidentemente, entendemos que las de Podemos vendrían a complementar las nuestras propias y la de la propia proposición, así que nos gustaría que..., pues que la señora Nieto también las admitiera.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría, Antonio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ VILLAVERDE

—Muchas gracias, presidente.

Agradecer la oportunidad que tengo de participar en esta comisión y en la defensa y apoyo a esta proposición no de ley, porque soy un vecino de la comarca, supuesto futuro beneficiario, y si no lo soy, por lo menos que mis hijos, nietos, etcétera, ¿no?, pues puedan..., puedan usar este servicio.

Bien. Esto de ir a la hemeroteca del pasado, si fuéramos a todas las hemerotecas, pues, habría que decir que, como bien sabemos, las competencias del ferrocarril en cercanías corresponden al Gobierno central. Y el Gobierno central, durante estos cuatro últimos años, ha estado gobernado por el Partido Popular. Pero yo no voy a entrar en esa polémica, porque es lo que pretende el Partido Popular, ¿no? Aquí venimos a lo positivo, aquí venimos, ¿no?, a hacer una apuesta por la sostenibilidad medioambiental, porque es un proyecto, del que estamos hablando, que no sólo contribuye a mejorar la comunicación en las áreas urbanas y sus zonas de influencia, sino también a facilitar la toma de conciencia ciudadana frente a los problemas del tráfico y sus efectos sobre la calidad de la vida.

Este proyecto es de trascendental importancia para el desarrollo de la provincia de Córdoba, el eje ferroviario que la cruza de este a oeste y su plena recuperación y puesta en uso, además de una demanda unánime de todos los municipios que se encuentran a su paso, como han dejado harto de manifiesto en sucesivos y reiterados acuerdos plenarios. Unanimidad y demanda histórica, y yo lo he vivido como alcalde del municipio de Montoro, como presidente de la mancomunidad del Alto Guadalquivir, como presidente del grupo de desarrollo rural de la Vega del Guadalquivir, incluso como diputado provincial, ¿no? Una demanda de más de cuatrocientos mil vecinos que viven en la zona, con Córdoba capital incluida, lógicamente. Una demanda de todos los ayuntamientos. No voy a considerar esta propuesta o la campaña mediática que está haciendo Izquierda Unida, ¿no?, como oportunista. Bueno, es oportuno retomar el tema y sabemos, que estamos ahí todas las instituciones, que no debe ser una bandera solamente que coja una formación política si queremos hacer fuerza y tener la razón, que la tenemos. Una propuesta, una demanda apoyada por la mancomunidad del Alto Guadalquivir, por la mancomunidad de la Vega del Guadalquivir, por el consorcio metropolitano de transportes, por el grupo de desarrollo rural del Medio Guadalquivir, por el grupo de desarrollo rural Sierra Morena, por la diputación de Córdoba, por la universidad de Córdoba, por la confederación de empresarios, por los empresarios del sector turístico, por el mismo Parlamento de andaluz en la sesión celebrada el 22 de octubre de 2009 y por el propio Gobierno andaluz, por el señor consejero de Fomento y Vivienda actual, don Felipe López, que, concretamente el 17 de diciembre de 2015, en Montoro, mi pueblo, dijo que desde la Consejería meteremos el hombro para conseguir financiación en la primera parte de un proyecto, hablando del metro-tren en Córdoba, que pretende ser más ambicioso con el tren de cercanías entre Villa del Río y Palma del Río, ya que da respuesta a la necesidad de la movilidad de los ciudadanos, aclaró. Asimismo, precisó

que este proyecto forma parte de las prioridades de la Junta, como está siendo en otros núcleos metropolitanos del conjunto de Andalucía.

Bien, pues ahí están las manifestaciones, el apoyo institucional, el vecinal, el de todos los componentes y círculos económicos que, lógicamente..., en el que estamos trabajando para que Córdoba capital esté más unida, más ligada a la provincia, que consigamos entre todos pues unir y aprovecharnos de las sinergias que entre todos producimos y, bueno, pues crear empleo y, sobre todo, pues conseguir ese transporte público en el que tenemos ya las infraestructuras, y para eso pues pido que todos, todas las formaciones políticas trabajemos conjuntamente para conseguir este demandado servicio público ferroviario.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora Nieto, cierra usted el turno de intervenciones como proponente.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

En primer lugar, agradecer al resto de portavoces de los distintos grupos parlamentarios el respaldo a esta iniciativa que, efectivamente, como alguno de ellos atinadamente ha señalado, ha llegado a la comisión de la mano de nuestro grupo parlamentario, pudiera haberlo hecho de la mano de cualquier otro, dado que hay un enorme nivel de sintonía y unanimidad en cuanto a la necesidad de dar satisfacción a esta demanda histórica para las poblaciones de las que hablamos en el transcurso de la proposición no de ley.

También se ha hecho referencia por parte del resto de portavoces al necesario acuerdo, por un lado, de las administraciones, por otro el acuerdo concreto con Adif y con Renfe. De manera absolutamente intencionada, en nuestra parte dispositiva no hemos hecho mención expresa a ninguna administración, aunque somos plenamente conscientes de quién tiene la competencia para esto —en este caso, es la Administración central—, pero también es cierto que obras de esta naturaleza requieren de la comunicación, del consenso y del diálogo entre administraciones. Y en su voluntad de hacerlas efectivas no dudamos de que el diálogo se va a producir, sea en la subcomisión técnica de infraestructuras o en el ámbito que estime oportuno la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Lo que no quisiéramos es introducir texto en la parte dispositiva que finalmente nos relegara a casillas que ya hemos avanzado. Y si la voluntad política está, el acuerdo está y la financiación es sensiblemente inferior al beneficio que procura, y hay una unanimidad plasmada tanto en acuerdos institucionales como en el ámbito de los agentes sociales y económicos, quizás el papel que corresponde a nuestro..., al Parlamento, el papel que tenemos que jugar ahí como comisión es constatar la necesidad de esa infraestructura y la puesta en funcionamiento del mismo. Y, desde luego, en la aplicación de ese acuerdo habrá de venir el debido consenso, y sobre todo con Adif y con Renfe, como decimos, titulares de las vías necesarias para dar esa vertebración con el servicio de cercanías a los municipios afectados.

En cuanto a las enmiendas, y por tanto siguiendo el argumento que les acabo de trasladar, no tenemos ningún inconveniente en aceptar la primera. No va a ser por una cuestión de semántica que no nos pongamos de acuerdo, tiene que haber algo más detrás, y lo mismo nos da decir que ha habido una escasa inversión ferroviaria, que no creo que lo ustedes lo duden, que decir que estamos a favor de potenciar que haya una mayor inversión ferroviaria. Si ustedes prefieren esa redacción no tenemos ningún inconveniente con ello.

Lamentablemente, y por lo que sí que les he explicado anteriormente, no vamos a incorporar a ninguna administración en el texto de la parte dispositiva porque lo que queremos, precisamente, es que haya un acuerdo unánime y que luego cada cual, en la responsabilidad institucional que debe afrontar y en la competencia que legítimamente debe ejercer, ponga los mecanismos institucionales y de diálogo pertinentes para dar satisfacción a esta demanda que todos compartimos como necesaria de solucionar ya por fin.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, no se ha manifestado en torno a la enmienda de Podemos.

La señora NIETO CASTRO

—Bueno, lo he... Hay tres enmiendas, hay una que he aceptado, que es la primera que ha presentado el Partido Popular. Y las otras dos, una del Partido Popular y otra de Podemos, no las acepto.

Gracias.

10-15/PNLC-000154. Proposición no de ley relativa al metropolitano de Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a metropolitano de Granada, que formula el Partido Popular, señora..., entiendo que Vanessa..., señora, usted lo va a llevar, ¿no? Venga.

Tiene usted ahora, sabe, dos turnos, uno de siete minutos y otro de cinco.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, presidente.

Bien, pues después de la comparecencia que hemos tenido esta mañana con el señor consejero relativa al metropolitano de Granada, nosotros traemos esta proposición no de ley, que además ha sido aprobada por unanimidad en la Diputación de Granada y en los ayuntamientos de Armilla, Maracena y Granada, y Albolote creo que también, y por tanto creo que dado que lo que se pide es competencia del Consejo de Gobierno, pues lo natural es que este Parlamento se pronuncie y si sale favorable, como así lo espero, recogiendo lo que se ha aprobado ya en Granada, pues el Consejo de Gobierno lo cumpla, que lamentablemente no suele cumplir lo que aquí se acuerda.

Bien. Resumidamente, la exposición de motivos explica muy brevemente la historia de esta eterna obra. Y sí quería hacer hincapié en que el presupuesto inicial era de 276 millones, ya va por 558, decía el consejero esta mañana que es que las obras subterráneas se encarecen, y es que solo el 17% es subterráneo. No sabemos por qué se ha ido al doble y, desde luego, la excusa del soterramiento no lo es porque, como ya le decía esta mañana al consejero, el proyecto inicial que se comenzó a hacer tenía el 80% soterrado y el último que se ha hecho..., o la finalización de la obra solo tiene el 17%, es decir, se ha desoterrado. Sin embargo, está costando el doble, no lo entendemos.

Bien, en el convenio que se firma en 2006, y que no se ha revisado para actualizar ese pecio, y que se le está trayendo de la Patrica, de la participación de los tributos de la comunidad autónoma, a los ayuntamientos todos los trimestres su parte proporcional, su 17% que pagan entre los cuatro ayuntamientos de esta obra... Pues bien, cuando se firma ese convenio se establece que los ayuntamientos pagarán ese 17% de la obra. Primero pagan el 17% de 276 millones y ahora están pagando el 17% de 558, sin haber visto una sola certificación en estos nueve años ni nada de nada.

