

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 29 de junio de 2016

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000577. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la Comisión Mixta de Metro de Granada.
- 10-16/APC-000601. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre acuerdos de la Comisión Mixta de Metro de Granada, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Luciano Alonso Alonso, Dña. Modesta Romero Mojarro y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.
- 10-16/APC-000621. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la Comisión Mixta de Metro de Granada, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-16/APC-000578. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del proyecto de puerto seco de Antequera, Málaga, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-16/APC-000586. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la política de mantenimiento y conservación de las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000898. Pregunta oral relativa al futuro del tranvía de Vélez-Málaga, su puesta en funcionamiento y su gestión, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-16/POC-000934. Pregunta oral relativa a la variante oeste en La Palma del Condado, Huelva, formulada por los Ilmos. Sres. D. Julio Jesús Díaz Robledo y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-000955. Pregunta oral relativa a tasa de pesca desembarcada en los puertos de Andalucía, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Marta Bosquet Aznar y Dña. María Carmen Prieto Bonilla, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-001049. Pregunta oral relativa al Plan de Vivienda 2016-2020, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001050. Pregunta oral relativa a viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001074. Pregunta oral relativa a la línea férrea Linares-Vadollano, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz y D. Daniel Campos López, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001075. Pregunta oral relativa a la iluminación del puente del Odiel, Huelva, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000191. Proposición no de ley relativa a la situación de las líneas ferroviarias de la provincia de Almería, presentada por los GG.PP. Socialista, Popular Andaluz, Podemos Andalucía, Ciudadanos e Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-16/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a viviendas sociales de la barriada Las Huertas, en Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

10-16/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de la barriada de Alcosa, Sevilla, presentada por el G.P. Socialista.

10-16/PNLC-000208. Proposición no de ley relativa a la creación de una oficina del servicio de vivienda en la comarca de la Costa de Granada, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y cinco minutos del día veintinueve de junio de dos mil dieciséis.

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000577, 10-16/APC-000601 y 10-16/APC-000621. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la Comisión Mixta de Metro de Granada (pág. 7).

Intervienen:

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

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

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

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

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

10-16/APC-000578. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del proyecto de puerto seco de Antequera, Málaga (pág. 25).

Intervienen:

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

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

10-16/APC-000586. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la política de mantenimiento y conservación de las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía (pág. 33).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000898. Pregunta oral relativa al futuro del tranvía de Vélez-Málaga, su puesta en funcionamiento y su gestión (pág. 42).

Interviene:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

10-16/POC-000934. Pregunta oral relativa a la variante oeste en La Palma del Condado, Huelva (pág. 45).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000955. Pregunta oral relativa a tasa de pesca desembarcada en los puertos de Andalucía (pág. 48).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001049. Pregunta oral relativa al Plan de Vivienda 2016-2020 (pág. 51).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001050. Pregunta oral relativa a viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva (pág. 55).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001074. Pregunta oral relativa a la línea férrea Linares-Vadollano, Jaén (pág. 58).

Intervienen:

D. Daniel Campos López, del G.P. Socialista.

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

10-16/POC-001075. Pregunta oral relativa a la iluminación del puente del Odiel, Huelva (pág. 61).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000191. Proposición no de ley relativa a la situación de las líneas ferroviarias de la provincia de Almería (pág. 64).

Intervienen:

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

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

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-16/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a viviendas sociales de la barriada Las Huertas, en Sevilla (pág. 75).

Intervienen:

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

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

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

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

Votación del punto 1: rechazado por 7 votos a favor, 7 votos en contra, una abstención, por aplicación del voto ponderado.

Votación de los puntos 2, 3 y 4: aprobados por 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

10-16/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a rehabilitación de la barriada de Alcosa, Sevilla (pág. 83).

Intervienen:

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

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

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-16/PNLC-000208. Proposición no de ley relativa a la creación de una oficina del servicio de vivienda en la comarca de la Costa de Granada (pág. 90).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y siete minutos del día veintinueve de junio de dos mil dieciséis.

10-16/APC-000577, 10-16/APC-000601 y 10-16/APC-000621. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la Comisión Mixta de Metro de Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a comenzar.

En primer lugar, solicitud de comparecencia del Consejo de Gobierno para que el consejero de Fomento y Vivienda explique sobre la Comisión Mixta de Metro de Granada. También ha formulado esta petición el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Podemos.

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, a continuación, para informarles sobre los acuerdos adoptados en la Comisión Mixta de Seguimiento del Metro de Granada, los ayuntamientos a los que afecta la implantación de este sistema metropolitano de transporte, que son, como ustedes saben, Armilla, Granada, Albolote y Maracena.

Las obras del metropolitano de Granada se iniciaron en abril del 2007 en el tramo entre Albolote y Maracena y continuaron en julio del año siguiente en la capital. La situación actual de las obras se circunscribe prácticamente a 300 metros en la estación de ferrocarriles de la avenida de Andaluces, que es donde está prevista la llegada del Ave. Y la comisión mixta, como máximo órgano de coordinación entre los ayuntamientos afectados y la Junta de Andalucía, tuvo la última reunión para, lógicamente, avanzar en lo que es la definición de las corresponsabilidades asumidas por cada uno de los ayuntamientos, por la Junta, desde el comienzo de la tramitación y de la firma de los acuerdos que vinculaban a todas las partes.

Estos acuerdos entre la Junta de Andalucía, los ayuntamientos de Albolote, Maracena y Armilla contaron con un calendario de pagos que hemos planteado de forma más flexible para que pueda ser digerido en función de las dificultades que, saben ustedes, todas las administraciones tienen en este momento, y los ayuntamientos también. De manera que los 11,9 millones de euros que se les giró a los ayuntamientos para que hicieran su aportación en la corresponsabilidad financiera que tenían con el metro, cada uno en proporción a su peso poblacional, lógicamente el que más la capital y los que menos Albolote, Maracena y Armilla, que tienen en torno entre el 5 y el 6% del peso poblacional del total al que afecta el metro, tenían que abonar 11,9 millones de euros de las obras ejecutadas entre el 2007 y 2011.

Sobre ese escenario el ayuntamiento de la capital cerró un acuerdo con la consejería en el 2014 que permitía que el requerimiento para el pago de esos 11,9 millones de euros, repartidos en las proporciones que antes les he señalado, lo hiciera hasta el final de 2017, y el resto de las obras, que desde el 2011 hasta la finalización, que será en diciembre de este año 2016 con la puesta en explotación, se comenzaban a girar a partir del año 2018, 2018, de forma que hubiese 30 años para poder digerir cómodamente la aportación financiera de los ayuntamientos, o en este caso el Ayuntamiento de Granada, a la cofinanciación.

¿Qué es lo que se ha planteado? Bueno, pues que el resto de los ayuntamientos más pequeños poblacionalmente tuviesen un trato similar al que ha tenido el Ayuntamiento de Granada, de forma que también tuvieran 30 años por delante para poder amortizar su aportación. El 82,9% de esos 11,5 millones lo tenía que aportar la capital, el 6% Maracena, el 5,90% Armilla, y el 5,17% Albolote. El resto, hasta los 450 millones de euros, que era el montante global de inversión, excluido material móvil, es decir, el 83%, lo aporta la Junta de Andalucía.

De la misma manera se trataba también de poner en concordancia algo que se ha hecho con el Ayuntamiento de Granada, que era compensar hasta un máximo de un 10% de esa aportación financiera, de forma que se pudiera descontar si los ayuntamientos demostraban que habían hecho obras que fuesen concurrentes en el objetivo a lo que pretende el metro; es decir, obras de movilidad sostenible, cualquier tipo de infraestructura que contribuyera a que los desplazamientos en el entorno metropolitano fuesen en la dirección de más ágiles, más seguros, menos contaminantes, todo lo que representan en términos de atributos positivos las obras de esta infraestructura ferroviaria.

De esa manera el Ayuntamiento de Granada compensó la inversión de la línea de alta capacidad, y de la misma manera pretendíamos que, en aras de la justicia lógicamente, el resto de los ayuntamientos tuviesen también esa compensación.

Bueno, básicamente, estos elementos junto a la ejecución de una serie de obras complementarias, en el caso de Granada capital la reurbanización del eje entre las calles Palencia y Arabial, que es una calle o un eje urbano muy importante, donde han transcurrido muchas de las obras, casi cuatro kilómetros de longitud, donde han transcurrido muchos de los acopios de los temas que han sido necesarios, lógicamente, introducir para el desarrollo de la obra. Por lo tanto, un deterioro asociado a la ejecución de las obras que ahora hay que restituir con esa obra de urbanización que está ya el proyecto terminado, en fase de revisión y supervisión, y para ser contratado.

En los mismos términos se plantean también el Ayuntamiento de Armilla y el Ayuntamiento de Maracena obras de reurbanización complementarias, en la calle Hornos, en Pedro Arroyo y Pablo Neruda, y en el caso de Armilla también obras que han sido recientemente adjudicadas, como es la calle Alhambra, que arrancarán en este mes de julio.

En cuanto al calendario y desarrollo de las actuaciones, bueno, pues los meses de agosto y septiembre se van a complementar..., o se van a completar las instalaciones y los sistemas pendientes. Saben ustedes que estamos terminando la obra entre Andaluces y la zona universitaria, un poco más de trescientos metros de obra civil. Una vez terminada y producida la conexión de lo que es estrictamente la implantación de los raíles, estará en condiciones de que todos los sistemas de señalética, de comunicaciones, puedan estar operativos a partir del mes de agosto, septiembre, en todo el trazado, en los 16 kilómetros, y, por tanto, se puedan hacer las pruebas dinámicas a lo largo del eje completo, que hasta ahora no ha sido posible, hasta ahora solo ha sido posible hasta La Caleta, serán, por lo tanto, desde Albolote hasta Armilla.

Esta situación nos sitúa en estos momentos en un entorno de ejecución de la inversión global superior al 90%. Saben ustedes también que se está en fase de evaluación de las ofertas que se han hecho para participar en la operación de licitación que se publicó el 22 de marzo, terminó el 2 de mayo. Se han presentado realmente todas las empresas importantes del sector de operación ferroviaria que lo hacen en España, agrupadas en

cinco propuestas. Estamos en fase de evaluación para seleccionar la mejor de estas ofertas. El importe, saben ustedes que lo que se publicó eran 33,5 millones de euros para una vigencia de seis años, incluida la prórroga. En el mes de julio se hará la adjudicación a la mejor oferta, una vez que esté concluido ese proceso de evaluación. Y, por tanto, lo que pretendemos es que antes de final de año el metro esté en explotación, esté operativo, esté prestando servicio. Inicialmente la estimación que tenemos de usuarios, en términos de demanda, será de once millones y medio de usuarios el primer año de explotación. Por la experiencia que tenemos con los metros de Sevilla y con los metros de Málaga, irá creciendo, irá creciendo el número de usuarios, se irá fidelizando más gente a un sistema de transporte que es óptimo en términos de eficacia en tiempos de desplazamientos, de seguridad, de limpieza, de..., elementos que tienen con ver con la salud en términos de eliminación de polución ambiental. Estaremos pensando, con los datos estimados, que vamos a eliminar de la circulación del centro de Granada más de tres millones de vehículos y, por lo tanto, todos esos elementos contribuyen a que sea una infraestructura, una herramienta más, potente y poderosa, pero que en conexión con el resto de los sistemas de transportes urbanos y metropolitanos ofrezca la mejor garantía de movilidad para el conjunto de los ciudadanos. Y, por tanto, irá creciendo la fidelidad, a la luz de la experiencia de otros sistemas, en el resto de Andalucía, será con toda seguridad también evaluado muy positivamente por parte de los ciudadanos.

Los datos que tenemos últimos de metro de Málaga en el interanual han representado no solo un crecimiento del número de demandantes sino que ha crecido la calificación otorgada al sistema, en el continuo de 0 a 10 estaba en 8,7, que ya era una nota muy alta, la última evaluación está en el 9. De manera que, con esos precedentes, estimamos que vamos a ser capaces conjuntamente la Junta de Andalucía y los ayuntamientos de Maracena, Albolote, Armilla y Granada, de dar respuesta a lo que es una demanda, una demanda yo creo que, bueno, está en sintonía con lo que se está haciendo, saben ustedes, en el conjunto de ciudades europeas, donde se anticipan los acontecimientos y tratamos de buscar una fórmula de movilidad en las ciudades, alternativa al tránsito en vehículo particular, que está haciendo que en muchas ciudades europeas haya severas restricciones a la circulación de vehículo privado, con tasas impuestas, en algunos casos, con cierre del centro de las ciudades por razones de contaminación fundamentalmente. Y los datos que aparecen continuamente de la Organización Mundial de la Salud, datos de la propia Unión Europea en términos de contaminación atmosférica, y su negativo influjo en la salud de los ciudadanos, están colocando cada vez más en lo alto de la mesa la necesidad de ir avanzando en sistemas metropolitanos de transporte que den respuesta a esas necesidades de movilidad, ligadas básicamente a la actividad productiva, a la economía, también al ocio, que los ciudadanos demandan y quieren hacerlo con garantía de seguridad.