Pues bien, en junio..., julio recibe la Junta de Andalucía una subvención de Europa, porque se declara el proyecto de interés europeo, de 262 millones de euros. Y le decimos a la consejería que les detraiga a los ayuntamientos el 17% de esa parte proporcional de la subvención, de manera que no tengan que pagar el total sino que se les repercuta proporcionalmente. Quiere decir, si la consejería se va a ahorrar el 48% de lo que tenía que pagar gracias a esa subvención, pues los ayuntamientos se tendrán que ahorrar su parte correspondiente porque están pagando la obra, como dice el convenio, desde el minuto uno.

Sin embargo, la consejería..., la delegada en ese momento respondía que no, que como el promotor de la obra es la consejería que el dinerito se lo queda la consejería y que los ayuntamientos nada de nada, y los granadinos mucho menos. Y, desde luego, eso nos parece injusto, porque si se está pagando la obra entre las cinco administraciones, la subvención debe repercutir en ahorro para las cinco administraciones. Y, miren, ese es uno de los puntos que se pide aquí que se acuerde en esta proposición no de ley.

El segundo punto está referido a los gastos de explotación, y también lo hablábamos esta mañana. Los gastos de la subvención de explotación, que seguimos sin saber a cuánto ascienden, se establecía que los pagaban también el 83% la comunidad autónoma y el 17% los cuatro ayuntamientos. Y nosotros, desde el Grupo Popular, y también lo han entendido así la diputación provincial y los cuatro ayuntamientos, pensamos que eso se debe revisar, se debe revisar y quien lo debe sufragar es o bien la comunidad autónoma o, en cualquier caso, el Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Granada, dependiente de esta consejería, que gestiona todo el transporte metropolitano de la provincia de Granada, y en el que están integrados la comunidad autónoma, la diputación y 50 municipios. Y aunque el metropolitano tranvía físicamente esté instalado en tres municipios y la capital, pues lo lógico es que quien se beneficia de él, entre todos colaboren para sufragar esa cantidad indeterminada que va a suponer la subvención para el billete del metro.

Como ven, dos peticiones muy de sentido común y muy lógicas que, les insisto, se han aprobado en Granada, y yo espero que esta comisión haga que la voz de Granada se reafirme aquí y, por tanto, podamos conseguir que la consejería tome en cuenta estos dos acuerdos y los cumpla.

Muchas gracias.

El señor ALONSO MIRANDA, CONSEJERO DE SALUD

—Gracias, señoría.

Señor Hernández, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene usted la palabra.

A ver, señora Nieto, le pido mil disculpas.

La señora NIETO CASTRO

—Aceptadas, presidente. Ya me gustaría a mí no intervenir la primera, señal sería de que éramos un grupo algo más numeroso.

Con relación a la iniciativa que nos traslada el Grupo Parlamentario Popular, algunas reflexiones y anticipar nuestro voto favorable, al menos, en uno de los dos puntos que nos traslada.

Es razonable que si la Administración pública autonómica ha recibido una subvención que va a aliviar en una medida importante los costes asumidos para hacer frente a esta obra, parece lógico que esa subvención recibida por la obra también procure un beneficio, un alivio a las arcas municipales de los ayuntamientos que firmaron el convenio de cofinanciación con la Junta, y que lo hagan en la misma proporción que estaban comprometidos, que se detraiga del total de la obra lo recibido y que se recalcule ese 17% que tienen que afrontar.

Parece razonable, lógico, por tanto, no tenemos ningún inconveniente en dar nuestro voto favorable, y ojalá y el Consejo de Gobierno siga esa pauta que entendemos que es más equitativa para diferir el beneficio de la

recepción de esa subvención al conjunto de administraciones que se comprometieron a financiarla, poniendo el acento en dos cuestiones: la primera, que se recibe esa subvención porque se declara como obra de interés europeo. Creo que viene a reforzar mucho de lo que hemos dicho hoy y a debilitar algunos de los argumentos contrarios a este tipo de infraestructuras, porque son obras necesarias y son obras que nos hacen saltar y colocarnos en la nómina de territorios que están apostando por una movilidad conciliadora con el medio ambiente.

Luego, hay una reflexión que creo que debiéramos hacer todos los grupos parlamentarios porque cuando algunos, bueno, normalmente les ocurre al PSOE y a PP y viceversa, se tiran a la cara los sobrecostes de las obras o los retrasos de las mismas, eluden hablar del rosario de incumplimientos que, siguiendo esa lógica, se le pudieran imputar al otro.

La proponente es de Granada, yo soy de la provincia de Cádiz, y la obra más cara de ingeniería afrontada por nuestro país en los últimos años, pues, el segundo puente de Cádiz, nació con un presupuesto de 273 millones y acabó costando 511 millones.

Quizás la reflexión que debiéramos hacer quienes afrontamos voluntariamente el honor de representar a los ciudadanos y a las ciudadanas de las administraciones es por qué la obra pública acaba encareciéndose sí o sí y dilatándose en sus plazos de ejecución de manera tan extraordinaria y por encima de las posibilidades no de la Administración, sino de quienes las sostienen, que son los ciudadanos a los que representamos.

Y creo que es una reflexión que debiera hacer toda persona que trabaja en esto, con intención de mejorarlo y erradicar las prácticas que vengan aparejadas a esos sobrecostes inasumibles por la economía de la ciudadanía.

En cuanto al segundo punto de la proposición no de ley, ahora seguro que me lo puede aclarar la proponente, porque no pone en la proposición no de ley lo que nos ha explicado la proponente, en el primer punto sí, que proporcionalmente descansa el alivio que procura esta subvención en todas las administraciones que iban a financiar las obras. Pero en el segundo lo que dice es que los gastos sean asumidos íntegramente por la Administración autonómica, que no es exactamente lo que ha explicado la proponente o no lo he entendido yo bien.

Si los términos en los que estamos hablando son los que vienen en la proposición no de ley, a ese punto Izquierda Unida no va a votar a favor porque no lo compartimos. Los acuerdos están para cumplirlos, es lo único le da un poco de seguridad a la viabilidad futura de obras de esta complejidad y calado, y lo que sí entendemos es que esos ayuntamientos se benefician de la subvención, no entenderíamos que eso pasase a ocasionar un sobrecoste a la Administración autonómica, que no estaba inicialmente previsto porque había un acuerdo de cofinanciación.

Por tanto, en los términos en los que lo ha trasladado en la literalidad de la proposición no de ley, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida no lo apoyaría.

Sí reitero, y con esto termino, presidente, apoyaremos el punto 1 en cualquier caso.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Ahora sí, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, esta propuesta no de ley del Grupo Parlamentario Popular nos parece de sentido común, nos parece de sentido común el hecho de que, si se recibe una subvención, que esa subvención recaiga proporcionalmente sobre las administraciones que han intervenido en las obras del metro de Granada.

Por tanto, vemos positiva, en general, la propuesta no de ley, y el punto 1 es para nosotros, bajo nuestro punto de vista, muy claro.

El segundo punto, incidiendo también un poco en lo que hemos hablado antes con la comparecencia del consejero, nos parece que las administraciones se tienen que poner de acuerdo, pero en un principio; es decir, si hay ya un convenio firmado, no nos parece muy lógico que continuamente se ponga en duda, ¿no? Es decir, no se puede hacer un continuo enfrentamiento entre las administraciones en función de momentos o de intereses.

Si estos ayuntamientos han rectificado este convenio en su momento, no entendemos por qué, no entendemos por qué han cambiado esas condiciones, si es que han cambiado, ¿no?

Con lo cual, sí nos gustaría, en este sentido, una aclaración del Grupo Parlamentario Popular de por qué en cuanto a los gastos de explotación se tiene que revisar el convenio, porque, bueno, realmente, si hay un acuerdo ya firmado, no lo vemos muy claro. Nos gustaría una aclaración para decidir nuestro posicionamiento en este punto.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario de Podemos, señor Moscoso, tiene usted la palabra.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Desde Podemos tenemos poco más que añadir a lo expuesto en la comparecencia a este propósito sobre la situación metropolitana de Granada esta mañana.

Por lo tanto, centrándonos exclusivamente en lo que respecta a esta proposición no legislativa, sólo nos vamos a manifestar sobre los dos puntos que proponen.

En relación al primero, nuestra posición común a la de los dos grupos precedentes. Parece razonable apoyarlo porque entendemos que la situación en los ayuntamientos es, si cabe, mucho más desfavorable que la de la propia Junta. Por lo tanto, nos parece oportuno que un 17% de la subvención de esos 262,94 millones de euros, concedida por parte de la Comisión Europea para la financiación de este proyecto, sea redistribuida entre los ayuntamientos que han de contribuir a la financiación del metropolitano, re trayéndoselo..., reponiéndolo, en su caso, de la parte que ya retrae la Patrica.

Y, en relación al segundo punto, pues compartimos la misma inquietud. Nuestra posición es contraria porque entendemos que debe ser el consorcio en el que están integrados la Junta de Andalucía y el ayuntamiento, y que son quienes asumirán la gestión del metropolitano de Granada.

Bueno, ha hablado el consejero, el señor consejero esta mañana de la agencia pública, el servicio y con él la contabilidad de ingresos y gastos en su conjunto de dichos servicios. Porque lo que indica, exactamente, ese segundo punto es que se retire el compromiso de abonar el 17% de los gastos de explotación por parte de los ayuntamientos, siendo dichos gastos asumidos íntegramente por la Administración autonómica.

No nos parece de justicia estar pidiendo, por un lado, que se redistribuya esa subvención que ha concedido la Junta de Andalucía para este proyecto en beneficio de los ayuntamientos y, al mismo tiempo, pedir que la Junta de Andalucía asuma la parte que tienen que abonar los ayuntamientos para la explotación del metropolitano de Granada.

Por lo tanto, nuestra posición favorable al primer punto y contraria al segundo punto.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sólo..., sólo... Perdóneme. Junto a los dos puntos, tengo aquí dos enmiendas de Podemos.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Sí, sí, disculpe, que no nos hemos..., no me he pronunciado al respecto.

A ver, hemos presentado una enmienda que propone acordar... Es que no sabía si había entrado en tiempo, ¿eh?, disculpe, y no lo he... Acordar que el consorcio creado para la gestión metropolitana de Granada siga siendo público tras la puesta en marcha del servicio...

[Intervención no registrada.]

Vale. Sí, disculpe. El... Una enmienda que plantea «proponer y garantizar que, en el caso de cualquier contratación de obras y servicios, mediante la fórmula de contratación público-privada, asociada a este proyecto de obras públicas, que deba iniciarse en el futuro, se incorporen criterios o cláusulas sociales para garantizar la participación de pymes y empresas de economía social por parte de la Junta de Andalucía».

Y la siguiente enmienda es que «en caso de producirse algún sobrecoste en la aplicación del presupuesto previsto, garantizar la realización de una auditoría externa que examine las razones por las que se ha producido dicho sobrecoste, y, en su lugar, exigir las responsabilidades correspondientes a los agentes participantes en la aplicación del presupuesto, a través de las vías judiciales que procedan».

Disculpen la confusión, porque pensaba que eran otras distintas.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señora Serrano, tiene usted la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Desde el Grupo Socialista no vamos a apoyar esta PNL, y voy a explicar por qué. Porque, con carácter general —es decir, como práctica normalizada por todas las administraciones públicas—, la obtención de cofinanciación para ejecutar infraestructuras u otros equipamientos con fondos Feder no es objeto de descuento o compensación entre las administraciones o instituciones involucradas en el mismo proyecto o actuación.

En el caso del metropolitano de Granada, la Junta de Andalucía ha conjugado los recursos presupuestarios directos con la financiación bancaria, cuyos intereses y vencimientos tendrá que abonar la Consejería de Fomento y Vivienda durante el periodo de amortización de los créditos, recibiendo el metropolitano la declaración de gran proyecto Feder, adecuándose así al programa operativo Feder vigente. En este sentido, cabe reseñar que no existe ningún ejemplo de otras administraciones que compartan envoltentes financieras entre sí, como consecuencia de la obtención de fondos Feder, independientemente de que existan convenios de colaboración que regulen y repartan las cargas de la inversión para acometer un proyecto común.

Podemos citar ejemplos de otras actuaciones donde hay convenios de colaboración entre administraciones y se han obtenido fondos Feder para su cofinanciación, como los convenios tripartitos para las integraciones ferroviarias como consecuencia de la llegada del Ave a diferentes capitales. En estos convenios, el Ministerio de Fomento es el organismo que asume un mayor porcentaje de inversión, mientras que la Administración autonómica y local se reparten el resto de la financiación.

En la mayoría de estas integraciones ferroviarias se solicita también cofinanciación Feder, que, en ningún caso, es finalmente repercutido por el Ministerio de Fomento al resto de administraciones.

En cuanto a la evolución de la inversión en el metropolitano, hay que decir que la cantidad inicial establecida eran 276 millones de euros, cantidad que recogía los proyectos de construcción redactados hasta la fecha, y que no incluía la globalidad del proyecto. Esta cifra no recogía, además, los 46 millones de euros relativos a la inversión en la fabricación y suministro de material móvil, concepto que no pondera en los convenios de colaboración que se suscriben entre la Junta de Andalucía y los diferentes ayuntamientos por los que discutir el metro y tranvía de Andalucía. En base a este presupuesto, se elaboraron los convenios con los ayuntamientos, entre finales de 2005 y principios de 2006. Y, posteriormente, para completar la globalidad de la infraestructura y conseguir el correcto funcionamiento, se finalizaron los proyectos de las instalaciones necesarias para la puesta en marcha: sistemas, energías y acometidas eléctricas, así como la redacción de los proyectos para la ejecución de las marquesinas.

Comenzadas las obras, se producen algunas peticiones, por parte de organismos oficiales, que unido a los conceptos anteriores, elevan el global de la inversión a 558 millones de euros, que, por razones de interés general, se han considerado en la inversión del proyecto del metro de Granada.

Al margen de estas variaciones en el proyecto, las cifras que se pretenden comparar no son equiparables, pues los 558 millones de euros determinados en el plan económico-financiero del metro de Granada incluyen, además del material móvil, otros conceptos y costes no asociados a la inversión real, que se reflejaban en el convenio de colaboración de junio de 2006, 276 millones de euros, cuantía que se calificaba de estimativa en el texto del citado convenio. Nos referimos, además del material móvil, a los costes de preexplotación para la puesta en

marcha comercial, asistencia técnica, controles de calidad y direcciones de obras; sin variaciones descritas para atender las peticiones sobrevenidas de diferentes organismos e instituciones, así como los gastos financieros y servicios de la deuda contraída por los préstamos con el Banco Europeo de Inversiones y la banca comercial.

El plan económico-financiero contempla todos los recursos necesarios para la construcción, puesta en marcha y cobertura de los préstamos contraídos.

Finalmente, y en relación al planteamiento de que se elimine el compromiso de que los cuatro consistorios tengan que hacer frente al 17% de la aportación a la subvención de explotación, lo que marcan los convenios de colaboración suscritos entre julio de 2006, entre la Junta de Andalucía y los cuatro ayuntamientos, es lo siguiente: «Además, en la fase de explotación, en el supuesto de que, pese a las aportaciones previstas por la Junta y ayuntamientos, la tarifa técnica final fuese superior a la sufragada por los usuarios, el diferencial sería cubierto por la Junta en un 83%, y el 17% restante por los cuatro municipios».

Este elemento del convenio de colaboración no ha sido modificado con posterioridad, ni siquiera en el caso de la adenda firmada con el Ayuntamiento de Granada, en octubre de 2014, para actualizar el convenio de colaboración entre ambas administraciones.

Gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el turno de intervenciones la proponente.

Señora Ana Vanessa, tiene usted la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí. Gracias, presidente.

Bien, respecto a la portavoz de Izquierda Unida, decirle que en el tema de los sobrecostes es cierto que hay cosas imprevisibles en una obra, y cuestiones técnicas que no se pueden prever —como la misma palabra lo indica—, pero luego sí hay cosas que se pueden evitar. Por ejemplo, que una obra como esta haya estado parada dos años y todo empantanado. Eso se podía haber evitado habiéndolo previsto, el no quedarse sin dinero, que fue lo que pasó. Y eso ocurrió entre 2010 y 2011.

Esos dos años han producido una barbaridad de sobrecostes. También se puede evitar el no empezar una obra sin un proyecto. Es que se empezó sin proyecto. Entonces, claro, si tú empiezas... Vamos a empezar a levantar por aquí, tenemos que llegar allí, y ya iremos haciendo los proyectos. Por tanto, todas esas cosas se pueden evitar, y eso ha generado un sobrecoste muy, muy importante. Y a eso es a lo que nosotros nos referimos cuando hablamos de que es importante saber por qué cuesta 558 cuando se firmaron 276.

Respecto a que se revise el punto 2, que es en el que todos han puesto —aprovecho para contestar a todos los grupos—..., han puesto el escollo, pues es muy sencillo, es que el convenio que se firma en 2006, señora Serrano, es que no se ha revisado y por eso pedimos que se revise. Si lo pone claramente: revisar el convenio. Claro que no se ha revisado, por eso se pide. El convenio que se firma en 2006, que además habla de una cantidad estimativa de 276 millones que, ya que es estimado, cuando se ha ido a 558, y no ha aca-

bado, pues se firma. No se ha revisado, y los ayuntamientos que han pasado, además, por unas dificultades tremendas en estos años... Que si la obra hubiese acabado en 2010, cuando estaba prevista, pues no se habrían visto involucrados en todo este tiempo, que ya vamos por nueve años.

Insisto, cuando se firma esa cantidad, los ayuntamientos firman 276 millones de euros, y se les está cobrando su parte proporcional de 558, por tanto, revítese el convenio. Y, bien, si vamos a pagar entre todos la obra, pues compénseles de alguna otra manera. En este caso, pues, mire usted, en vez de pagar la subvención de explotación —que, por cierto, ha dicho el consejero que va a ser tan supereficiente que no va a haber casi ni déficit, y que no va a haber que pagar nada—, aproximado en un millón de euros... Pues, por tanto, que se compense a los ayuntamientos de ese descalabro del sobrecoste con esta medida.

Respecto al portavoz del Grupo Ciudadanos, creo que ya le he contestado el porqué del asunto del punto 2.

Respecto al portavoz del Grupo Podemos, decirle que la gestión no es la agencia, sino la empresa pública Metro de Granada, S.A., que, por cierto, eso sí se creó inmediatamente, aunque las obras lleven nueve años. Y la obra la está haciendo la consejería de manera directa. Porque aquí hacemos la casa por el tejado, y, luego, nos pasa lo que nos pasa.

Respecto a las enmiendas, quiero decirle que sí, que se admiten, señor presidente.

Y, por último, y respecto al apartado 1 y el posicionamiento del PSOE al reparto de la subvención, quiero decirle que, por mucho que se intente justificar si en los 276 no estaban los gastos de no sé qué y de no sé cuánto, lo que se le está es quitando y detrayendo de la Patrica a los ayuntamientos una cantidad que no es la firmada, que es doble. Y no saben lo que les están detrayendo, no saben lo que están pagando. Y están pagando todos los trimestres... Les detraen de la Patrica su parte proporcional de colaboración con las obras del metropolitano de Granada, y no saben, esa cantidad, a qué obedece, porque nunca han visto una certificación. Porque, por cierto, ese convenio también dice que habrá una comisión de seguimiento para ver todas esas certificaciones de obras, que no se ha reunido nunca.