Este trabajo, este esfuerzo inversor de la Junta de Andalucía con los ayuntamientos, y reitero, con los ayuntamientos, no son proyectos solo de la Junta de Andalucía, son proyectos compartidos con los ayuntamientos. Estamos convencidos de que va a tener la más alta rentabilidad social y pretendemos que empiecen a disfrutar de ella los ciudadanos al final de este año 2016.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Comienza el turno de intervenciones. Les recuerdo que en la reunión de la Mesa quedamos en que PSOE y Podemos tienen dos intervenciones, y los demás grupos, una intervención de cinco minutos.

Como no veo a Izquierda Unida, en primer lugar, tiene la palabra por Ciudadanos don Carlos Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

[Intervención no registrada.]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No.

Los firmantes en el tema quedamos que eran dos intervenciones. Los demás solo una y de cinco minutos. Don Carlos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia.

Sin duda, la puesta en marcha del metro de Granada, como es previsible, a lo largo de este año o, bueno, en los próximos meses, es una buena noticia, va a ser una buena noticia el día que se produzca para los granadinos, para los andaluces, y especialmente para todos aquellos ciudadanos granadinos que han padecido las obras durante mucho tiempo, como suele ocurrir con este tipo de construcciones e infraestructuras, y con los continuos retrasos que se producen en cuanto a su puesta en marcha.

Nos gustaría hacer una serie de consideraciones acerca del metro de Granada. Por un lado, deseamos y esperamos que exista el necesario consenso que debe existir entre las instituciones, que no ocurra, por ejemplo, como en Málaga, como la situación que se está dando ahora en Málaga, en la que el ayuntamiento pretende modificar un proyecto de ampliación y no existe comunicación, no existen vías de diálogo para que no se produzca una situación de bloqueo. Soy optimista realmente respecto a lo que ocurra, aunque excede un poco de la comparecencia de hoy.

Entiendo y espero que en Granada esto no va a pasar, y por eso a lo que le invitamos es a concretar todos aquellos aspectos que puedan ser en un futuro objeto de controversia.

También es cierto que..., y aquí también invito a reflexionar a todos los grupos, que en el caso de Granada hay cuatro ayuntamientos implicados, con mayor predominancia el Ayuntamiento de Granada, y todos son del mismo signo político. Con lo cual, seguro que no va a haber problemas. En el caso de Málaga, sí. En Sevilla, además, tampoco.

Entonces, por eso nos gustaría llamar un poco la atención a todos los grupos..., que no se puede hacer de las ciudades y de proyectos tan importantes para una ciudad un campo de enfrentamiento político. Por eso, entendemos que los problemas que quizás ha habido o que sigue habiendo se clarifiquen, especialmente en

los aspectos de financiación, con los ayuntamientos de Armilla, Maracena, Albolote y especialmente Granada, que se busque el consenso por encima de los colores políticos.

También nos gustaría llamar la atención respecto a la necesidad..., aunque esto lo ha comentado, que las previsiones en el caso de Málaga, de Sevilla, se han superado, que es quizás lo normal, y nos alegramos de ello, porque unas infraestructuras de este calibre deben ser totalmente maximizadas en cuanto a su uso para que tengan la mayor rentabilidad social. En el caso de Granada, además, la ciudad de Granada, el entorno del área metropolitana de Granada, unos quinientos mil habitantes, tiene una alta tasa de estudiantes universitarios. Y entendemos que se deben hacer quizás bonos que faciliten su uso, bonos dirigidos a estudiantes, que faciliten su uso y animen a que la infraestructura sea lo más utilizada posible. También demandamos que exista intermodalidad con la línea de autobuses Rober, y que sea una infraestructura útil para los ciudadanos granadinos y para los visitantes, especialmente también para los estudiantes.

Por eso, pensamos que se deben concretar una serie de aspectos, para que no existan problemas financieros con ayuntamientos y para que el uso sea el máximo posible y que sea una infraestructura realmente útil, y que la previsión, según mis datos, de 12 millones de pasajeros al año, se quede corta. Ojalá que se quede corta y sea la máxima posible, para que al final el billete salga lo más barato a todos los ciudadanos, porque al final es una infraestructura que pagamos todos. Por tanto, cuanto más se use más económica nos va a salir, y también más utilidad social va a tener.

No tengo nada más..., solo plantear esas dos cuestiones, que me gustaría que nos contestara.

Muchas gracias. Gracias, señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien. Con la información que nos acaba de ofrecer, resulta muy gratificante comprobar que las administraciones, cuando hay voluntad política, se ponen de acuerdo. Que haya habido cuatro corporaciones municipales, como es el caso, y la Junta de Andalucía, que hayan llegado a acuerdos para lograr el avance y que, a finales de año, pueda estar funcionando el metro de Granada nos congratula, nos parece estupendo. Cosa que, como ha dicho el compañero ahora mismo, no sucede en otras ciudades, donde las administraciones no coinciden en el color político.

Solamente comentar que también ha tenido más valor la consecución del metro, porque en el metro de Granada, a diferencia de lo que ha ocurrido con el metro de Málaga y el metro de Sevilla, los 15,9 kilómetros del metro son íntegramente en superficie, lo cual hace que sea muchísimo más barato y por ello además se ha..., y que se ha beneficiado, además, de una subvención europea. Eso hace que los agujeros negros del

déficit y de los sobrecostes que han tenido los de Málaga y Sevilla..., en este caso, no sé si ha sido mayor o menor, pero de cualquier manera seguro que no ha llegado a los niveles del metro de Málaga, por ejemplo.

Como digo, me parece una gran noticia que se haya cerrado, por fin, el acuerdo con los ayuntamientos implicados de Armilla, de Granada, de Maracena, para que se ponga en explotación a finales de 2016. Que la Junta se haya hecho cargo, además, como acaba de decir el consejero, del 83%, que lo aporta, es una cuestión no baladí, puesto que los ayuntamientos se sabe los problemas que tienen de financiación en estos casos.

Nos parece además muy reseñable que se ponga en marcha, cuanto antes, ya que, efectivamente, como ha puesto de relieve el consejero, es una obra que implica la movilidad sostenible y todas las cuestiones positivas para el medio ambiente en cuanto a bajar los niveles de contaminación, de ruidos y de todas las cuestiones que implica la movilidad sostenible.

La cuestión que nos interesaba preguntarle al consejero tiene que ver con las estimaciones. Dice que se estima que implique a 11,5 millones de usuarios cuando se ponga en marcha, y nos gustaría saber si esa es la cifra, porque no lo tengo claro, entre otras cosas, no es por..., si la cifra estimada de usuarios que cabría esperar para que la rentabilidad de la infraestructura sea la óptima, ya que de todas maneras el esfuerzo inversor va a tener una alta rentabilidad social, no lo dudamos, pero que sea rentable en términos económicos desde el punto de vista de que, por ejemplo, en el caso de Málaga, las concesionarias tienen un acuerdo y han hecho cambiar el contrato para que la tarifa técnica de la que se tiene que hacer cargo la Administración, en este caso la Junta, pasó hace un tiempo de 1,94 euros por viajero a 4,21. Con lo cual, el déficit para las arcas de la Junta va a ser bastante considerable.

Y, bueno, esas dos cuestiones, sobre todo, lo del coste de la tarifa técnica, por viaje, si el número de usuarios que consideran de 11,5 millones sería el óptimo para que se cubran gastos y sea rentable económicamente, ya que socialmente asumimos que sí lo es. Y si realmente se va a poner en marcha a finales de año podremos comprobar la utilidad y el uso que se le da.

También nos gustaría comentar lo de la intermodalidad si está contemplada de forma que ya están negociándola con las administraciones locales y acuerdos para lograr un billete único en el caso de que haya intermodalidad y se puedan conseguir precios de billetes asequibles para los usuarios.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, Vanesa García.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, consejero.

Bien, la verdad es que esa foto de esta reunión última de la comisión que se produjo hace dos semanas, en la que se vende que se recuperan el diálogo y el consenso, la verdad es que lo que significa es que lo que

ha conseguido la consejería es tener a cuatro alcaldes totalmente sumisos a su partido y obedientes. Ayer lo comprobamos en el consorcio de transportes de Granada, y en esto pues también se ha comprobado.

Y lo digo porque, precisamente, usted lo ha explicado, lo que se acuerda en esa Comisión Mixta es flexibilizar los pagos a los ayuntamientos y la ejecución de las obras complementarias que se tienen que hacer en los distintos municipios, o sea, para extender y para homogeneizar lo que ya se había acordado con el Ayuntamiento de Granada en el año 2014, se acordó en 2009, pero se firmó la venta en 2014. Quiero decir que no era tan malo lo que pidió el Ayuntamiento de Granada, porque está usted diciendo que es muy bueno que se flexibilice. Por tanto, pues tampoco era tan malo lo que pedía el Ayuntamiento de Granada, y a veces es que lo que hay es que defender a los vecinos de tu ciudad en lugar de a tu partido. Eso es lo que ocurrió.

Y, mire, yo también le quiero hacer varias preguntas al hilo de todo lo que se ha acordado en esta Comisión Mixta y de lo que usted ha informado.

Ha hablado usted de que se va a flexibilizar el pago, dando más plazos para que los treinta años del convenio de 2006 comiencen a partir del 2018, cosa que era razonable y se lo han pedido los ayuntamientos durante muchos años; sin embargo, ustedes no han tenido miramientos en retenerles la Patrica en los peores años para esos ayuntamientos, sin, por cierto, ni siquiera enseñarles una sola certificación de obra cuando lo firmado en el convenio era de 276 millones, y, sin embargo, ya va la obra por 450. Convenio del 2006, consejero, con 276 millones, y se les empezó a todos, a los cuatro, a retener la participación en los tributos de la comunidad autónoma con cargo a esa aportación a la obra sin que vieses, como digo, ni una sola certificación.

Y mire, consejero, la obra del metro recibió unas subvenciones europeas de 863 millones de euros hace ahora justo un año, en julio del año pasado, y se le ha pedido a la consejería desde los ayuntamientos, desde los plenos municipales que representan a los vecinos de esos ayuntamientos, desde la Diputación Provincial de Granada, que representa la provincia de Granada, y desde esta Cámara, que representamos a todos los andaluces, se le ha pedido que reparta proporcionalmente la subvención entre los ayuntamientos, no que les dé el dinero, sino que se los compense de las obras.

Porque, como usted ha dicho, el total de la inversión civil de la obra del metro son 450 millones de euros, que con ese reparto firmado de pago del 83% Junta de Andalucía, 17% ayuntamientos, a los ayuntamientos les corresponde pagar 76 millones y medio. Sin embargo, si a ustedes, a la Junta, a la consejería, que les correspondería pagar 373 millones, se les resta íntegramente la subvención de 263, pues la Junta no va a pagar el 83% y los ayuntamientos el 17%; estamos hablando de un 60-40, que es totalmente injusto y que es ilógico.

Entonces, si vamos a cumplir el convenio, cumplámoslo en su integridad, aunque lo que se firmó en 2006 no tiene mucho que ver con lo que ha sucedido después.

Insisto, si se ha recibido una subvención, repercútase entre quienes están pagando las obras.

Las subvenciones para las obras, pues repercútase en quienes están pagando las obras, no résten-selo ustedes el cien por cien y sigan cargando a los ayuntamientos el dinero que se firmó o el porcentaje que se firmó, que es ese 17% y que, le insisto, es el doble de lo que se firmó, porque la obra se ha ido al doble de precio.

Y le vuelvo a recordar: eso se ha acordado por todas las cámaras o por todos los plenos que representan a los ciudadanos de Granada de estos cuatro municipios y a los andaluces.

Le insto a que usted recapacite...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego vaya terminando.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Voy terminando, señor presidente.

Le insto a que usted recapacite.

Y dos cosas más le quiero decir, señor consejero. La primera, también se aprobó que se auditase la obra. Usted dice que no hace falta auditar nada porque es la obra más auditada de España, porque, de hecho, Europa le ha dado una subvención y el Banco Europeo de Inversiones le dio un préstamo.

Se ha aprobado aquí, le insisto, nadie ha visto las certificaciones de obra ni por qué vale el doble. Usted me dijo la última vez que debatimos de esto que es que las obras soterradas, como no sabes lo que te vas a encontrar, pues valen muy caras. Y resulta que es que esta obra no es de un metro, que es de un tranvía y es en superficie.

Y, por último, me gustaría saber qué edad, para qué sirve esa empresa que se creó, Metro de Granada, S.A. Se creó en 2010 para la gestión, supuestamente, de todo esto, de todo lo que es el metropolitano de Granada, y que últimamente vemos que ha desaparecido, no existe porque las litaciones, todas las licitaciones últimas las ha hecho la Agencia de Obra Pública, la gestión la va a llevar el Consorcio de Transportes...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—... y, por tanto, no sé esa empresa para qué está, para qué sirve y a qué se va a dedicar.

Gracias, presidente, por su benevolencia. Y gracias, consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Castellanos, tiene usted la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Muchas gracias, presidente.

Gracias, consejero, por su información, que ha dado aquí, en esta Comisión de Fomento y Vivienda, sobre lo que este Grupo Parlamentario Socialista le pedíamos esta comparecencia, también del Grupo de Podemos y del Gobierno, que era para que informara sobre las reuniones que ha mantenido la Comisión Mixta sobre el

Metro de Granada, sobre el avance de esta importantísima obra, como usted bien ha dicho, para la movilidad, para el tráfico de personas, no solamente entre los ayuntamientos afectados, los cuatro ayuntamientos de Granada, Armilla, Maracena y Albolote, sino también de toda el área metropolitana granadina, con un transporte que en su día el Gobierno de la Junta de Andalucía, el gobierno socialista, pues, impulsó, que ha tenido un desarrollo no exento de complicaciones, en muchos casos lógicas y evidentes, en otros casos pues menos lógicas, y mucho menos después de escuchar a la señora portavoz del Grupo Popular intervenir, que es para que uno se sorprenda algunas veces de las cosas que se dicen y el desahogo con que se dicen. Y, bueno, en cualquier caso de lo que estamos hablando es de una obra que ya toca a su fin, que va a tocar a su fin a lo largo de este año y que va a significar un avance para la calidad de vida y el bienestar de los granadinos y granadinas y de todos aquellos que nos visiten y quieren un transporte sostenible, respetuoso con el medio ambiente y que además facilite la circulación de personas de una manera mucho más ágil, útil y eficiente.

Y para ello yo quiero valorar, y mi grupo valora como muy positivas, pues, las reuniones que se mantuvieron a mediados de este mes de junio por parte de usted, de su consejería, con los ayuntamientos afectados por el metro directamente, y reuniones en las cuales, pues, se hicieron, pues, o se llegaron a unos acuerdos que creo que hay que destacar, que hay que poner sobre la mesa, que hay que poner en valor, porque significan por un lado flexibilizar el calendario de pagos, de los compromisos que se firmaron en su día, insisto, que se firmaron en su día, luego por tanto estamos hablando de compromisos que nadie..., que no son imposiciones, son acuerdos firmados, son convenios, son acuerdos en tres partes, y además unos acuerdos que suponen que el 83% lo financiaba la Junta de Andalucía, de la obra, no de todo..., no de partes que forman la inversión que van a ser asumidas al cien por cien por la Junta, sino de la obra, descontados, pues, los elementos móviles, temas de tasas, tributos, etcétera, que sí quedan fuera. Por tanto no es..., no es real hablar de los 550 o 58 millones finales del coste del metropolitano, sino que hay que hablar en torno a 450 millones, de los cuales se van a repartir en función de lo que se convenió en su día, por tanto del 83% Junta de Andalucía y el 17% restante entre los cuatro ayuntamientos afectados. Teniendo en cuenta también que el reparto entre estos cuatro va en función de la masa poblacional, luego por tanto viene a suponer que Granada va a tener en torno a un 83% también, un ochenta y dos y pico por ciento Granada capital, mientras que el resto está desde el 6% de Maracena al 5,6, 5,9, de Armilla o de Albolote y de Armilla.

Por tanto, nosotros valoramos como importante, igual que lo hacen los propios ayuntamientos afectados, no porque los gobierne el PSOE, o los gobierne quien los gobierne, sino porque es razonable para los ciudadanos y es razonable lo que se plantea, que lo que en su día se pactó con el ayuntamiento de Granada, y se firmó la adenda el 2104, se asuma también y se extrapole y se firme con el resto de ayuntamientos. Es de sentido común, y lo que se ha hecho es así de razonable. Por tanto, nosotros valoramos positivamente igual que lo han hecho esos ayuntamientos el que esto sea así.

Independientemente de que se flexibilice y que por tanto al final de la obra, y una vez que sea asumido el primer pago, que se detrae de la Patrica, se prorrogue esos 30 años, hasta el 2048, el pago de lo que va a suponer el montante de la inversión, pues también nosotros queremos destacar no solamente este aspecto positivo sino también que se hayan concretado esas obras compensatorias, que ya lo hicieron con el ayuntamiento..., o se hizo con el Ayuntamiento de Granada, en el caso de las calles Palencia y Arabial, pero que también en el caso de Maracena, con las calles Hornos, Pedro Arroyo, Pablo Neruda, aparte de la avenida

de Argentina, se han concretado ahora, igual que en Armilla con la calle Alhambra, que suponen unas obras compensatorias, que también estaban reclamando estos ayuntamientos y que por fin han quedado concretadas y van..., y en licitación y en ejecución, para que también se resuelva lo que ha sido el tráfico alternativo por esas vías mientras que han durado las obras del metropolitano.

Y también nos parece importante destacar el 10% que se puede convalidar que lo que tienen que pagar los ayuntamientos en aquellas inversiones que supongan, pues, un apoyo al transporte sostenible, que en el caso de Granada era, pues, la LAC, y en el caso del resto de municipios, pues también puede ser convalidado con otras iniciativas. Por tanto, también un elemento importante.

Por tanto, y termino, presidente, desde este grupo parlamentario, independientemente de las demagogias que algunos quieran hacer, o que el Partido Popular quiera hacer, nosotros, desde el punto de vista razonable, de la razón y de los acuerdos con los cuatro ayuntamientos afectados, nos parece una buena noticia que en la conclusión de una obra muy importante para todos y para todas, pues aporta otro elemento de luz en la misma como este acuerdo o los acuerdos de la comisión mixta que se celebraron el 16 de junio.

Gracias, presidente. Gracias, consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellano.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Voy a intentar responder con la mayor rapidez que pueda a los temas.

Algunos temas han sido planteados de forma coincidente por los diferentes portavoces. El señor Hernández, la señora Molina, incluso la señora Vanessa García, plantean el tema del consenso. Miren, el tema del consenso está por encima de las circunstancias y del color político de cada ayuntamiento. Legítimamente los ciudadanos eligen a quien quieren que los represente en los ayuntamientos, y ha habido acuerdo con el Ayuntamiento de Granada, con el Partido Popular y ahora con el Partido Socialista. Por tanto, de sectarismo nada. Lo digo porque pareciera que el problema del Ayuntamiento de Málaga, que ha surgido por aquí también de paso, obedece a la diferencia de color político. En absoluto, obedece a una posición inexplicable, desde el punto de vista de la racionalidad jurídica, económica, de interés del conjunto de los ciudadanos, en el caso de Málaga. Hasta ahora, espero que lo acabemos resolviendo. Pero ha habido acuerdo con el Ayuntamiento de Granada, que era de otro color político. Por tanto, por encima de las circunstancias está el espacio de consenso, que además es el resultado de acuerdos que libremente suscriben administraciones que tienen competencia para decidir lo que quieren en función de los intereses de sus ciudadanos. Y esto fue un acuerdo planteado en el año 2006, como usted bien sabe, con libertad absoluta, desde el convencimiento de que se trabajaba en función del interés del conjunto de los ciudadanos, llegando a un punto de consenso y de acuerdo para desarrollar una infraestructura de esta naturaleza. Por tanto, eliminar de la duda cualquier espacio que represente sumisión, como usted dice, o planteamientos de color político similar para facilitar las cosas...

No, mire usted, por encima de eso hay lealtad en lo que tienen que ser las relaciones entre las instituciones cuando estamos hablando del conjunto de los intereses de los ciudadanos, como en este caso.

Lo que hemos hecho. Bueno, lo que hemos hecho yo creo que es lo que se espera de una Administración seria y responsable. Hay una cosa que me va a permitir usted, señora García, que le cite, porque no me parece adecuado que se quede en el aire una afirmación, que es el incremento de los costes respecto al momento precedente. Mire usted, en el año 2006 efectivamente se firma un acuerdo. Y ese acuerdo dice..., si usted lee literalmente, era una inversión estimada, estimada, decía «estimada». Y hablaba de 276 millones de euros. Yo le voy a decir cuáles han sido..., cuáles han sido... Perdón, señora García. Yo le voy a decir cuáles han sido los elementos diferenciales. Ahí no estaba contemplado, y se sabía, material móvil, 46 millones de euros. No estaba contemplado, y se sabía, los sistemas de comunicación, energía y señalización de todos los proyectos, 74,6 millones de euros. No estaba contemplado, y se sabía, 22,6 millones de euros, que era las asistencias técnicas, direcciones de obra, control de calidad..., todo lo que representa ese apartado del proyecto. Es decir, 143 millones de euros. Y se sabía. Esa cifra, por tanto, si se la sumamos a la anterior, ya estamos hablando de cifras diferentes. Pero es que además surgen elementos en el desarrollo de la obra, a petición, por ejemplo, del Ayuntamiento de Granada, con acuerdo de la Junta de Andalucía, por un cambio de trazado, que representa 37,5 millones de euros. Con un acuerdo con la Universidad de Granada, que representa 10,47 millones de euros, ¿eh?, para ir dando mejor servicio al campus. Con otro acuerdo con los ayuntamientos de Maracena, Armilla y Granada, para obras complementarias, que supone casi 9 millones de euros. Naturalmente ahí no están recogidos los costes de la fase de preexplotación y los gastos financieros derivados del convenio y del acuerdo financiero con el Banco Europeo de Inversiones y con la banca comercial, 25 millones de euros. Sume usted todo eso..., sume usted todo eso, y quedará solo, solo, respecto a la cifra final, que es el plan económico y financiero último con el que se está trabajando, 40 millones de euros, que obedecen además a lo que le voy a citar ahora.

Revisión de precios que exige la legislación de contratos de la Administración pública durante el desarrollo de la obra. Y eso es otro hecho que está ahí. Intervenciones arqueológicas, a las que usted antes se refería. La mayor longitud del paso inferior, por ejemplo, del paso del Violón, el paso inferior del Cerrillo de Maracena, y peticiones del Ministerio de Fomento en relación con los accesos a la A-44 a talleres y a cocheras, entre ellos la ejecución de un parquin en superficie, que por cierto está adjudicado, no se ha podido todavía empezar, lo digo en términos descriptivos, porque Adif no ha quitado los acopios que tiene sobre ese sitio para que se pueda ejecutar la obra que está ya adjudicada. La suma de todo eso es lo que da la cifra que le estoy diciendo.

Por tanto, no deje usted en el aire la especie de que aquí hay un espacio de opacidad, de incertidumbre... Esto está claro por todos los lados. Y está, no solo el Banco Europeo de Inversiones, los ayuntamientos con acceso a las cuentas, la Cámara de Cuentas, quien quiera... Y ustedes pueden tener acceso a toda la información con absoluta transparencia de en qué se ha gastado desde el primer hasta el último euro. Todos. Y, por supuesto, los ayuntamientos, más legítimos que nadie, porque son corresponsables financieramente del gasto.

Y lo que estamos diciendo es que en base a eso..., hombre, se puede intentar, criticar, y tiene todo el mundo el derecho de hacer un acercamiento crítico a las cosas. Porque todo es siempre susceptible de ser mejorado, pero no vale acabar dejando en el aire una duda, más o menos maliciosa, de que estamos ha-

ciendo un ejercicio carente de transparencia, que no es el caso. Y le vuelvo a reiterar, está al alcance del que quiera poder conocer exactamente, desde el primer hasta el último euro, dónde han ido a parar las inversiones programadas en el metro de Granada. Eso no es incompatible con que, efectivamente, yo haya dicho en alguna ocasión, y es cierto, que hay obras cuya definición por muy bien que esté hecho el proyecto es más complicada, todo lo que representa obras subterráneas en general, pero no en Andalucía, y no con este Gobierno. Si usted tiene interés, desde el punto de vista puramente del conocimiento de lo que ha pasado en 20 países, en los últimos 70 años, en más de 250 proyectos de obras analizados, verá usted que ha habido una desviación; en los proyectos de infraestructura ligados a transporte y con características de ese tipo, subterráneas, donde es muy difícil tener el proyecto también definido, una desviación en el 90% de los proyectos, en el 90%.

Bueno, y los datos, se lo he enseñado alguna vez, yo no sé si en esta misma comisión. El señor Gallardón, que era un emporio de buen gestor y de alcalde de la capital de Madrid, empieza los túneles de la M-30 con 1.700 millones de presupuesto y acaba con 5.600, solo. Y la línea del metro nuevo de Barcelona empieza con 2.500 millones y acaba con 6.000. En el nuevo aeropuerto de Berlín, por no coger solo ejemplos nacionales, empiezan con 2.830 millones y acaban con 5.400. Y en el eurotúnel empiezan con 4.500 millones de euros y acaban con 15.000.