Y, mire, puede usted darle todas las vueltas legales que quiera... Bueno, apelando a leyes, porque legal es lo que estamos pidiendo en este punto. Apelar a leyes, o apelar a lo que quiera, pero yo le estoy apelando al sentido común, a lo que hemos apelado la diputación provincial, que, insisto, lo ha aprobado por unanimidad, incluido el Partido Socialista y los alcaldes de Maracena y de Armilla, que son del Partido Socialista. También lo han aprobado en sus plenos. Y creemos, insisto, que es de sentido común que si la consejería ha recibido una subvención, la repercuta en los ayuntamientos que están colaborando con esta inversión.

Sentido común... Y no sólo sentido común, sino que voy más allá: es de justicia. Porque una obra, que tenía un plazo de ejecución de dos años, ha destrozado y abierto en canal a cuatro municipios durante nueve años, y aun no ha terminado. Por tanto, es de justicia compensarles a los maraceneros, a los armilleros, a los vecinos de Albolote y de Granada.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-15/PNLC-000212. Proposición no de ley relativa a la ampliación de infraestructuras eléctricas para la ampliación del puerto de Algeciras, Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa a la ampliación de infraestructuras eléctricas del puerto de Algeciras.

Señora Arrabal, tiene usted la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señor presidente.

Con esta proposición no de ley, el Grupo Parlamentario Socialista pide la ampliación de la infraestructura eléctrica del puerto Bahía de Algeciras. Es necesario que se adopten medidas urgentes. Actualmente, el suministro eléctrico al puerto no está garantizado, y esto provoca situaciones, seguro y entiendo, por nadie deseadas. Pero esa situación está provocando varias cosas: por un lado, pérdida de competitividad de nuestro puerto, porque hace que la autoridad portuaria Bahía de Algeciras tenga que invertir de su propio presupuesto. Ya han sido 38,5 millones de euros los que ha invertido. Y, por otra parte, merma el crecimiento económico, la generación de empleo y las nuevas empresas que se quieran instaurar. Hay nuevas empresas que quieren entrar en el puerto, pero, ante esta situación, pues, evidentemente, no llegan.

La única garantía definitiva de suministro eléctrico al puerto de Algeciras, sin interrupciones, es el doble circuito del Cañuelo al Pinar del Rey. Es una infraestructura que debe ejecutar Red Eléctrica de España. Y este doble circuito tengo que decir que estuvo programado por el Ministerio de Industria para el 2012, pero se retrasó al 2016 y se volvió a retrasar al 2019. Y posteriormente, luego, se ha adelantado al 2018. Pero también tengo que decir que, en la actualidad, las obras no han comenzado, por eso pedimos celeridad, urgencia y acortar los plazos.

Tengo que hablar un poquito de nuestro puerto. En este Parlamento ya se ha hablado de nuestro puerto. Tenemos un puerto de interés general. Es el primer puerto de España en tráfico de contenedores, en tráfico de mercancías, el primero del Mediterráneo, y que cuenta con unas infraestructuras de tercera. Es un puerto de primera, con infraestructuras de tercera. Imaginémonos cómo sería ese puerto si las infraestructuras fueran de primera, como se merece. Son de tercera, tanto en el ferrocarril —que de eso se ha hablado aquí—, como en las infraestructuras eléctricas que hoy nos trae aquí.

Tengo que reconocer que, en los últimos cuatro años, el trato que el Partido Popular, que el ministerio, que el señor Rajoy le han dado a nuestro puerto ha sido ése, el que tengamos unas infraestructuras de tercera. Es lamentable, pero es la realidad.

Pretendemos que se tome conciencia de la necesidad de que el puerto Bahía de Algeciras no pueda quedarse sin suministro eléctrico. Son necesarias actuaciones urgentes e inmediatas para subsanar este problema de abastecimiento; de estas infraestructuras depende, en gran parte, el crecimiento económico y la generación de empleo.

El Partido Popular tiene una oportunidad, una buena oportunidad, de demostrar que defiende los intereses de los ciudadanos y no se limita a obedecer órdenes partidistas u otros intereses a los que nos tienen acostumbrados. Vamos a decir, en infraestructuras e inversiones. Y no hay más que mirar o comparar las ejecutadas en Valencia, Barcelona, con las ejecutadas en nuestro puerto, en la necesaria y esperada electrificación de la vía Algeciras-Bobadilla, en la que el Partido Popular ni cumple ni se le espera.

Esperemos que hoy sea razonable y saquemos esta proposición no de ley por unanimidad y por el crecimiento económico y la generación de empleo de nuestra comarca, de nuestra provincia y nuestra región.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora Nieto, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Felicitar a la proponente, la señora Arrabal, por hacernos partícipes, en sede parlamentaria, de un problema que ya ha sido abordado por algunas instituciones, especialmente en el ámbito de la comarca del Campo de Gibraltar. Una iniciativa similar, en forma de moción, se debatió allí hace unos meses, en el Pleno del Ayuntamiento de Algeciras, y tanto entonces como hoy Izquierda Unida va a votar favorablemente a la petición por razones que ha situado la proponente y que no requieren mayor explicación.

El puerto de Algeciras, de interés del Estado, compete con una mano atada a la espalda por muchas razones, algunas de ellas seculares. Porque, aunque en cinco años no se haya puesto una traviesa, lo cierto y verdad es que su conexión ferroviaria está como la inauguró Alfonso XIII. Luego, en todo este tiempo, habría que situar responsabilidades en más sitios, que única y exclusivamente el último Ejecutivo que ha tenido el país... Pero cierto es que este último Ejecutivo ha ayudado poco, por no decir que ha obstaculizado mucho esa conectividad tan ansiada del puerto de Algeciras para poder introducir las mercancías por un eje interior, que, además —como todos sabemos y no me voy a referir a ello, que ya lo hemos hablado mil veces—, está considerado por Europa como eje básico de transporte, y que, sin embargo, tiene un cuello de botella en la comunicación de Algeciras con Bobadilla, que sólo desde el análisis de los intereses que se defienden por parte de los *lobbies* del Levante se puede encontrar una justificación de que no esté resuelto.

Pero lo que hoy nos trasladan no es una cuestión menor: la necesaria potencia eléctrica para la actividad portuaria y de las empresas allí implantadas es una cuestión urgente. Y con los plazos de esta instalación pasa como con el precio de la gasolina, que nos la suben cuatro o cinco veces seguidas y luego nos la bajan un poquito, y se dice: «ha bajado la gasolina», pero al final te quedas con una subida acumulada, que es lo que pasa con los plazos de este doble circuito, que nos lo habían demorado hasta 2019, varios años por detrás del compromiso inicial. Adelantarlo un año parece una buena noticia, pero en realidad no lo es. Deja al

puerto en una situación muy precaria, no le garantiza la potencia eléctrica que necesita y, efectivamente, lo somete a unos desembolsos que requiere para hacer sus tasas más competitivas y con ello compensar otros servicios que no puede prestar con la celeridad debida a sus operadores, dado que tiene unas conexiones francamente complicadas para sacar la mercancía por tierra.

Por todo ello, nuestro voto favorable, esperemos que unánime de todos los grupos, y que el puerto de Algeciras empiece a ser lo que es, una cuestión de Estado, que le mete nueve puntos al producto interior bruto, a la economía de Andalucía, y que podría ser un foco de generación de riqueza y empleo sin precedentes si tuviera la atención debida por parte de los poderes públicos y, especialmente, de la Administración central.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor Hernández, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

El puerto de Algeciras es..., forma parte de uno de los principales activos de Andalucía. Desgraciadamente, en Andalucía no tenemos una economía diversificada, no tenemos unos niveles de renta excesivamente importantes, no tenemos polos que creen empleo, que creen riqueza, pero sí tenemos una localización geográfica que es central, es central en Europa, en el mundo, y el puerto de Algeciras es un ejemplo de ello.

No entendemos..., si realmente muchas veces el Grupo Parlamentario de Ciudadanos ha traído iniciativas a esta Cámara, en la medida en que hay que potenciar el puerto de Algeciras, como bien ha dicho la..., no solo la proponente sino la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. La salida..., la conexión ferroviaria del puerto de Algeciras con el interior de Andalucía y de España es fundamental para su desarrollo, ahora mismo el puerto está ahogado, y requiere las inversiones públicas necesarias, todas las necesarias para que el puerto dé todo lo que tenga que dar. Ya de por sí el puerto de Algeciras es el primero de España, pero creemos que los poderes públicos, las administraciones tienen que estar todas..., sin ningún lugar a dudas tienen que estar todas potenciando una infraestructura como esta, que, como he comentado al principio, tenemos en Andalucía y que tenemos que aprovechar al máximo.

Así que mi voto favorable a esta propuesta de ley. Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Moscoso, por parte del Grupo Parlamentario de Podemos.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Podemos queremos manifestar nuestra coincidencia plena con el Grupo Socialista con cada uno de los argumentos que ha expuesto en esta proposición no de ley. Nos preocupa la merma para el buen desarrollo de la actividad económica del puerto de Algeciras que pueda derivarse de la falta de la financiación suficiente o por la desasistencia que desde el Gobierno central pueda tener para con este puerto, y ello por la importancia que el mismo tiene para el desarrollo económico y para la creación de empleo para Cádiz y para el conjunto de Andalucía.

Por lo tanto, desde el Grupo Podemos felicitamos por esta iniciativa al grupo proponente, sobre la que manifestamos nuestro apoyo.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, el señor Muñoz Madrid.

El señor MUÑOZ MADRID

—Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a ver, efectivamente, esta proposición no de ley ya se ha debatido en tres ocasiones anteriores, como moción en el Ayuntamiento de Algeciras, en la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar y en la Diputación de Cádiz, hace tan solo, en este último caso, unos días. Y por eso sí creo que hay que manifestar, con los acontecimientos que han ocurrido desde que se presentó, se registró por primera vez y se debatió en Algeciras el día 3 de noviembre, que ya hoy no se ajusta realmente a la realidad. De hecho, se pide algo en el segundo punto que no corresponde ni muchísimo menos por lo anunciado por el Gobierno de España hace ya algo más de un mes.