Y esto no lo pretendo utilizar para justificar, en este caso, ninguna desviación, porque le he dado cuáles son las referencias y los datos de las desviaciones, que usted dice que son desviaciones, que yo le digo que están aquí los datos desde el primer hasta el último euro, en el caso del metro de Granada.

Otras consideraciones que se hacen por parte del portavoz señor Hernández. Bueno, la previsión de pasajeros el primer año es 11 millones de pasajeros. Y la previsión del año cuarto son 14 millones de viajeros, atendiendo, insisto, a las estimaciones de las mismas bases que hicieron pronosticar que los usuarios del metro de Málaga o el de Sevilla iban a ir creciendo en esos mismos términos. Por lo tanto, esperamos no equivocarnos.

Intermodalidad. Reflexión que hace también la señora Molina y creo que el señor Hernández. Bueno, pues supuesto, de eso se trata. No se trata de irrumpir con una nueva herramienta que sustituya a otra. Se trata de complementar, complementar, es verdad que estas herramientas, el metro tiene unas bondades respecto a otros sistemas que los demás lo tienen en menor medida. Porque el tiempo de desplazamiento de una plataforma reservada se sabe cuánto es, la contaminación se sabe cuánto es, estamos hablando de cambio climático, estamos hablando de respiración y polución del aire [...], estamos hablando de reducción de la aceptabilidad, estamos hablando del ahorro en términos de gasto incensario, en atascos, en combustibles, en accidentes, en pérdidas de jornadas laborales, que la Unión Europea ha estimado en un 2% de PIB. Bueno, de todo eso hablamos cuando hablamos. Pero tiene que ser complementario un modo de transporte con otro, necesariamente. Y para eso están los consorcios metropolitanos. Y lógicamente estamos no en la dirección del billete único, ya está el billete único, pero para el conjunto de Andalucía. De manera que un ciudadano que tiene un tique, una tarjeta para poder moverse en el metro metropolitano de Sevilla, lo puede hacer con la misma en Cádiz o en Granada. ¿Que también eso es mejorable? En eso estamos. Y hace poco, yo creo que la señora Martínez me interpelaba en relación con el Consorcio Metropolitano de Transportes de Sevilla, ¿no? Estamos avanzando en esa dirección...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted otra intervención después.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—De manera que yo creo que hay mucho espacio, lógicamente, para la controversia, para la discusión, para la legítima discrepancia, pero yo creo que aquí hay un espacio que debe ser un espacio no exento de crítica, porque, insisto, no pretendemos decir que seamos absolutamente perfectos, creo que esta es una iniciativa importante del Gobierno de Andalucía aflorada hace años. Que no hay ninguna comunidad autónoma de España que esté haciendo un esfuerzo sostenido de inversión agregada como el que está haciendo Andalucía simultáneamente. Y hablo del metro de Granada, hablo del metro de Málaga, del metro de Sevilla, del tren tranvía de la bahía de Cádiz y hablo de la necesidad de poner en marcha, y es una pregunta hoy también en este tema, del tranvía de Vélez-Málaga y el de Jaén. Por lo tanto, creo que se hace camino al andar y creo que en esta dirección estamos hablando del buen camino, como están caminando el conjunto de ciudades europeas, más preocupadas por estos asuntos.

Gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

En nombre del grupo proponente, Podemos, señora Molina, tiene usted la palabra por un tiempo no superior a tres minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, me ha aclarado algunas de las cosas que le he preguntado. Me acaba de comentar que las estimaciones previstas de viajeros son de 14 millones de viajeros, que ahora mismo hay 11, y que se prevén 14. No sé en base a qué exactamente consiguen esas estimaciones, y también me surgen dudas, porque supongo que tienen que ver esas estimaciones con la cantidad de población a la que, evidentemente, va a ofrecer el servicio.

Mi duda era por la comparación con el caso de Málaga en el que se esperaba que hubiera más de 20 millones de usuarios previstos en las dos líneas para hacer viable el proyecto económicamente, porque ya le comento, como he dicho antes, que desde el punto de vista social, rentable va a ser siempre, y desde el punto de vista de la sostenibilidad y de mejorar la calidad del aire y del ruido y de todas estas cosas, o sea rentabilidad social no la pongo en cuestión en absoluto. Pero no tengo claro ese número de viajeros que se alcanzará en el primer año y los catorce que se alcanzan a posteriori sean los suficientes como para rentabilizarlo económicamente, porque me preocupa, como le he comentado antes, lo de la tarifa técnica. No sé si en el caso del metro de Granada, y me lo puede aclarar ahora, en el caso del metro de Granada hay algún acuerdo similar al que hay con el de Málaga, en cuanto a la subvención que tendrían los costes que supondría para la Junta la tarifa técnica y los sobrecostes de la diferencia entre lo que cuesta al usuario y lo que costaría, en función del número de usuarios y del coste.

Y ya está. Esa es la única.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor Castellano, tiene usted la palabra por un tiempo no superior a tres minutos.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí, bueno, brevemente, yo insisto por parte del Grupo Parlamentario Socialista en la importancia que este proyecto ha tenido y va a tener, evidentemente, a partir de la puesta en marcha del mismo para la movilidad, para el tráfico y para lo que es, en general, el bienestar de un área metropolitana y de una ciudadanía donde estamos hablando, como decíamos, de cifras tan importantes como medio millón de viajeros que utilizan las distintas fórmulas de transporte. Y, por tanto, va a venir a contribuir a que el transporte se haga de una manera mucho más eficaz, eficiente y sostenible, en todos los sentidos, incluso en el sentido económico, y con las cifras, consejero, que usted ha aportado. Y es verdad que puede haber incertidumbre que hasta que se funcione, pues no vamos a aclarar, porque es lógico y porque razonablemente pues el volumen de usuarios y en otras cuestiones, aunque esas estimaciones estén realizadas, pues ojalá se incrementen en función del uso y la calidad del servicio que seguro que se va a prestar.

Y, por tanto, nosotros nos sentimos muy satisfechos con la puesta en marcha del metro, porque es una reivindicación que teníamos, porque es un compromiso que la Junta ha hecho y ha cumplido, y porque a su vez con estos acuerdos que hemos hablado anteriormente, lo que se pone en valor también es el diálogo, la conversación, el consenso con la administraciones locales, que, como usted bien ha dicho, sin tener en cuenta el color político. Porque, a ver, los colores políticos no siempre han sido como ahora, algunos recientemente, y por causas muy desagradables y muy desafortunadas, no lo digo por el resultado electoral sino por lo que ha supuesto que el nombre de Granada se vea empañado por un caso de presunta corrupción que ha desalojado al Partido Popular de la alcaldía de Granada, y eso no es agradable. Pero, hace poco tiempo, pues era

el Partido Popular el que gobernaba en Granada y el que tendría que dar muchas razones y muchas cuentas de lo que aquí pide, pero que no hace un mes, cuando hablamos del Ave, o cuando hablando del propio metropolitano pues el principal o la principal piedra en el camino férreo de este metro lo ha puesto el Gobierno del Partido Popular desde que se puso en marcha el mismo; por tanto, algo que decía la compañera de Podemos que no había, no había, en principio es verdad que no estaba previsto que hubiera ese tramo de tres kilómetros subterráneo por el Camino de Ronda, pero fue un empeño del Gobierno del Partido Popular, que a su vez asumió la Junta de Andalucía en ese diálogo permanente que ha encarecido el proyecto y que ahora, pues, tus caprichos los hacemos reivindicaciones y se las pedimos a la Junta de una manera absolutamente paradójica y cínica por parte de quien asumió el Gobierno y tenía la responsabilidad del Gobierno municipal en aquel momento, igual que en otras cuestiones, igual que en otras cuestiones, como es, por ejemplo, el final del metropolitano en la llegada a la intermodalidad de la estación de Andaluces, donde no solamente los montones de escombros son un problema, sino la propia gestión con Adif, con el Ministerio de Fomento, con el ayuntamiento, ha supuesto un permanente problema para retrasar el metro. Cómo un ayuntamiento gobernado por el Partido Popular hasta hace poco más de un mes, en vez de poner en marcha cuanto antes un sistema que le favorece de transporte, se ha dedicado a todo lo contrario, por vía propia o por vía del ministerio del Partido Popular, que es impedir o poner obstáculos que han supuesto, incluso, un sobrecoste, consejero, un sobrecoste en la obra del metropolitano en lo que ha sido tener que asumir costes que tenía que haber hecho Adif en la llegada a la estación, a la intermodalidad...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Castellano, debe ir terminando.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Por tanto —termino, señor presidente—, yo creo que todos tenemos que asumir la responsabilidad, y las responsabilidades de las partes que tengamos que asumir. Pero, de verdad, que el desahogo con el cual a veces uno escucha hablar al Partido Popular, como si no fuera con ellos, cuando ha ido con ellos durante muchos años parte de la gestión de este proyecto en lo que respecta al ámbito local, en el caso del Ayuntamiento de Granada, pues, hombre, yo creo que deja mucho que desear y yo creo que podemos, en referencia a, en contrario, alegrarnos del consenso, del diálogo y de lo que han supuesto los resultados de esta última comisión mixta y la gestión del Gobierno andaluz, en este caso pues protagonizado por su consejería, que usted representa.

Gracias, presidente. Gracias, consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellano.

Cierra este turno de intervenciones el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Una referencia a lo que plantea el señor Castellano, en nombre del Grupo Socialista, y la señora Molina.

La señora Molina habla de una previsión, de dónde surge la previsión de los once millones de usuarios inicialmente y la proyección de catorce en el cuarto año de explotación. Bueno, pues surge, como le digo, de la experiencia de los sistemas que estamos explotando ya, por un lado, y, lógicamente, de lo que parece que es el sentido común. Si estamos ofertando una mejor manera, más cómoda, más rápida, más segura, de movilidad de los ciudadanos en los entornos metropolitanos, habrá más gente incentivada a dejar su coche particular y utilizar el transporte público; por lo tanto, todo lo que supone la incorporación de herramientas potentes como esta, lo que hace es que vaya creciendo el número de usuarios, porque la gente gasta más en gasolina utilizando el coche particular, tarda más tiempo en desplazarse, en soportar un atasco, en buscar un aparcamiento. Además, en contribuir a eso que debe estar en la mente de todo el mundo, desde la conciencia individual de ser capaces de cambiar un modelo de relaciones con los sistemas naturales, especialmente perniciosos, yo creo que todo eso lo que estimula es un crecimiento de la demanda. Y, por tanto, las previsiones, como digo, no haciendo ninguna fantasía, sino en base a datos que han servido y han sido superados por la realidad en proyecciones en otras ciudades lo que estimo es que eso va a ser así.

Dice usted un dato del metro de Málaga, y no es correcto. ¿Me permite que le corrija? Las previsiones que había en la explotación del metro de Málaga, con las líneas 1 y 2 en explotación, era de 4.800.000 viajeros, usuarios, no llegaba a cinco millones. La realidad ha estado por encima de eso, ha estado por encima de eso y está creciendo, además. Yo le he dado datos del interanual, del interanual, que ha supuesto un crecimiento superior al 5% y un crecimiento también en la estimación en términos de puntuación otorgada al sistema, el 8,7 —es decir, que ya era alto—, al 9. ¿Dónde están los veinte millones de pasajeros estimados? Precisamente en la finalización, en la finalización de la infraestructura que ahora mismo está en desarrollo. Ahora mismo el metro termina, en el caso de Málaga, en el intercambiador de María Zambrano, estamos en desarrollo en la obra de allí, de María Zambrano hasta Guadalmedina, hasta el Corte Inglés, por entendernos, y de Guadalmedina hasta Atarazana, y lo que queda, y ese es el conflicto con el ayuntamiento, conflicto con el ayuntamiento provocado por el ayuntamiento, por incumplimiento de un convenio y un acuerdo adoptado y aceptado por el propio ayuntamiento hace tiempo, que es llegar al hospital civil. Cuando se acabe de terminar todo es cuando hay previsto un número de usuarios de 20,7 millones de usuarios, que es cuando efectivamente, siendo todos los transportes públicos deficitarios, todos, ¿verdad?, entrará en parámetros de racionalidad económica y tendrá un coste por ciudadano transportado similar al que tiene el metro de Málaga, perdón, el metro de Madrid, el metro de Barcelona, el metro de Sevilla o cualquier otro sistema de transporte. Ahora mismo es verdad que en este periodo transitorio, hasta que se finalice el resto de las obras, la diferencia entre la tarifa técnica y lo que se recauda por el billete es una distancia considerable, y lo está soportando el Gobierno de Andalucía, a sus expensas, pero lo que intentamos es, y tiene que ser, una llamada a la responsabilidad también del Ayuntamiento de Málaga, de que cuanto más acortemos ese periodo transitorio, en lugar de estar soportando por cada usuario transportado una cantidad que es desorbitada en este momento, lo colocaremos en los parámetros de racionalidad que tiene que tener.