Todos estamos de acuerdo en la necesidad que tiene el puerto de Algeciras para que se adapten las infraestructuras eléctricas para que el suministro sea el adecuado. Y, efectivamente, esto procede de una petición que hizo la autoridad portuaria en el año 2007 para que se adaptara el suministro a una potencia de 78,4 megavoltios. Y se elaboró un convenio que se tenía que ejecutar en 2012, tenía que estar ejecutado en 2012. Es importante recordar que se solicitó, gobernando el Partido Socialista en el Gobierno de España y también en el Gobierno de la ciudad de Algeciras, y el plazo tenía que haber estado terminado justo en el momento en el que el Gobierno socialista dejaba de gobernar, luego tenía que haber ejecutado absolutamente todas las obras que se están reclamando hoy aquí, y que no hizo absolutamente nada.

No existían proyectos cuando el Partido Popular llegó al Gobierno de España, pero es que ni siquiera el Gobierno municipal en Algeciras, del que la señora Arrabal era miembro..., de ese Gobierno, había diseñado el trazado de las conducciones eléctricas en su paso por el término municipal de Algeciras. Ni siquiera eso

estaba hecho en ese momento, que sí lo tuvo que hacer el Gobierno del Partido Popular en la anterior legislatura. Y realmente esto se reactivó, por un lado, por la insistencia de la autoridad portuaria, que no lo voy a negar, pero sí también por la labor del alcalde de Algeciras y del Gobierno del Partido Popular, que sí se han preocupado bastante de que esto se lleve a cabo.

Por supuesto, se ha aprobado ahora un..., se aprobó hace unos meses por el Consejo de Ministros la planificación de inversiones de red eléctrica del período 2015-2020, donde esta obra que se está pidiendo ahora terminaba su ejecución en 2019, como solicita la señora Arrabal en la proposición no de ley, pero ya ha anunciado el Gobierno que lo va a terminar en 2018, luego lo va a terminar un año antes. Esto demuestra que el Gobierno sí tiene conciencia de la necesidad que tiene el puerto de Algeciras de hacer..., de tener al día o en marcha todas estas infraestructuras eléctricas.

Pero es que en julio..., en junio del año 2015 se ha terminado por parte del Gobierno del Partido Popular..., se ha terminado la subestación del Cañuelo, y se ha terminado en diciembre la conexión entre la subestación del Cañuelo y la subestación en Los Barrios, tres kilómetros aéreos y tres kilómetros soterrados de líneas eléctricas. Y están todos los proyectos preparados, tanto los municipales como los del Gobierno de España, para hacer la conexión entre el Cañuelo y el puerto de Algeciras. Eso se iniciará en breve y estará terminado para su fecha, pero además también está garantizado que esa red alternativa, ese mallado, que es necesario, entre la subestación del Pinar del Rey y la del Cañuelo también va a estar terminada en 2018.

El Gobierno de España sí ha hecho su trabajo, lo que pasa es que ha tenido que empezar de cero porque se encontró con que no se había hecho absolutamente nada en ese convenio, en ese período que había conveniado el anterior Gobierno. El alcalde de Algeciras se ha reunido con el ministro de Industria y se ha reunido con el presidente de Red Eléctrica, y también se ha reunido, que no se ha dicho aquí, con el presidente de la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras y el delegado de Andalucía de Red Eléctrica, donde se le ha explicado claramente los plazos y cómo va el proyecto de ejecución de lo que él solicitó en el año 2017 y que ese Gobierno socialista no le hizo ni el más mínimo caso durante todo su mandato, y que fue el Partido Popular el que empezó a tomar conciencia.

Por eso, sí creemos que algo se ha hecho y que se va a hacer en 2018. Mientras tanto, sí hay una parte provisional, que se critica en la exposición de motivos pero que no deja de ser provisional, y que va a tener..., porque se ha garantizado que el puerto va a tener..., el incremento solicitado en 2017 lo va a tener este verano de forma provisional, pero que lo va a tener, esos megavoltios que necesita. Por eso no creemos que el puerto haya perdido competitividad, puesto que están los datos del puerto de Algeciras, que, como bien se ha dicho aquí, se han glosado las excelencias del que yo creo que es el mejor puerto de España, sin lugar a dudas, luego no ha perdido competitividad. Una cosa sí hay que dejar clara, que sí el suministro eléctrico está garantizado en el puerto de Algeciras y sí estará garantizado en un futuro, sobre todo y principalmente si es un gobierno del Partido Popular el que gobierna España.

Sí hemos presentado dos enmiendas... Señor presidente, sé que me estoy pasando de tiempo, pero permítame medio minuto. La primera, lo único que le solicitamos es que se cambie el sigue toman..., el «que tome conciencia el Gobierno» por «que siga tomando conciencia», puesto que si hay que rectificar que no es 2019 sino que es en 2018 es que algo está haciendo el Gobierno, luego conciencia sí tiene el Gobierno de la necesidad.

Y sí hay un segundo apartado, un segundo punto en el que, hombre, solicitamos que se reconozca que se ha anunciado por parte del Gobierno para 2018 la finalización, y por supuesto sí se le siga pidiendo al Gobierno de España que tenga urgencia y que dé celeridad a este proyecto, puesto que si en vez de 2018 es al final de 2017 aún mejor que mejor.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Arrabal, cierra el turno de intervenciones, usted que es la proponente.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias.

Antes de entrar en el tema de la PNL, en primer lugar agradecer el apoyo de todos los grupos políticos y agradecer la apuesta y el apoyo no sólo a la PNL, sino al puerto Bahía de Algeciras, que así entiendo el apoyo de los grupos políticos.

Con respecto a la intervención del Partido Popular, ha terminado diciendo que si el Partido Popular gobierna en España, yo quería comentarle al señor Jacinto Muñoz que para que pueda gobernar se tiene que someter al discurso de investidura, que ha dicho dos veces que no el señor Rajoy, que primero investidura y ya después el Gobierno, que los pasos van: primero los cimientos y ya luego tirar para arriba. O sea, que tal y como estáis, en el tacticismo en el que estáis, me parece a mí que gobierno complicadillo, complicadillo. Pero, bueno, vamos a ir al puerto, que es lo que nos interesa hoy a nosotros aquí y a los ciudadanos, y a los ciudadanos.

Vamos a ver, el puerto Bahía de Algeciras actualmente no tiene garantizado el suministro eléctrico, no lo tiene. Si no asumimos eso, vamos a tardar más en terminar la infraestructura que necesita para que eso sea así. El compromiso del Gobierno del señor Rajoy, el compromiso del Gobierno del Partido Popular, fíjate tú que pasa de que esté comprometido para finalizarlo en 2012 y llegue y lo ejecute, sino que lo traslada al 2019, y últimamente, cierto que viene recogido en la planificación, que se ha modificado la planificación, en el 2018. Ésa es la conciencia que el Partido Popular tiene de lo que necesita el puerto de Algeciras, ésa es la conciencia. Mire usted, señor Jacinto, señor Muñoz...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor, no se interrumpan.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... le voy a decir que ya no mire más a la herencia, que la herencia ya es vuestra, que han estado cuatro años gobernando, hombre, ¿a qué herencia está mirando?, ¿a qué herencia está mirando? No aluda a la herencia porque ya la herencia es suya, ya eso le hace daño, los carga, así que ya no hay más herencia, que

el Gobierno del 2007 al 2011 ya no está, que se sometió a las urnas y perdió, que ahora estuvo, que la herencia ya es suya, que el Gobierno que acaba de terminar, que está ahora en funciones, es el suyo, y el suyo de 2012, que tenía que terminar las infraestructuras, las ha pasado al 2018. Si eso es tener conciencia de las necesidades de las infraestructuras eléctricas del puerto Bahía de Algeciras, que baje Dios y lo vea, hombre.

Es necesario que se acometan las obras ya, y planificado o no planificado, las obras aún no han empezado. Ésa es la realidad y por eso estamos hablando aquí de esto hoy, y por eso estamos hablando aquí hoy. Y tampoco le permito que se arrojen como propias las inversiones que ha hecho el puerto para poder tener el suministro eléctrico, que han sido 38,5 millones de euros de presupuesto propio. No, no, el puerto...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... el puerto no es el Estado, el puerto tiene beneficios como presupuesto propio. Ahora bien, que el Estado asume y suma el presupuesto del puerto como propio, ahí sí, pero no invierta, no invierta la realidad, porque la realidad es que el presupuesto es del puerto aunque el Estado lo suma en sus cuentas. Ésa es la realidad, así que no le dé la vuelta a los números, porque las cuentas están muy claras.

No hay suministro, es necesario que lo tenga ya, ya vamos tarde, 2012, tuvieron un año, tampoco hicieron nada, tuvieron un año 2011-2012, pero bueno, va, tienen hoy la oportunidad de rectificar y decir que es verdad que se han equivocado, que el puerto necesita el apoyo de todos los partidos políticos, de todas las administraciones y de todas las instituciones, sumémonos hoy aquí y llevemos un claro mensaje al ministerio porque todos estamos por la labor de que el puerto de Algeciras tenga las infraestructuras que merece, infraestructuras de primera, tanto en la red eléctrica como en el ferrocarril.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Entiendo...

La señora ARRABAL HIGUERA

—Las enmiendas...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Entiendo, señoría...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 126

X LEGISLATURA

3 de febrero de 2016

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, las enmiendas.

La primera la rechazamos porque, desde luego, no estamos de acuerdo con la redacción del punto que...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿No la acepta?

La señora ARRABAL HIGUERA

—No la aceptamos.

Y en la segunda, sí es cierto, y yo en mi primera intervención lo dije, lo sabía cuando íbamos a debatirla, pero entendí que en el mismo debate se podía corregir, pero, bueno.

En el punto 2 de la proposición no de ley, que está ahí, aceptamos que se incorpore, que quitemos el 2019 e incorporemos el 2018.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Se acepta?