En el caso del metro de Granada, los datos estimados de costes de explotación y de ingresos, con el número de usuarios que le he dicho, once millones, estará en un déficit, la diferencia entre los ingresos y los costes de explotación lógicamente arroja un déficit, que estará en el primer año, en el 2017, en torno a 2,3 millones de euros, y en el 2020, en 1,3 millones de euros. Ese déficit de explotación, que será uno de los sistemas más eficientes en términos de poco déficit de explotación de cuantos metros se están explotando en España, ese tendrá un reparto que el 83% lo soportará el Gobierno de Andalucía, el 17% lo soportará el resto de los ayuntamientos en proporción al peso ponderado que su población supone en el conjunto metropolitano. Es decir, por irnos al Ayuntamiento de Albolote, pues tendrá en torno a un 5,9% de ese déficit de explotación, de 1.200.000 euros, traducido el 17%, y de ese 17%, el 5,9, que es su peso poblacional, 16.000 o 18.000 euros al año, este será el coste que tenga que soportar en términos de déficit de explotación. El sistema de autobuses urbanos, donde existe, tiene un coste muy superior a eso; por lo tanto, estamos hablando de elementos que racionalidad. Es verdad que allá donde..., aquí se ha hecho una inversión que ha sido, por entendernos, a pulmón por parte del Gobierno de Andalucía y de los ayuntamientos. Cuando hemos tenido que recurrir, o cuando se ha tenido que recurrir a capitales ajenos para traer al presente algo que la dinámica te coloca en el futuro, si no tienes recursos, como cuando compras una vivienda, que vas y pides una hipoteca, pues tienes que pagar un coste, lógicamente, financiero a aquel que te ha prestado el dinero. Si lo hacemos a través de una concesionaria, como se han hecho el metro de Sevilla o el metro de Málaga, y pedimos dinero a un tercero, lo que tenemos lógicamente es: ¿En qué condiciones? En las condiciones que se pactaron en su momento, remunerar esos capitales porque, lógicamente, el que pone dinero quiere tener una rentabilidad. De eso estamos hablando. Aquí, como ha sido financiado íntegramente por las arcas públicas, no hay que retribuir capitales prestados para el desarrollo de las infraestructuras. Pero a la postre el objetivo es el mismo, y yo creo que esta es una gran inversión.

Aprovecho para contestar a una cosa que decía la señora García antes, también: ¿por qué Metro de Granada, S.A., desaparece y ahora aparece [...]? Pues, mire usted, por una razón de mera racionalidad, que usted entenderá, estoy seguro. Mire usted, el planteamiento de la Ley General Presupuestaria y las obligaciones de restricción a que, en cuanto a la RPT de todas las Administraciones, obliga hace imposible que la Junta de Andalucía —se lo diré en términos coloquiales— constituya una mini Renfe en Andalucía, no puede incrementar el número de personal al servicio de la Administración, y lo que estamos haciendo es, en base a las imposiciones, a la racionalidad, utilizar, creemos que es el sistema óptimo, el sistema óptimo es que no sea Metro de Granada el que acabe contratando una retahíla, no una retahíla, una relación de trabajadores, que se estima en torno a doscientos, lo que representa el incremento de personal para hacer funcionar el sistema, tanto en lo que es el operativo estrictamente ferroviario, como el de limpieza, como el mantenimiento, como el de extinción de incendios, todos los servicios que son necesarios para que funcione en términos óptimos, y lo que se ha hecho es pasar todos los activos, o en eso estamos, pasar todos los activos de Metro de Granada a la Agencia de la Obra Pública, y la Agencia de la Obra Pública lo que está haciendo es licitando cada uno de esos contratos, lógicamente, con operadores externos expertos en la gestión ferroviaria, en la gestión ferroviaria, o en la extinción de incendios, o en el mantenimiento de escaleras mecánicas, en todos los elementos que conforman la necesidad de ensamblar piezas de un puzzle para que esto funcione adecuadamente. Andamos buscando el elemento óptimo de gestión entre la racionalidad económica, entre la imposición plan-

teada también por la Ley de Estabilidad Presupuestaria y la restricción del crecimiento de la plantilla, esa es la razón por la que estamos yendo a esta fórmula, que creemos que es la fórmula idónea y la forma óptima de resolver las limitaciones que tenemos, no crecimiento de la plantilla de las Administraciones públicas y un servicio óptimo al conjunto de los ciudadanos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/APC-000578. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del proyecto de puerto seco de Antequera, Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos pide la comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda con el objeto de informar acerca del proyecto de puerto seco de Antequera.

Tiene la palabra, su señoría, el señor consejero de Fomento y Vivienda.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, de nuevo, señor presidente.

Efectivamente, en relación con el puerto seco de Antequera, el transporte de mercancías y el conjunto de las actividades logísticas asociadas constituyen un factor clave para la organización y el funcionamiento del sistema productivo. Y hoy en día el sistema de transporte de mercancías juega un papel crucial dentro de cualquier estrategia de desarrollo regional.

En el caso de Andalucía, la posición geoestratégica que tiene Andalucía, tanto en el ámbito europeo, pero fundamentalmente ligado al crecimiento del comercio mundial y a la circulación de mercancías en el ámbito marítimo, que establece —quizás lo haya dicho en más de una ocasión aquí, pero creo que es bueno reiterarlo— nuestra posición periférica desde el punto de vista geográfico en la Unión Europea, está sobradamente compensada con lo que la globalización ha representado en términos de estar en la ribera del mar por el que discurre un flujo creciente y potentísimo de mercancías de Oriente a Europa, de Oriente a África y a América. Eso que los expertos denominan la ruta de desviación cero: es cómo dar la vuelta al mundo por vía marítima de la forma más rápida. Eso es lo que justifica que haya más de cien mil barcos que pasan por el Estrecho, por la ribera del mar Mediterráneo y por la costa atlántica.

Por tanto, eso representa oportunidades, oportunidades que tenemos que aprovechar. Y aquí hay necesidad de trabajar también de forma conjunta y forma leal por parte de las diferentes administraciones.

¿Qué es lo que se trata de hacer? Bueno, ya no compiten, desde la perspectiva de las infraestructuras, infraestructuras aisladas. Ya no solo vale tener una buena carretera, ya no solo vale tener un buen puerto, ya no solo vale tener un buen sistema aeroportuario, hay que tener una cadena de elementos engarzados, que le añadan competitividad a un sistema de transporte intermodal, que tiene que conjugar la posición óptima del transporte marítimo, del ferroviario, de la carretera y del sistema aeroportuario.

Dentro de esa lógica y de esa estrategia, la Junta de Andalucía diseñó 11 áreas logísticas en el conjunto de Andalucía, 7 con base portuaria y 4 de interior, en las que se llevan invertidos en torno a doscientos millones de euros. Actualmente están en funcionamiento las áreas logísticas de la Bahía de Algeciras, de Sevilla, de Málaga y de Córdoba, y en desarrollo las de Almería, la de Granada, Jaén, de Antequera, y la Bahía de Cádiz, y en distintas etapas de tramitación las de Huelva y las de Motril.

Potenciar la actividad de los puertos comerciales ubicados en Andalucía para mejorar su capacidad de generación de actividad económica y empleo es un elemento fundamental. En todos los costes de producción de cualquier empresa que se dedique a la producción de bienes o servicios, en torno al 10%, 15%, está ligado a lo que tiene que soportar lo que se denomina el manejo inteligente de mercancías en el tiempo y en el espacio —al final la logística—, y por lo tanto todo lo que seamos capaces de mejorar esa posición, no solo estará generando empleo en el subsector económico, que es la logística, sino que estará induciendo competitividad en el resto de los sectores productivos.

En consecuencia, para Andalucía es un tema básico el poder impulsar este desarrollo del sector de la logística.

¿Qué es lo que necesitamos? Pues, ciertamente, junto a nuestra posición, digamos, imbatible, desde el punto de vista de las posiciones marítimas —y el puerto de Algeciras puede ser la referencia fundamental, pues es el puerto más importante del Mediterráneo—..., en el año 2015 todo el sistema portuario andaluz ha cubierto, o ha alcanzado récord en términos de tráfico de mercancías. Pero es verdad que necesitamos, junto a eso, que junto al elemento marítimo, en una posición muy competitiva, el elemento ferroviario acabe teniendo la fortaleza que tiene que tener, que en este momento no tiene. Y hablamos de la Red Transeuropea de Transportes, que saben ustedes, el kilómetro cero del corredor atlántico y el corredor mediterráneo, que nace en Algeciras. Uno de los ramales sale, en la comunicación exterior de Andalucía y de España, por Irún hacia París; el otro por la frontera, también, francesa, pero por la Junquera, recorriendo todo el litoral del corredor mediterráneo.

En definitiva, ahí estamos haciendo una reclamación —yo creo que absolutamente fundamentada— al Gobierno de España, que ha perdido una legislatura en avanzar prácticamente nada en relación con los intereses de la Red Transeuropea de Transportes en materia ferroviaria. La paradoja es que habiendo sido priorizados, desde el análisis de los intereses de Europa, estos dos corredores, el Gobierno de España haya estado exactamente en la posición de no tener un mínimo de impulso y un mínimo de interés en el desarrollo. Digo todo esto porque el puerto seco de Antequera no es ajeno a esta situación, es un área importante, muy importante, dentro de lo que representan las oportunidades de desarrollo logístico. Es un enclave donde se cruzan infraestructuras tan importantes como la A-92, la A-45, entre Córdoba y Antequera, y la línea ferroviaria Algeciras-Antequera-Linares-Baeza-Madrid-frontera francesa, como antes les señalaba. Ese nodo logístico es un elemento fundamental.

En el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte, el PISTA, que está en proceso de revisión en este momento, y sometido a información pública, está contenido lógicamente el desarrollo de este enclave, de este puerto seco, que para nosotros es fundamental.

El pasado 1 de junio el Gobierno andaluz aprobó el Plan Especial para el Desarrollo del Área Logística de Antequera, es un trámite necesario para impulsar lógicamente su ejecución, y se convertirá Antequera de esta manera en la mayor de las 11 áreas que componen la red logística de Andalucía, con un ámbito de actuación de 336 hectáreas.

Quiero señalar, la primera fase prevé una intervención en 100 hectáreas, con una inversión de 45 millones de euros, de los cuales la Consejería de Fomento va a invertir 20, y el resto será un socio privado. Me parece muy importante también señalar que, efectivamente, la cooperación público-privada, en este caso, es una vía adecuada para compensar, lógicamente, lo que son intereses compartidos y oportunidades de negocio, a la

postre desarrollo empresarial y de empleo. Y estamos convencidos de que el desarrollo de esta infraestructura, junto con el resto de los nodos logísticos previstos en la Red Logística de Andalucía, en esos 11 nodos —7 con base portuaria y 4 en el interior— si somos capaces de instar al Gobierno de España a que desarrolle, con la previsión que tiene la Unión Europea, esos corredores ferroviarios transeuropeos, estaremos en condiciones no solo de inducir más actividad económica en el subsector que representa la logística, sino de introducir competitividad en otros sectores productivos, y sobre todo de incorporar un factor —un importante factor— de localización empresarial desde Andalucía al interés de las empresas. El otro día se manejaban datos de que una factoría automovilística tiene más costes ahora mismo, en términos de desplazamientos del material que produce —coches—, que lo que representa la mano de obra, porque es un sistema muy robotizado, como ustedes saben. Bueno, pues evidentemente eso representa que allá donde haya menores costes de transporte, más eficiencia en la cadena logística, estaremos colocando un elemento de interés para las empresas que tienen que decidir dónde se ubican. Y Andalucía, en ese sentido, aprovechando lo que representa el crecimiento del comercio mundial, la globalización y nuestra posición como corredor marítimo preferente, pues acabemos siendo capaces de contribuir al desarrollo económico, al empleo, en Andalucía, que es la principal ocupación que tiene el Gobierno. Y aquí lo que digo es la necesidad de cooperación leal entre las diferentes instituciones, y espero que, junto al esfuerzo económico que Andalucía está haciendo en el desarrollo de la logística, también tengamos la cooperación del Gobierno de España.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, grupo proponente de esta iniciativa, tiene el señor Hernández la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias.

Muchas gracias, señor consejero.

El puerto seco de Antequera es un proyecto —como usted ha comentado—..., un proyecto que surgió por iniciativa privada, concretamente en el año 2005, por iniciativa privada local. Y, sin duda, es..., un proyecto de este tipo es todo ventajas, es todo ventajas para no solo la comarca de Antequera sino, evidentemente, para Andalucía. Porque recordemos que, en Andalucía, a día de hoy, no existe ningún puerto seco; hay otros sitios en el territorio español donde sí existen, como Madrid, como en Palencia. Y, sin duda, como comentaba, en Zaragoza también, como comentaba, es todo ventajas, todo ventajas para la economía andaluza y, como usted ha comentado, para mejorar la competitividad de las empresas.

Pero, indudablemente, un proyecto de este tipo tiene dos aspectos fundamentales para que traiga efectos positivos para la economía andaluza, en este caso, por un lado, que esté conectado por vía ferroviaria con uno o con varios puertos de mar como, en este caso, sería fundamental. No. Es fundamental que esté conec-

tado con el puerto de Algeciras que, recordemos, es el primer puerto de España y también que se disponga de una terminal para el despacho de aduanas.

Estos dos aspectos son fundamentales y, como decía, las ventajas de un puerto seco en Andalucía son muchísimas. En el caso de Andalucía prolongaría la zona de influencia que tiene actualmente el puerto de Algeciras y prolongaría hasta esa zona al centro geográfico de Andalucía, facilitando, por tanto, la capacidad de expansión del primer puerto de España a nivel..., ampliarlo a nivel internacional.

También dotaría a la Comarca de Antequera, una comarca central en Andalucía de una gran capacidad logística, con el consiguiente factor de desarrollo asociado. Esto tendría un efecto muy positivo para toda Andalucía.

Optimizaría también el uso de los diferentes modos de transporte y sería un factor fundamental para mejorar la competencia en la industria exportadora andaluza y en la economía en general.

Como usted ha comentado muy bien, una parte muy importante de la competitividad de las empresas es el coste logístico. Si conseguimos que las empresas andaluzas reduzcan sus costes logísticos estaremos haciendo..., estaremos ayudando a que vendan más y a que posicionen mejor sus productos en el mercado, especialmente en el mercado internacional.

También el puerto seco de Antequera posibilitaría la creación de una zona industrial con capacidad, con gran capacidad para atraer inversiones, esas inversiones que tan necesarias son para Andalucía y para crear empleo.

La industria, además, es muy sensible a este tipo de actuaciones y a los costes logísticos asociados. Y, además, un proyecto de este tipo tiene la participación de la iniciativa privada que, realmente, es la que impulsó este proyecto.

Por tanto, todos son ventajas, y no entendemos cómo a día de hoy todavía en Andalucía no hay ningún puerto seco, como sí existe en Zaragoza, en Coslada, en Azuqueca de Henares o en Venta de Baños, en Palencia. Las cifras son, bueno, son todas positivas, en creación de empleo directo de cerca de dos mil personas, 397.000 metros cuadrados de naves logísticas, y ser una terminal ferroviaria con acceso directo a los puertos de Málaga y de Algeciras.

Pero la realidad, la tozuda realidad es que llevamos los andaluces más de diez años de espera para un proyecto que, realmente, puede ser transformador para la economía andaluza, puede transformar la realidad económica de un territorio como es Andalucía, y hay pocos proyectos, pocos proyectos como este, donde se reúnen todas las condiciones para que pueda ser apoyado, sin fisuras, por todas las administraciones, grupos políticos, agentes sociales y sociedad civil.

Por tanto, nuestra labor como representantes públicos y la labor de su Gobierno es dinamizar y facilitar que este proyecto se haga realidad. No estamos poniendo en duda que se haga, pero lo que sí le pedimos, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, es que sea mayor la implicación y se dote presupuestariamente de la parte que corresponde a la Junta de Andalucía en los presupuestos para que este proyecto sea una realidad cuanto antes.

Y hay muchas cuestiones, creemos que es un proyecto complejo. Hay cuestiones legales, también la crisis económica que estamos padeciendo con la consiguiente y necesaria inversión se ha visto afectada.

Hay circunstancias que quizás han demorado este proyecto, pero lo que no podemos es seguir privando a los andaluces de una oportunidad de desarrollo como la que supone este proyecto, y en el que recordamos, bueno, pues la cronología ya amplia. Desde el año 2005, como dije, que la iniciativa privada empezó a apos-

tar por el puerto seco de Antequera. En 2008 el informe favorable de Adif. Luego, se incluyó este proyecto en el Plan PISTA 2007-2013. En 2009 se estableció un convenio con la Agencia Pública Puerto de Andalucía. La aprobación definitiva del plan funcional se hizo en 2011. Las expropiaciones empezaron en 2012. Y, como usted ha dicho, la aprobación inicial del plan especial se ha producido recientemente.

Este proyecto también implica, lógicamente, otra serie de actuaciones que competen a otras administraciones, como es la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla o Algeciras-Antequera hasta el puerto seco, la ampliación de túneles y adaptar también la red de salidas del puerto seco hacia el norte.

Es muy importante también la tramitación e impulso ante el Gobierno de la nación como punto franco para la zona. Pero lo que es cierto es que los retrasos que se acumulan en los permisos deberían, bueno, hacer nos reflexionar si se está haciendo todo lo que se debería hacer para dinamizar este proyecto.

Por eso, le preguntamos si se prevé ya una inversión de la parte que corresponde a la Junta de Andalucía, el 43%, que supone unos 17 millones de euros. El resto provenía de capital privado, porque, bueno, los continuos retrasos hace que muchas veces se dude realmente de si hay una apuesta pública por este proyecto.

Por eso, le pedimos que se concrete un calendario razonable de inversiones para este año, para el año que viene, para los próximos años, para que este proyecto sea una realidad y para que también la iniciativa privada, que también, lógicamente, se ha visto mermada en cuanto a recursos por la crisis económica que estamos padeciendo, apueste también definitivamente por este proyecto, y que se identifiquen aquellos problemas que existan en otras administraciones para ponerle remedio realmente.

Por eso, nos gustaría preguntarle por este tipo de cosas, por un calendario real, por una disponibilidad presupuestaria real y porque se identifiquen las causas o las trabas que existan ahora mismo a este proyecto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Coincido con usted, lógicamente, en la necesidad de que acabe teniendo un mayor nivel de velocidad el desarrollo de la obra del puerto seco de Antequera.

Pero le voy a hacer una afirmación, no con la intención de eludir responsabilidades. Mire, sin ferrocarril no hay logística. Y la carencia fundamental, el eslabón más débil de la cadena intermodal que tiene que dar lugar a que, efectivamente, seamos capaces de incrementar la competitividad en el resto de los sectores económicos, inducidos por un mejor desarrollo de la logística, es el ferrocarril.

Estamos hablando de enlazar eslabones de una cadena. Como le decía antes, que el marítimo tiene una posición privilegiada, dentro del contexto mundial y de lo que representan las condiciones marítimas de los puertos andaluces. La carretera... Hay un sistema de carreteras en Andalucía mejorable, pero ya importan-

te, desde el punto de vista del número de kilómetros y de la red de alta capacidad tanto de competencia del Estado como de competencia del Gobierno de Andalucía.

El sistema aeroportuario responde también adecuadamente aunque también, lógicamente, es susceptible de ser mejorado. El eslabón absolutamente débil es el ferrocarril, y la fortaleza de una cadena se mide por la fortaleza del eslabón más débil, por ahí es donde se quiebra, y esto es lo que está ocurriendo con el sistema ferroviario en Andalucía en lo que se refiere al transporte de mercancías y a la necesaria intermodalidad. De ahí que hayamos reiterado una y otra vez, en términos de sorpresa, cuál es el [...] del Gobierno de España en relación con el desarrollo de la comunicación ferroviaria entre Algeciras-Bobadilla, Bobadilla-Antequera, Córdoba-Linares o Antequera-Granada-Almería.

El resto del corredor hacia el norte de España, por el litoral mediterráneo Murcia-Valencia-Tarragona-Barcelona, y en el caso del ramal central de Corredor Mediterráneo, que se superpone con el Corredor Atlántico, que tenga el desarrollo que debe tener.

En 2015 el Consejo de Gobierno aprobó el proyecto de actuación del área logística de Antequera. Lo declaró de interés autonómico y acordó la formulación del Plan Especial de la Acción del Área Logística de Antequera. Y yo le señalaba que el 1 de junio de 2016, el director general de Urbanismo, es decir, hace muy pocos días, aprobó inicialmente el plan especial.

En la planificación que tiene el Gobierno y la Consejería de Fomento hay previstos 20 millones de euros de inversión para el desarrollo del área logística en la primera fase, que son cien hectáreas de las 336 que hay previstas. El resto sabe usted que es inversión privada, que yo creo que además es un buen modelo a la hora de plantear una colaboración público-privada, puesto que estamos hablando de intereses empresariales, estamos hablando de desarrollo, estamos hablando de empleo, estamos hablando, no de intereses contrapuestos y disyuntivos, sino perfectamente conjuntivos, como representa asumir la corresponsabilidad y los beneficios, lógicamente, de desarrollo de un área tan importante como esta. Ahí se cruza la A-92, la A-45, y es punto de coincidencia de los dos corredores ferroviarios, del atlántico y del mediterráneo. A partir de ahí se bifurcan, el mediterráneo corre, un ramal, que es el que le he señalado antes, por la dirección Antequera-Granada, Granada-Almería, Almería-Murcia. Que, por cierto, el Gobierno de España, en su vehemente afán de decir que ha hecho en esta materia, en este ejercicio..., hombre, en esta legislatura, recién terminada, pues en lo que se refiere al corredor, al ramal litoral del corredor, lo único que ha hecho en relación con Andalucía ha sido tapiar los túneles de Sorbas, que es un ejercicio meritorio en términos de compromiso presupuestario, ¿verdad?

Bueno, si somos capaces de entender que los intereses de Andalucía, más allá de la situación, igual que hablábamos antes del desarrollo de infraestructuras ferroviarias metropolitanas, independientemente de cuál sea el color político de los gobiernos, exige un ejercicio de lealtad en las relaciones entre las instituciones, estaremos contribuyendo a avanzar en lo que pretendemos, que es que efectivamente la logística como subsector de la economía crezca en términos de empleo, que induzca competitividad en el resto de los sectores productivos y que sea un factor de localización empresarial, porque evidentemente, si tenemos una buena red de comunicación intermodal, estaremos hablando de que las empresas acabarán viendo oportunidades donde ahora no las ven. Y para eso es imprescindible lógicamente que ese desarrollo de los corredores ferroviarios... Y le vuelvo a reiterar la paradoja de que desde la Unión Europea se perciba como prioritario y el

Gobierno de España lo tenga colocado en el baúl de los temas hasta ahora que no han sido dignos de su interés. Yo confío en que, en la legislatura que se abra a partir de pocos días, acabe colocando en la agenda como prioridad algo que no es solo de interés de Andalucía, que es de interés del conjunto de España y que es de interés del conjunto de la Unión Europea, porque estamos hablando de redes que están definidas desde la perspectiva global de Europa, y estos son los dos corredores, los únicos que hay, de interés europeo en España. Los dos nacen en el kilómetro cero en Algeciras, uno sale por La Junquera, el otro sale por Irún, pero los dos nacen en Andalucía y es incomprensible que esto no esté terminado y desarrollado ya. Vamos a seguir, desde luego, el Gobierno de Andalucía en la cooperación para el desarrollo de lo que representa toda la estructura logística de Andalucía, tenemos compromisos, tenemos presupuestos para avanzar en el desarrollo de las áreas logísticas, y en este caso del puerto seco de Antequera, y lógicamente vamos a seguir exigiéndole al Gobierno de España que avance en el fortalecimiento de ese eslabón debilísimo que es el de la infraestructura ferroviaria.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández, por un tiempo no superior a tres minutos, tiene usted la segunda intervención.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias. Sí, muy brevemente.

Bueno, sin duda..., sin duda la parte del Algeciras-Bobadilla es una parte fundamental. Como he comentado al principio, es uno de los puntos fundamentales para el puerto seco, la línea ferroviaria, y está claro que es competencia del Gobierno de la Nación, que lleva mucho tiempo sin..., sin llevarla a cabo. Pero, por tanto, deduzco que..., que..., que una vez que el Gobierno de la Nación ejecute, o pongan en marcha esa línea ferroviaria, deduzco por sus palabras que no hay problemas para que haya ya disponibilidad presupuestaria en la parte que compete a la Junta de Andalucía para hacer esa aportación de 17..., 20 millones de euros, al puerto seco. Y..., y que..., y que, bueno, y que se lleven a cabo, o que se..., que se informes, a cabo de..., de las actuaciones que se han llevado junto con los socios privados para..., para..., acerca de los compromisos en cuanto a calendarios y a aportaciones económicas. Se trata simplemente de..., de diferenciar competencias. Una está clarísima, que es el Algeciras-Bobadilla, pero otra es también la aportación que debe hacer la Junta de Andalucía para que las obras del puerto seco empiecen en el menor plazo de tiempo posible.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Cierra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Y con muchísima brevedad.