La señora ARRABAL HIGUERA

—La redacción suya no, yo acepto que el 2018 se incluya en mi redacción.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Acepta la transaccional?

Sí, acepta la transaccional y la incorporamos, ¿de acuerdo?

La señora ARRABAL HIGUERA

—Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Pasamos a la cuarta...

Diecinueve por 18, ¿lo habéis entendido, no?

Señora Arrabal, señora Arrabal, perdón, señora Arrabal: 19 por 18, ¿no?

Correcto.

10-16/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a la firma del convenio con la Sareb

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a la firma del convenio con la Sareb, que propone el Grupo Parlamentario de Podemos.

Señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Muchas gracias, señor presidente. Señorías.

Andalucía sigue liderando la cifra de desahucios en España, con el 24% del total de desalojos que se registraron el año pasado. No lo decimos nosotros, es un dato que aparece en el informe del Consejo General del Poder Judicial hecho público el pasado mes de octubre.

Por poner un ejemplo concreto, en la provincia de Almería, durante el año 2015 se registraron 10.000 desahucios, casi tres al día. Un hecho más sangrante aún si se tienen en cuenta los datos del Instituto Nacional de Estadística, según los cuales, el 77,6% de los desahucios registrados en 2014 lo fueron de la vivienda habitual, lo que traducido quiere decir que se dejó a miles de familias sin hogar.

Hace ya cinco meses que el señor consejero se reunió con el presidente de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria, Sareb. Se suponía que de ese encuentro debía salir el convenio que permitiría la cesión de viviendas para uso social. El objetivo es que las viviendas cedidas pudieran ofrecerse a familias con problemas a través de alquileres y uso temporal de las mismas en condiciones favorables. El consejero anunciaba entonces que los resultados de los acuerdos se verían antes de final de 2015. Estamos ya en febrero de 2016, y nosotros y toda la ciudadanía andaluza seguimos esperando.

Es un asunto de tal gravedad que incluso la Oficina del Defensor del Pueblo ha abierto una queja de oficio a la Junta de Andalucía, que también ha hecho extensiva a las diputaciones y a los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, por no haber cerrado ya la cesión de 850 viviendas en toda la comunidad autónoma. Incluso Amnistía Internacional considera que las medidas que se están tomando por parte de las distintas administraciones no son suficientes para cumplir con las obligaciones que exige el Derecho Internacional en cuanto a derechos humanos. Y mientras tanto, según han publicado algunos medios de información, la firma del convenio no va a ser inminente, y lo dicen aludiendo a fuentes de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Reconozcamos que algo tenemos que estar haciendo mal cuando en Andalucía este convenio ni está ni se le espera, y mientras nosotros deshojamos la margarita otros se han puesto a trabajar y ya tienen sus convenios: Cataluña, Aragón y País Vasco y el Ayuntamiento de Barcelona.

No sé en qué mundo vive la consejería. En el mundo en el que vivo yo, cada día hay decenas de familias que se quedan en la calle, familias que hace unos años lo tenían todo y que hoy no tienen nada, ni siquiera el respaldo de la Administración pública, que se supone que debe velar por su bienestar.

Recordemos que la mayor parte de estos desahucios siguen siendo producidos por ejecuciones hipotecarias, aunque también es destacable el notable incremento en los que tiene su base la aplicación de la Ley de Arrendamientos Urbanos. Son miles de familias las que también ha perdido los locales en los que se asentaban sus negocios. Estamos ante una aplicación estricta de la legislación, que sigue produciendo cada día más dramas sociales, frente a la inacción de las administraciones públicas, que siguen mirando hacia otra parte, sin impulsar las medidas sociales que podrían frenar la situación de emergencia social a la que hemos llegado. No se entiende que el porcentaje de viviendas para usos sociales en el conjunto de España siga siendo del 1%, frente a lo que está ocurriendo en otros lugares de nuestro entorno, como en los Países Bajos, 32%; Austria, 23%; o Francia, el 17%.

Y el problema es que ni mucho menos hemos acabado con el problema de la especulación sobre la vivienda, esta especulación que dio origen a la burbuja que nos ha traído hasta el desastre actual. Y lo digo porque el 65% de los compradores de casas son fondos de inversión que, como todos sabemos, están amparados por entidades financieras; es decir, la historia se repite. Volvemos a tener los mismos personajes y casi los mismos argumentos, lo que sí ha cambiado es el escenario de fondo, ahora no nadamos en la abundancia de hace unos años, ahora la gente lo está pasando mal, muy mal. Y eso hace que los débiles sean más débiles y los fuertes más fuertes. La desigualdad se ha incrementado hasta situarnos como uno de los países de la Unión Europea en el que existe más diferencia entre los ricos y los pobres. Un panorama desolador en el que la única respuesta de la Junta de Andalucía es «lo estamos estudiando». ¿Hasta cuándo se va a estar analizando la situación? ¿Hasta que el problema se haya resuelto por sí solo? Ante situaciones difíciles hacen falta políticos valientes; ante problemas cruciales hacen falta respuestas diligentes e inmediatas. Se hace necesario impulsar cuanto antes medidas que frenen una nueva expansión de la especulación sobre un sector tan sensible e importante para el bienestar de nuestros ciudadanos como es el de la vivienda. Y, lo que es más importante, se hace necesario emprender acciones políticas urgentes que den solución a quienes ya están en la calle y a quienes lo van a estar. No utilicemos la estrategia del avestruz, saquemos la cabeza del agujero, veamos la realidad y actuemos en consecuencia.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Comienza el turno de intervenciones. Y recuerdo a los grupos parlamentarios que al terminar esta PNL se procederá a la votación de los cuatro.

En primer lugar, tiene la palabra su señoría, en nombre de Izquierda Unida, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Es verdad que la relación de nuestra comunidad autónoma con la Sareb difiere de la que tienen otras comunidades autónomas en el resto del país. Y que con la Sareb tenemos algunas cuentas pendientes. En primer lugar, la verdad es que no sabemos desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida qué es lo que

habrá ocurrido en la sanción millonaria que en la anterior legislatura le impuso la Consejería de Fomento y Vivienda a la Sareb por ocultar la tenencia de viviendas públicas y no comunicarlo a los registros de demandantes de vivienda, tal y como la ley establecía. La sanción quedó puesta, el desarrollo de ese expediente sancionador ya ha correspondido a la presente legislatura, no sabemos qué suerte habrá corrido.

Pero de las muchas cosas que le debe Andalucía a la Sareb le debe un informe falso, con el que avaló el recurso de inconstitucionalidad de la Ley de la Función Social de la Vivienda, en el que declaró que aquella ley podía perturbar el equilibrio del mercado financiero sobre el que operaba para restaurar la toxicidad de aquellos activos de los que se había hecho cargo, y donde reconocía la tenencia de obra de vivienda pública. De ahí vino la sanción, y de ahí también nos enteramos que luego no tenía las viviendas que decía, que, por tanto, el informe que había presentado era falso pero servía para avalar un recurso político que nos ha impedido tener en vigor una Ley de la Función Social en Andalucía, que, efectivamente, hubiera podido proteger a las personas vulnerables a las que se refería el proponente en su intervención y que recoge el texto de la iniciativa. Iniciativa que vamos a respaldar. Aunque nos gustaría que de salir adelante no sea la Sareb la que escoja las viviendas que pone a disposición de la comunidad autónoma. Y qué menos que después de haber fabricado un relato falso para justificar que tengamos la única ley que ha producido un parlamento en nuestro país contra los desahucios y frente a las empresas que los estaban provocando, qué menos que la comunidad autónoma pueda decidir de entre las viviendas que se convenie cuáles son las que requiere para satisfacer las necesidades de las personas vulnerables que las habitarían.

Me salto, porque es de sobra conocido por ustedes el posicionamiento que tiene nuestro grupo parlamentario sobre la Sareb como tal, sobre lo que está haciendo, sobre con qué lo está haciendo y sobre la mercantilización obscena del mercado inmobiliario, que se mantiene a día de hoy..., no solo se mantiene sino que está gestando la formidable segunda burbuja inmobiliaria, que se volverá a pinchar y volverá a tener consecuencias sobre las mismas personas, que además ahora están siendo objeto de especulación aun cuando todavía siguen dentro de las viviendas. Porque estos fondos, como la Sareb, ya andan vendiendo y comprando viviendas incluso con las personas dentro. Por no hablar de lo que se ha hecho desde el ministerio, con altos cargos que han puesto a disposición de fondos viviendas públicas, como hemos sabido en los últimos días. Responsables del mismo Gobierno que nos dijo de todo, y todo incierto, para parar una legislación que, por otra parte, no hubiéramos necesitado si el Gobierno central hubiera ilegalizado los desahucios, hubiera garantizado el alquiler social y hubiera previsto la dación en pago. Con tres modificaciones, avaladas por un millón y medio de firmas de ciudadanos, no hubiese hecho falta que ninguna comunidad autónoma buscase la fórmula, explorando el límite exterior de sus competencias, de proteger a la gente que hoy día está en manos de lo peor del mercado y de los golfos que han permitido que esas empresas se enriquezcan a costa de un derecho humano fundamental como es la vivienda.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, apoyamos, por supuesto, que se firme un convenio con la Sareb, en el caso de Andalucía, así como otras comunidades ya lo han hecho, para que, al fin y al cabo, las viviendas de la Sareb que se encuentran en territorio andaluz estén disponibles para los andaluces.

No me voy a extender mucho. Solo quería hacer algunos comentarios. Y es que se habla en la proposición no de ley de algunos aspectos como fijar un plazo de un mes, y como que de forma inmediata se pongan a disposición de las familias. Entendemos que hay un procedimiento administrativo que se debe cumplir, y que no se debe saltar, ¿no? Y, por otro lado, también se habla de habilitar un portal accesible a todos los ciudadanos para ver el estado de sus solicitudes respecto a las viviendas. Esto, lógicamente, tiene un coste. Entonces, nos preocupa que sale de un presupuesto que al final tiene que llegar a los ciudadanos, y que..., y que supone detraer de los derechos que tienen los ciudadanos a una vivienda. Entonces, no lo veo muy claro este quinto punto.

Pero, bueno, en general vemos bien la propuesta no de ley, aunque..., aunque adolece de algunas carencias.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

El Partido Popular de Andalucía ha venido denunciando que no se hiciera uso de las viviendas vacías de la Sareb desde hace dos años, que esta pusiera a disposición de las comunidades autónomas las primeras 2.000 viviendas. Ahora son ya 4.000 viviendas las que esta entidad, Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria, pone a disposición de las comunidades autónomas y de las grandes ciudades. En ese sentido, nuestro grupo ha registrado proposición no de ley en octubre de 2015, solicitando la firma inmediata del convenio.

Nos parece lamentable la falta de rumbo del Gobierno de Susana Díaz, dado que en la pasada legislatura la política de vivienda se basó en la confrontación con el Gobierno de la nación por la Ley de la Función Social de la Vivienda, que pretendía expropiar las viviendas a los bancos, y que fue declarada..., no por un gobierno, fue declarada inconstitucional. Ahora, sin embargo, valoramos positivamente que la Junta vaya a sentarse a negociar la utilización de las viviendas vacías de las entidades como Sareb, en vez de multar o interponer recursos. Esta fue la posición del Partido Popular en todo momento en las enmiendas de dicha ley. Y el Gobierno andaluz se abandonó entonces en los brazos de Izquierda Unida para no hacer nada. Puesto

que en 2104 Andalucía fue la comunidad autónoma donde más ejecuciones hipotecarias se inscribieron en toda España, el 25% de todas las practicadas en nuestro país, con una cifra vergonzosa de 29.645 ejecuciones hipotecarias.

Por tanto, ha sido positiva la creación de la Sareb por el Gobierno del Partido Popular para afrontar la grave crisis financiera e inmobiliaria, y más positiva aún la iniciativa de poner viviendas vacías a disposición de los alquileres sociales. Esto lo ha hecho un gobierno del Partido Popular. Pero, además, han sido siete comunidades autónomas y dos ayuntamientos, de todos los colores políticos, los que han firmado convenios para la utilización de estas viviendas. Cataluña, Galicia, Castilla y León, Aragón, Baleares, Canarias, País Vasco, y los ayuntamientos de Barcelona —con Ada Colau— y de Madrid —con Manuela Carmena—. Por lo tanto, nos parece muy bien, bienvenidos a las políticas sociales del Partido Popular, las que han permitido que durante estos años se hayan evitado 17.000 desahucios en España, 45.000 familias beneficiadas por medidas de reestructuración bancaria, 150.000 personas, 5.000 daciones en pago, 10.000 viviendas en un fondo social. Todo lo que acaba de decir la portavoz de Izquierda Unida, que no quiere reconocer, que no quiere ver que ha sido el Partido Popular quien ha paralizado los desahucios de las familias más vulnerables en toda España durante toda la legislatura. Lamentable que no se quiera ver. Pero hoy España es el país que menos desahucios ejecuta de la OCDE. Y, por lo tanto, medidas como esta nos parecen positivas y las vamos a apoyar.

Dice mucho que personas que han dado el salto a la política como activistas antidesahucios se apoyen en estas medidas del Partido Popular. Quiero recordar que esta sociedad, la Sareb, fue una iniciativa del Gobierno del Partido Popular. Por tanto, la iniciativa que hoy se debate es la traslación de los convenios que ya se han firmado en igualdad de condiciones, y el Partido Popular reclama a la Junta de Andalucía celeridad en la articulación del convenio, puesto que la Sareb dispone de viviendas, perdón, pone viviendas a disposición de la Junta a medida que el Gobierno andaluz las vaya solicitando y vaya identificando las necesidades territoriales y éstas, a su vez, se adapten a las viviendas disponibles de la entidad.

De ahí que nosotros hayamos aportado enmiendas y pido que se apoyen porque creo que aportan positivamente a la iniciativa para priorizar la adjudicación de las viviendas objeto de este convenio con la Sareb a las familias que hayan sido objeto de un proceso de desahucio, potenciando un marco de colaboración entre las oficinas del programa andaluz en defensa de la vivienda y los servicios sociales de los ayuntamientos, que son quienes al final se ven con el problema en sus puertas.

Por tanto, nosotros le pedimos al Gobierno andaluz, a Susana Díaz, que articule medidas inmediatas para que estas viviendas estén a disposición, además, de los ayuntamientos que no son grandes ciudades, que no pueden firmar este convenio directamente y que dependerán de la Junta de Andalucía.

Y también hemos aportado una enmienda en el sentido de que el camino del consenso y del diálogo no se agote con la Sareb, sino que se abran nuevas vías también para negociar con las entidades financieras e inmobiliarias radicadas en Andalucía la cesión de viviendas para uso social mediante acuerdos similares al convenio que se va a firmar con la Sareb, con el objeto de incrementar el parque público de viviendas andaluz y ponerlas a disposición de los andaluces afectados por procesos de desahucios.

Ésta es nuestra aportación.

Nada más. Muchísimas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su señoría, Carmelo Gómez, tiene la palabra.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Martínez, no dé usted la bienvenida a las políticas sociales del PP porque sabe perfectamente que discrepamos de esas políticas sociales, que significan el copago sanitario, la eliminación de la Ley de la Dependencia, la Reforma Laboral que se ha llevado los derechos de los trabajadores conseguidos tras arduas luchas sindicales en un minuto por el retrete.

Es decir, que nosotros no tenemos absolutamente nada que ver socialmente con el Partido Popular. Así que no intente desviar la atención ni engañar a nadie, entre otras cosas porque aquí ya sabemos perfectamente lo que defendemos cada uno de nosotros. Para nosotros, la política de vivienda ha sido una prioridad; ha sido, es y será una prioridad.

Y señoría De los Santos, cuando se cuentan las cosas vamos a contarlas enteras, no a trocitos, porque para hacer un análisis exacto de las circunstancias hay que hablar en la totalidad. Si la Junta de Andalucía no ha podido, se lo ha explicado muy bien la portavoz de Izquierda Unida, no ha podido poner más medidas encima de la mesa es porque un Gobierno, el Gobierno central, la ley que aprobamos en el Parlamento de Andalucía por mayoría de esta Cámara y, por tanto, por mayoría de los representados de los andaluces, la Ley de la Función Social de la Vivienda, fue llevado al Constitucional por el Gobierno central.

Que sí, que fue el Tribunal Constitucional después quien declaró algunas de sus partes anticonstitucionales, pero si no lo hubiera hecho el Gobierno central no estaríamos hablando ahora mismo de ninguna situación que no tuviera defensa o solución para hacer frente al problema de la vivienda.

Es decir, que aquí no ha habido un Gobierno autonómico que ha mirado a otro lado frente a ese problema y, en este sentido, sí.

Yo, como parlamentario que estuve en la anterior legislatura, si de algo me siento orgulloso fue del día que fuimos vanguardia, ese Gobierno de progreso que se conformó en Andalucía para dar una solución completamente distinta y diferente a la política de viviendas. Otra cosa es que no se nos dejase hacer, y eso, evidentemente, la responsabilidad es de quien es.

Y también otra aclaración: desde la Consejería de Fomento y Vivienda no se ha dejado de trabajar en ni un solo momento para firmar este convenio con la Sareb. Lo anuncia el consejero a principios de septiembre, pero es que se va a firmar dentro de días, y lo saben todos los que estamos aquí presentes, los distintos portavoces.

Es más, se han incluso... —y yo, si alguien no lo sabe, se lo explico—, se han trasladado ya a la prensa cuestiones concretas y específicas de las que van a formar ese convenio.

Y si se ha retrasado un poco más es porque algunas veces las cuestiones de convenio tienen su proceso de negociación, que no se puede nunca cuantificar, exactamente, y ahora mismo el convenio está en estu-

dio por parte del gabinete jurídico de la Junta de Andalucía para que eso, evidentemente, esté con todos los pareceres a favor, entre otras cosas porque, evidentemente, es un convenio entre la Junta de Andalucía y la Sareb que tiene su enjundia y que, evidentemente, tiene que ser estudiado desde el punto de vista jurídico.

Que el objeto de esta negociación no ha sido otro que poner a disposición viviendas sociales en aquellos lugares en los que exista una mayor demanda social, en función de los datos reflejados, como no puede ser de otra manera, por los proyectos públicos municipales demandantes de viviendas protegidas.

Estas viviendas, se lo adelanto, se les han ofrecido en alquiler a unos precios asumibles para personas que tengan, evidentemente, unos bajos niveles de renta.

Parte de estas viviendas se destinarán al alojamiento en especiales circunstancias de protección, y quiero hacer mucho hincapié en esto, como pueden ser las mujeres víctimas de violencia de género o personas dependientes.

La Sareb cederá en usufructo un número inicial de 400 viviendas. No todas las que pone la Sareb en disposición están después en disposición para hacerlas útiles a la vivienda del conjunto de los ciudadanos, hay algunas que no reúnen esas condiciones mínimas, pudiendo, evidentemente, ampliarse ese número.

La Sareb va a recibir por parte de la Junta de Andalucía 75 euros al mes por cada vivienda que esté ocupada y 125 euros al mes por cada vivienda vacía.

Por su parte, la Junta de Andalucía se compromete, sin entrar en muchos detalles del convenio, a que el importe de la renta por alquiler no será inferior a 150 euros mensuales ni superior a 400 euros, y nunca superará el 30% de los ingresos de la unidad familiar.

Por lo tanto, precios sociales para un Gobierno social.

Y si yo puedo desvelar todo este tipo de detalles, evidentemente, es porque la firma del convenio es una firma inmediata y que, vuelvo a insistir, en política todo tiene sus tiempos, pero que no deja de ser, al menos para los socialistas, una prioridad la política de viviendas.