Efectivamente, estamos con un calendario establecido, hay consignación presupuestaria, de hecho en el presupuesto del 2016 ya hay una cantidad que no vamos a poder ejecutar porque no está terminada la tramitación de la redacción del proyecto, que tiene que hacer en este caso la parte privada. Redacción del proyecto, tramitación ambiental, inversión prevista el 16, 17, 18, con 20 contenidos en el Plan PISTA. Y le reitero..., bueno, una frase que yo creo que resume de alguna manera..., no el sentimiento sino una conclusión más que evidente y contundente, que es que sin ferrocarril no hay logística. Y por lo tanto quien tiene la responsabilidad de la competencia en materia ferroviaria es el Gobierno de España, y tiene que ponerse las pilas para desarrollar lo que hasta ahora no ha hecho.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

10-16/APC-000586. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la política de mantenimiento y conservación de las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día, que formula el Grupo Parlamentario Popular Andaluz, pidiendo la comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la política de mantenimiento y conservación de las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía.

Tiene la palabra para ello, en primer lugar, el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, de nuevo, señor presidente.

En la última Comisión de Fomento y Vivienda, creo que fue la última, comparecí a petición propia para dar cuenta de las actuaciones más relevantes que la Administración andaluza está realizando en materia de mantenimiento y conservación de carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía. No obstante, retomamos hoy la cuestión, para reiterar las actuaciones en esta materia tan importante.

Andalucía cuenta con 24.398 kilómetros de carreteras, de los cuales prácticamente la mitad están gestionadas y explotadas por la Junta de Andalucía, 10.575 kilómetros. La red de carreteras de Andalucía ha ido progresivamente aumentando y mejorando su capacidad y sus características. Y las infraestructuras viarias saben ustedes, por razones elementales, que están expuestas, como todas las infraestructuras, al deterioro debido a las cargas que soportan, por el uso intensivo, a su..., en sus elementos estructurales, y también a la influencia que los agentes naturales tienen sobre estas infraestructuras. Y por ello es indispensable someterlas a una vigilancia continua y concederles especial atención a fin de mantenerlas en óptimas condiciones.

Los trabajos de conservación y mantenimiento de la red se centran fundamentalmente en actuaciones de carácter preventivo, si bien también se realizan aquellas que por seguridad o por deformación de la estructura original deben ser atendidas. Y en este sentido existen diferentes actuaciones de conservación que podemos agruparlas, de manera simplificada, en un primer apartado, que son actuaciones de conservación en firmes, en puentes, en grandes estructuras; en las obras de drenaje, balizamiento, señalización vertical y marcas viales, así como en taludes y elementos de contención de tierras. Por otro lado, encontramos actuaciones ligadas a la seguridad vial, que incluye la eliminación de tramos de concentración de accidentes. Y podríamos enunciar por último actuaciones encaminadas a reducir la contaminación acústica, en cumplimiento de la normativa vigente.

En la actualidad hay vigentes un total de 35 contratos del servicio integral de carácter bienal y con un importe global de 120.075.712 euros, que dan cobertura a la totalidad de la red autonómica y dan continuidad a los anteriores contratos de labores de conservación. Los servicios que se licitaron el pasado año 2015 tienen una vigencia de ejecución de dos años, con posibilidad de ampliación a dos años más. El reparto territorial de los centros de conservación garantiza la máxima operatividad y disminuye los tiempos de desplazamiento,

de manera que el ámbito medio de actuación es de 300 kilómetros, variando según la tipología de carreteras, la orografía del entorno así como la accesibilidad. Las actuaciones correctivas y preventivas que se llevan a cabo persiguen la conservación y reposición de los elementos que conforman las infraestructuras así como la supervisión, la explotación y el mantenimiento de la seguridad vial en la red autonómica de carreteras, de también las vías ciclistas que hemos ido desarrollando. Estos contratos prevén la existencia de personal y maquinaria de retén de manera continua, de manera que la atención al usuario que lo precise y las actuaciones que sea necesario realizar ante cualquier situación de emergencia —ante accidentes, condiciones climáticas adversas— estén aseguradas las 24 horas del día, los 365 días del año.

De manera directa se crearán 724 puestos de trabajo durante la ejecución de estas tareas de conservación en los diferentes centros de conservación de carreteras.

Actualmente la distribución de los centros provinciales es la siguiente: hay una dotación de cuatro centros en Almería, en Cádiz, en Málaga y en Jaén; de cinco en Córdoba y en Granada; de seis en Sevilla, y de tres en Huelva.

La Consejería de Fomento realiza otra serie de contratos específicos de rehabilitación de elementos, entre los que se encuentran los refuerzos de firmes, la sustitución de señalización, la mejora de defensas, la integración ambiental, el control de maleza, etcétera. Y se trata de una serie de contratos con empresas especializadas que disponen de maquinaria y medios adecuados y que obtienen un rendimiento óptimo dada su especialización. En el año 2016 la consejería cuenta, en este su apartado, con cinco millones de euros para el desarrollo de actuaciones.

Y, por otro lado, la consejería cuenta con medios propios formados por personal laboral o caminero, así como con vehículos y maquinaria que se encuentra distribuido en los territorios en los diferentes parques heredados del antiguo Ministerio de Obras Públicas. Su función es realizar pequeñas reparaciones y limpiezas para que se evite que la deficiencia detectada dé lugar a reparaciones más costosas si no es atendida adecuadamente. Estas actuaciones se realizan a través de las delegaciones territoriales y tienen también un presupuesto para este año de ocho millones de euros además de lo que ha representado, lógicamente, el coste del personal laboral ocupado de estas tareas de conservación.

Las actuaciones de seguridad vial que la consejería desarrolla cuentan también con el apoyo de la cofinanciación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

A la envolvente presupuestaria para las actuaciones de seguridad vial cofinanciadas con Feder, de unos 44,5 millones de euros en el horizonte 2020, hay que añadir una partida de 12 millones destinados a actuaciones de mejora y refuerzo de firmes de la red transeuropea de titularidad autonómica, como es el caso de la autovía 92.

[...] En 2016 la dotación presupuestaria conjunta para la conservación ordinaria y la mejora de seguridad vial alcanza los 25,8 millones de euros. Y con esta financiación está prevista la ejecución de una serie de actuaciones específicas entre las que cabe destacar la mejora de la seguridad vial en la A-422, de Alcaracejos a Belalcázar; el tramo de concentración de accidentes en la autovía A-316 entre Martos y Jaén; en la carretera de Manilva a Gaucín; la modificación de la intersección de la A-360; una intervención en la A-8125 de Arhal a Morón de la Frontera, con una inversión de 5.600.000 euros; la mejora de la seguridad vial en la autovía A-92, Sevilla-Almería por Granada, con un importe de 2.700.000.

Y a estas actuaciones, algunas de las cuales ya les relaté en la reciente comparecencia que hice, en estas últimas semanas hemos ido sumando la mejora de la seguridad vial en la carretera A-358 entre Berja y Dalías, la mejora de la seguridad vial en la intersección de la barriada de Los Segundos de Alcóntar en Almería; la mejora de la seguridad vial de la carretera de Cuevas de Almanzora a San Juan de los Terreros, con un importe de 1,4 millones de euros, y la mejora y ensanche del puente sobre el río Guadiamar, en la segunda fase, la primera ya se hizo con otra intervención, en torno a los 280.000 euros.

Para concluir, señorías, como comprueban, la consejería a pesar de las dificultades presupuestarias está realizando un gran esfuerzo inversor para mejorar la situación de nuestra red de carreteras. Un esfuerzo que se ha traducido en 95,1 millones de euros. Un presupuesto de conservación que experimenta un crecimiento porcentual desde el año 2014 al 2016 superior al 25%.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, proponente de esta comparecencia, tiene la palabra su señoría don Jaime Raynaud por un tiempo no superior a siete minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor consejero, por los datos que ha aportado que, efectivamente, de alguna manera, ya expuso usted en la última comparecencia. Y permítame que yo en esta comparecencia vaya mucho más allá de lo que es el recorrido que ha hecho usted en relación al tema de los centros de conservación en nuestra tierra, la envolvente presupuestaria posible con fondos Feder y lo que nos ha comentado usted en cuanto al tipo de contratos y de personal. Me gustaría entrar más, de alguna manera, en el fondo, diríamos, de la política a desarrollar en materia de conservación de carreteras en su conjunto en nuestra comunidad.

Y si me permite voy a tomar como base de mi intervención el informe de la Asociación Española de Carreteras de hace unos meses, en concreto del pasado mes de mayo, en el que analiza en profundidad la red viaria de nuestro país. Y en el informe se manifiesta que se ha detectado un estado de conservación de las carreteras muy deficiente. Especifican que a su juicio no se hace un mantenimiento ordinario. Esto, evidentemente, lo que conlleva, sin ningún género de dudas, es que está provocando la necesidad de realizar mantenimientos extraordinarios, que esto en román paladino es ni más ni menos que la sustitución completa de muchos tramos de nuestra red viaria.

Y llega el informe y avisa diciendo que si no se actúa de forma urgente antes de 2020 será necesario reconstruir completamente buena parte de la red.

El informe habla de una manera diríamos puntual sobre el desgaste del pavimento que se está produciendo en las carreteras españolas y autonómicas de una manera acelerada. Y que ya en cuanto a carencias el pavimento acumula el 94% del total de esas carencias.

Por lo tanto, hace una llamada a la responsabilidad y una llamada a la necesidad de reforzar las inversiones y la dedicación de las distintas comunidades autónomas en materia de mantenimiento.

Hablar, lógicamente, de mantenimiento de carreteras pues lleva obligatoriamente a señalar, diríamos, lo que son tramos peligrosos en los distintos viarios, tanto autonómicos como estatales. Y lo que es peor, el déficit de mantenimiento ocasiona accidentes y los accidentes, evidentemente, ocasionan víctimas. Nosotros en este año 2016 en España estamos hablando además de 200 personas que han perdido la vida en accidentes en nuestras carreteras.

Y deteniéndonos en este tema, en concreto en la última estadística de la Dirección General de Tráfico, actualizada al 10 de mayo del año 2016, nuestra comunidad arroja un total de accidentes mortales por una cifra de 59 accidentes mortales en lo que llevamos en el año 2016, ¿eh?, 10 accidentes mortales..., que en el año 2015 en su conjunto. Lo que quiere decir que es un aumento importante de accidentes mortales en nuestra comunidad.

Si lo analizamos con el resto de comunidades de parecida orografía o que se aproximen en la longitud, siempre nosotros vamos a salir perdiendo, obviamente, por nuestra extensión y por el número de kilómetros. Pero sí me ha gustado..., o le he echado un vistazo al comparativo. Y mientras que en Andalucía pues, repito, subimos de 49 a 59, en Castilla y León, que es la tercera que le sigue en el ranquin ha disminuido de 38 a 31, y en Cataluña, que es la segunda del ranquin, ha bajado de 51 a 39 accidentes mortales.

Esto, evidentemente, lleva también implícito la misma proporción en las víctimas que se han ocasionado en las carreteras de titularidad de nuestra comunidad. Por lo tanto, señor consejero, es importante hacer una reflexión, es decir, ¿qué está pasando y sobre todo qué vamos a hacer en el futuro?

¿Qué está pasando? Pues, mire, usted que ha hecho en su intervención anterior, pues, bueno, un discurso el cual..., referido al tema de los puertos secos, de la logística y de la red ferroviaria, pues de alguna manera un tirón de orejas al Gobierno de la nación respecto a las inversiones... Eso sí, se le ha olvidado, como si el eje ferroviario transversal se acabara en Antequera. Yo, permítame que le recuerde que el eje ferroviario transversal desde Antequera sigue hasta Sevilla incluso con prolongación a Huelva, que era competencia de la Junta de Andalucía y que hoy por hoy está paralizado y con unas cantidades importantes de millones de euros enterrados.

Pero volvamos a lo que nos ocupa. Mire, en el año 2015 los Presupuestos Generales del Estado dedicaron a conservación de carreteras en Andalucía la cifra de 81.700.000, con un total de carreteras con 3.777 kilómetros. Esto, señor consejero, da un porcentaje de 24.139 euros al año. La Junta de Andalucía, en el año 2015, dedicó 51 millones de euros para 10.800 kilómetros, lo que significa una inversión por mantenimiento por kilómetro de 4.757 euros al año, es decir, cuatro veces más lo que dedica el Gobierno de la nación al mantenimiento de las carreteras estatales en nuestra comunidad que la que dedica su consejería.

Pero vayamos a este año 2016. El Estado tiene previsto invertir 111 millones de euros para esos 3.380 kilómetros que le hemos dicho, lo que significa 33.000 euros por kilómetro. La Junta de Andalucía, según declaraciones tuyas en esta comparecencia, exactamente del 20 de octubre de 2015, pues, tiene previsto este año 95 millones de euros. Si dividimos los 95 millones de euros entre la titularidad de las carreteras de la Junta, pues, la cifra es 9.000 euros por kilómetro.