Y que con este tipo de cosas queda suficientemente claro que ha habido una manera de afrontar la crisis que ha sufrido este país de una manera muy distinta a la que ha hecho el Gobierno central. Y éstas son las medidas en las que tenemos que ir profundizando y ser capaces de revertir la situación en la que nos encontramos nosotros ahora mismo.

Sin entrar ya en muchos más detalles de renglones, de párrafos, de la proposición no de ley, que, por cierto, proposición no de ley que es la primera vez que yo veo en este Parlamento que se enmienda a sí misma, nosotros, como el espíritu es el que es, vamos a votar a favor y no vamos a entrar ya en discutir, como bien ha dicho también el portavoz de Ciudadanos, podría ampliarse mucho más, se podría cuantificar mucho más, se podría especificar mucho más, pero en la esencia, en la filosofía, estamos de acuerdo. Tenemos un problema: solucionemos el problema.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Antes de darle la palabra, señor Gómez, las enmiendas no han sido admitidas a trámite por la Presidencia.

Tiene la palabra el portavoz, señor Gil de los Santos, y tiene que referirse, sabe que hay dos enmiendas del Partido Popular.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer, en primer lugar, el apoyo recibido a esta proposición no de ley y quiero manifestar nuestra total disposición para apoyar a la Consejería de Fomento y Vivienda en todo aquello que sea necesario, de forma que pueda hacerla realidad en el menor plazo de tiempo posible.

Me sumo también a la denuncia de Izquierda Unida sobre la ocultación de la Sareb y esperemos que tenga una pronta respuesta.

También nuestro respaldo a que sea la Junta la que elija las 850 viviendas que reúnan las condiciones habitacionales adecuadas y que no sea unilateralmente la Sareb la que lo imponga. Nosotros nos referimos a la cantidad de viviendas, 850, y no tienen por qué ser aquellas que en un primer momento haya ofrecido la Sareb, porque entendemos que, entre otras cosas, la localización debe asegurar la integración social.

Aceptamos las enmiendas del Partido Popular.

Señorías, como decía en mi primera intervención, la vivienda se ha asociado en los últimos años con un bien de consumo, como ha dicho también la compañera de Izquierda Unida. Una mercancía que, además, ha ofrecido durante años grandes beneficios a quienes comercian con ella.

Muy oportunamente se ha ido borrando del subconsciente colectivo lo que hemos venido llamando en los últimos años como el valor social de la vivienda. De hecho, la frialdad de la palabra «vivienda» se ha impuesto a la más personal de «casa» o a la de «hogar», incluso. En el Tribunal Constitucional pues parece que tampoco saben el significado social de la vivienda.

La pérdida de ese valor esencial ha sido la base sobre la que se ha dibujado ese mapa del horror que son los desahucios que pueblan toda nuestra geografía.

Fue un tiempo de liberalismo salvaje, fueron unos años de múltiples errores, desde la acción política fallida con medidas que, en lugar de controlar, servían para alentar los desmanes en el sector de la construcción y en el financiero, que le servía de soporte. Y lo peor es que se legislaba para endurecer las condiciones que se aplicaban a los compradores. Claro que esa lógica del todo vale, nadie se percató de las repercusiones sociales que tendría con el paso de los años. Deberíamos haber aprendido de nuestros errores, pero se ve que no ha sido así, después del estallido de la burbuja deberíamos haber empezado a defender ese valor esencial del hogar frente al carácter mercantilista que subyace bajo el concepto de vivienda. Deberíamos haber priorizado la defensa de quienes han sufrido la peor parte de la especulación, me refiero a los propietarios frente a la banca.

Al final, resulta que todos, incluidos los desahuciados, hemos tenido que contribuir a rescatar a la banca, mientras los episodios de desalojo se multiplicaban en España y en Andalucía, en concreto. Cifras y porcentajes que esconden la cara amarga de la crisis, que son las historias con nombres y apellidos de miles y miles de personas en nuestra comunidad. Gente a la que se ha tratado de convencer de que el derecho a la vivienda era solo una bonita frase en la Constitución pero vacía de contenido. Gente a la que se ha tratado

de convencer de que ellos también han sido responsables de la crisis. Ahora tenemos la oportunidad de empezar a desmontar ese convencimiento falaz y construir el argumento contrario, la vivienda, la casa sí es un derecho, y las administraciones públicas tienen que velar para que sea una realidad, de forma que todas las familias de Andalucía, con independencia de su lugar de residencia o su situación, tengan la oportunidad de acceder a una vivienda digna.

La Junta ya cuenta con un parque de vivienda pública para uso social, ahora lo que se plantea es su ampliación. Y, sin duda, este convenio con la Sareb permitirá avanzar en ese sentido, serán más de 800 viviendas las que se incorporen a ese parque público para su destino a uso social. Y, esperemos que sean más y más de diferentes formas, y no solamente mediante la Sareb, sino que tenemos instrumentos que hay que potenciar.

La Administración debe usar todas las herramientas que tiene a su disposición para mejorar el bienestar de sus ciudadanos, este es uno de los pilares básicos del Estado del bienestar. Pero si importante es avanzar en el incremento del número de viviendas disponibles para uso social, también lo es que contemos con unos reglamentos de gestión justos y ágiles. No podemos estar aburriendo a los ciudadanos con trámites burocráticos interminables, con gestiones complicadísimas cuando todo se puede hacer de una forma más sencilla. Es evidente que la Administración debe ejercer el control sobre los bienes de carácter público, pero no se puede trasladar a la población la sensación de que ese control es un celo administrativo excesivo que sobrepase las líneas de la lógica. La ciudadanía espera que entendamos sus problemas y les demos soluciones. Nadie entendería que le ofrezcan a la Junta 850 viviendas y se dedicara a marear la perdiz sin ponerlas rápidamente al servicio de quienes más lo necesitan. Ese también es el valor social de la política.

Señorías, reitero mi agradecimiento por la aprobación de esta proposición no de ley y confío en que realmente sirva para contribuir a la mejora de la situación de las miles de familias de Andalucía que las necesitan.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Vamos a pasar a las votaciones de las cuatro proposiciones no de ley. En primer lugar, la proposición no de ley relativa a la puesta en servicio de trenes de cercanía en Villa del Río, Córdoba, Palma del Río y Córdoba-Puente Genil, que Izquierda Unida acepta una enmienda del Partido Popular y, por lo tanto, sometemos a votación esa PNL más..., con esa enmienda.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Para pedir votación separada de los puntos..., del punto primero y del punto segundo, 2.1 y 2.2. Tres, tres puntos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tres puntos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Punto 1... ¿Perdón? Punto 1...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Punto 1, el punto 2.1 y el punto 2.2.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Y el dos. ¿Vale?

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por tanto, en primer lugar, sometemos a votación el punto 1.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a votación el punto 2.1.

Se inicia la votación.

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

Y pasamos a votación el tercer punto, que es el 2.2.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 11 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

Pasamos a la segunda proposición no de ley que formula el Grupo Parlamentario Popular relativa a la comisión..., relativa al metropolitano de Granada. El grupo..., ahora mismo, el Grupo Popular aceptó, tenía dos puntos, un tercero y cuarto puntos...

La señora NIETO CASTRO

—Yo le pediría votación separada, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Petición separada, lo suponía.

Petición separada del punto 1, del punto 2... ¿Os parece que puedan ir juntos el 3 y el 4?, ¿eh?, ¿os parece que puedan ir juntos el 3 y el 4? Bien.

Entonces, votación del punto 1, todo el mundo se sitúa en el punto 1, ¿no?

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 9 votos a favor, 7 votos en contra y ninguna abstención.

Pasamos al punto 2, que es revisar el convenio.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado al haber obtenido 5 votos a favor, 11 votos en contra y ninguna abstención.

Y ahora votamos los puntos 3 y 4, que fueron aceptados por el Grupo Parlamentario Popular, que eran de Podemos.

La portavoz del Grupo Socialista...

La señora SERRANO REYES

—[...] que no estamos en contra de todo...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pues, pues, vota, levanta la mano.

Se entiende, en contra de la proposición no de ley, no del metro de Granada. Perfecto, perfecto.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados al haber obtenido 9 votos a favor, 7 votos en contra y ninguna abstención.

Quedan aprobados los puntos 3 y 4. Sí, el 1, el 3 y el 4 quedan aprobados, el 2 queda rechazado.

Pasamos al punto tercero de la PNL relativa a las infraestructuras eléctricas por la ampliación del puerto de Algeciras. Recuerdo a la portavoz, señora Arrabal, que ha aceptado...

Señora Arrabal, por favor, estoy seguro de que me atenderá un poquito. Ha aceptado del Partido Popular..., vamos a llamarla una transaccional relativa... ¿De acuerdo? Por tanto, se vota la PNL completa más el añadido de la transaccional que formuló el Partido Popular.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Perdón, para pedir votación separada de los puntos 1 y 2.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no puede..., es que... ¿eh?

No, no, no procede.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

— A ver, pedimos votación separada.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Venga, entonces, ¿cuántos puntos tenemos ahí? Dos.

Votación separada pide el Partido Popular, no se pidió antes en la intervención, pero no, no...

Punto 1.

Se inicia la votación.

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

Y ahora el punto 2.

Se inicia la votación.

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

Pasamos, pasamos... estamos terminando, señorías, señorías, estamos terminando.

[Rumores.]

Señorías, estamos terminando.

Le puedo asegurar, señora Arrabal, que no me he movido de aquí en todo el tiempo, ¿eh?, y, por tanto, tengo tantas ganas de terminar como cualquiera.

Bien, punto cuarto, se aceptan dos..., las dos enmiendas del Partido Popular, digo..., en los puntos 6 y 7, dos enmiendas, ¿de acuerdo? Las otras..., bien.

¿Votos a favor de la firma del convenio con la Sareb?

Se inicia la votación.

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

Señorías, se levanta la sesión.