Por lo tanto, señor consejero, aquí sí que, evidentemente, soy yo el que le insto a que, al menos, iguale usted el compromiso en el mantenimiento de las carreteras, tanto, diríamos, de los viarios principales como los secundarios, pero de titularidad de la Junta de Andalucía.

Pero esto no es nuevo, señor consejero. En el año 2014, la Junta tenía previsto 66 millones de euros en presupuesto. En 2015, bajó a 51.382.000 euros. Y lo que es peor, en los presupuestos de este año yo observo, no sé si será a lo mejor por la ausencia de una planificación exhaustiva de los fondos Feder, una preocupante caída en las proyecciones que su consejería tiene respecto a los años 2017, 2018 y 2019.

Se me acaba el tiempo, señor consejero. Procuraré... He querido dar una barrida rápida de la situación actual y, en mi segunda intervención, pues, le manifestaré lo que, en opinión de mi grupo, creemos que se podría hacer para mejorar esta situación que, evidentemente, es preocupante.

Muchas gracias, señor presidente.

Y muchas gracias, señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor Raynaud.

Si usted quiere que empecemos por una coincidencia, desde luego, en Andalucía y en el conjunto del Estado —y hablo de competencia del ministerio y del resto de comunidades autónomas— hay necesidad de incrementar los recursos para el mantenimiento, la mejora y la conservación de la red de carreteras. Eso está puesto de manifiesto, como usted bien señala, por la Asociación Española de la Carretera, por los estudios de ámbito internacional, donde se estima que hay un porcentaje respecto a lo patrimonial de lo que supone la red de carreteras, que no está siendo invertido en estos momentos por ninguna Administración, incluida la Administración del Estado.

Por lo tanto, punto de entrada para la coincidencia, sin ningún problema. Yo creo que tenemos que ser, ciertamente, sensatos a la hora de analizar una realidad. ¿Eso es ajeno a la situación económica que el conjunto de las administraciones públicas, Administración del Estado y comunidades autónomas están viviendo en estos últimos años? Ciertamente, no.

Tenemos una preocupación y una ocupación. Yo le he dicho que, siendo eso, un dato que me gustaría que fuese mejorado, está siendo mejorado por parte del Gobierno de Andalucía en la relación de presupuesto 2014-2016. El incremento se lo he dado. Todavía pretendo que se mejore, pero lo cierto es que, de estos dos últimos años, del 2014 al 2016, ha habido un crecimiento del 25% en los recursos destinados a la conservación y a la mejora de la red viaria en el conjunto de Andalucía.

Hace usted una comparativa que yo creo que..., hombre, a fuerza de ser, o al intento de ser rigurosos, debía usted revisar, ¿no? Son los kilómetros o euros por kilómetro y año, dedicados por la Administración General del Estado y por la Junta de Andalucía, y son cifras distantes. Es verdad, es verdad, como es verdad que el porcentaje de red de alta capacidad que tiene el Estado en la comunidad autónoma andalu-

za es mucho mayor, en términos porcentuales, respecto a la totalidad de su red. Tiene 3.380 kilómetros y muchos de esos son red de alta capacidad, por lo tanto, requieren inversiones por kilómetro, en el mantenimiento, mayores. La red de carreteras de la Junta de Andalucía son 10.500 kilómetros, 10.500 kilómetros, de los cuales no llega a 1.000 los que son de alta capacidad. Por lo tanto, la ratio que usted puede hacer en términos comparativos, no pretenda equipararla cuando estamos hablando de recursos destinados al mantenimiento de una red de alta capacidad a una red convencional. Que exige, lógicamente, atención y mantenimiento, pero que, en términos proporcionales, es menor. Solo el 10% aproximadamente de la red global de Andalucía no llega al 10%, es red de alta capacidad, competencia del Gobierno autónomo. Que, por cierto, ha hecho un esfuerzo extraordinario, en los últimos 25 años, para desarrollar una red de alta capacidad, competencia del Gobierno de Andalucía, que no tiene ninguna otra comunidad de España, ninguna. Ni si hacemos el análisis desde la perspectiva territorial, extensión territorial de la comunidad autónoma, o si lo hacemos desde el punto de vista poblacional. La que tiene más territorio en España es Castilla y León, y tiene una red de alta capacidad, competencia del Gobierno regional, que está en torno a trescientos y poco kilómetros; en Andalucía son más de 970. Y, si lo hacemos desde la perspectiva poblacional, la comunidad autónoma más cercana a la población andaluza es la catalana, aunque está distante, pero es la más cercana. Tiene una red, competencia autonómica, de algo más de 500 kilómetros de autovía, de red de alta capacidad, y en Andalucía está en 970. Por lo tanto, homogeneicemos las cifras para no trasladar mensajes equívocos.

Fondos Feder, señala usted. Bueno, es verdad que hay menos recursos procedentes de fondos Feder, eso es cierto. Dentro de la envolvente global de presupuesto disponible para la Consejería de Fomento, en el horizonte 2020, estamos casi en la mitad de los recursos que había en el anterior marco, en el 2013. Estamos en la mitad. Bueno, la política, al final, definida por la Unión Europea, en términos de recursos destinados tanto a la construcción como al mantenimiento, pues, es mucho más restrictiva. Es decir, ya no se puede, salvo el tema de concentración de accidentes, no se pueden destinar recursos Feder al mantenimiento de carreteras, cosa que antes sí se hacía. O sea, hay menos recursos y con más niveles de restricción a la hora de aplicarlos, y ese es un hecho. ¿Qué se está haciendo? Pues, lógicamente, compensarlo con los recursos que tiene la propia comunidad autónoma, desde la autofinanciación.

Y, por tanto, yo termino con esta primera intervención. Le digo que, siendo, lógicamente, mejorable el esfuerzo en el conjunto del Estado, en un momento como este, y la Asociación Española de la Carretera no distingue entre diferentes comunidades autónomas y la propia Administración del Estado, hay que dedicar más recursos a la mejora y al mantenimiento de la carretera. El Gobierno de Andalucía, insisto, en términos comparativos respecto a los datos de 2014-2015, estamos creciendo en un 25%, en materia de conservación y de mejora de la seguridad en la red viaria de carreteras competencia de la Junta de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Jaime Raynaud, tiene usted la palabra por un tiempo no superior a tres minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, a mí el hecho de que, evidentemente, puedan ser viarios de mayor, digamos, categoría desde el punto de vista del diseño, exijo, obviamente, una mayor inversión, pero incluso yo creo que eso refuerza el compromiso del mantenimiento adecuado de las carreteras estatales en nuestra comunidad.

Pero, fíjese, en mi provincia, yo he tenido, de alguna manera, en fin, el interés en llegar y en analizar los 30 tramos de carreteras declarados peligrosos por la Dirección General de Carreteras, los 30 tramos peligrosos en la provincia de Sevilla. Señala 30 puntos negros o 30 tramos peligrosos. De esos 30, 25 son autonómicos, y usted sabe que la mayoría de los accidentes se producen, hoy día, en carreteras secundarias, mucho más que viarios, autovías, autopistas o viarios de primer nivel. De ahí nuestra insistencia en este tema. Y no son palabras mías, fíjese bien lo que opina Ceacop respecto al tema del mantenimiento de las carreteras andaluzas: «Es de destacar que se trata de los llamados contratos de conservación integral de carreteras que, fundamentalmente, lo que aseguran es la viabilidad de carretera en condiciones de seguridad y la conservación de la señalización, pero no actúan sobre el firme, no lo renuevan ni lo refuerzan, salvo en casos muy especiales en los que se vea afectada la seguridad de los usuarios.» Habla, evidentemente, y todos lo sabemos, de lo que significa que, por cada euro que no se dirija a la conservación, en tres años se convierte en cinco, y en cinco años se convierte en veinticinco euros para su conservación absoluta. Y pone un ejemplo, yo creo que paradigmático: Ceacop, con dos tramos de la A-92, y ahí no estamos hablando de una carretera secundaria, sino que estamos hablando de un viario fundamental, que vertebraba nuestra tierra. Pues bien, desde el pasado mes de julio, señalizaron con marcas viales amarillas, indicada de zona de obras, y así están.

Señor consejero, hace falta un esfuerzo mucho, mucho mayor de lo que, en estos momentos, el Gobierno de la Junta de Andalucía le dedica a las carreteras.

Y yo termino mi intervención recordando, en el pasado mes de octubre del año 2013, mi grupo trajo aquí una comparecencia y presentó, consecuencia de ella, una proposición no de ley que pretendía, de alguna manera, el llegar y el establecer un planteamiento racional respecto al mantenimiento.

Y yo le hice a la consejera entonces del Gobierno bipartito tres preguntas. Primera pregunta, le dije: «Señora consejera, ¿conoce usted el artículo 43 de la Ley 8/2001, en el que habla del Fondo Andaluz de Carreteras?» Fue la primera pregunta que le hice.

Segunda: «¿Qué fondo económico, con qué está dotado ese fondo andaluz de carreteras?»

Y tercera pregunta: «¿Cuál es el valor patrimonial de las carreteras andaluzas para acercarnos a ese porcentaje del 2%?» Que yo creo que en esto estamos de acuerdo absolutamente todos, que un mantenimiento ideal debe de acercarse, debe de rondar el 2% del valor patrimonial de la carretera.

Yo me llevé la sorpresa de que la consejera no me pudo responder a ninguna de las tres preguntas que yo le hice, es decir, desconocía que existía en la ley un Fondo Andaluz de Carreteras, no me pudo decir de cuánto estaba dotado el Fondo Andaluz de Carreteras, que está claramente especificado en la ley, y le dije: «Cumpla usted la ley», que es con las distintas aportaciones que hay que hacer, proveniente de tres vías distintas. Me respondió: «Hombre, el Fondo Andaluz de Carreteras es el dinero que cada año se apunta en los presupuestos». Evidentemente, ese, señor consejero, no es el Fondo Andaluz de Carreteras.

Y sobre todo, lo más importante, hagamos un esfuerzo de que lo mismo que la Consejería de Hacienda tiene muy clarito, muy clarito cuáles son los valores patrimoniales de los distintos bienes inmuebles, de los bienes muebles de nuestra comunidad, pues sepamos de una vez por todas, no tengamos que recurrir a agentes externos que dan un valor aproximado de los viarios y que, multiplicado por un ratio por kilómetros, decimos más o menos que nuestras carreteras valen... No, hagamos de verdad un inventario de nuestras carreteras. Obviamente, nuestra proposición no de ley fue rechazada por el bipartito entonces y no llegó a ningún buen fin.

Y fíjese lo que pretendíamos con nuestra proposición no de ley: ni más ni menos que dotarnos de un instrumento de alguna manera de... más que de aproximación, sino un documento objetivo y técnico que permitiera de alguna manera el mejorar en una cosa tan importante como es el mantenimiento de las carreteras, la seguridad en la carretera y, sobre todo, lo más importante, evitar todo lo posible disminuir el número de víctimas en las carreteras andaluzas.

Muchas gracias, señor consejero. Y muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, cierra usted el turno de intervención.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Señor Raynaud, mire, efectivamente, esa referencia de estándares internacionales, ese es el horizonte y el objetivo deseable al que dirigirse, no le voy a decir lo contrario.

El valor patrimonial de la red de carreteras de Andalucía, si no me equivoco, estará en torno a los 11.500 millones de euros, aproximadamente, el 2% del valor patrimonial está lejos, ahora mismo, de los recursos destinados a la conservación, es un hecho, yo no le voy a negar que eso es un hecho. Lo mismo que lo es en relación con la red de carreteras del Estado del resto de las comunidades autónomas.

Y le digo: estamos haciendo un esfuerzo, un esfuerzo de crecimiento de los recursos destinados al mantenimiento de la red y a la mejora de la seguridad vial, como le he señalado en la evolución presupuestaria del año 2014 al 2016.

Pero, junto a esto, podríamos, usted sabe, al final, del análisis de los distintos elementos que conforman las partidas de gastos del presupuesto y de las políticas de ingresos, tendrá usted que asumir también la responsabilidad que les corresponde como ciudadanos y representantes políticos de un partido responsable, ¿verdad?

Ustedes están planteando permanente una rebaja de impuestos incluso a los sectores de la población situados, por suerte para ellos, en posición de privilegio, y al tiempo están planteando incremento de las políticas de gastos, al mismo tiempo que están exonerándose de obligaciones que tienen con, en este caso, la Comunidad Autónoma de Andalucía, bueno, dejando de aportar 500 millones de euros a la atención a la dependencia que este Gobierno ha planteado como prioridad para sostener pilares básicos de lo que entiende que es una sociedad decente. Claro, si ustedes están mermando ingresos, están planteando reducción de impuestos a través de diferentes figuras que, por cierto, han planteado, yo creo que de forma poco acertada, ¿no?, la eliminación de

alguna figura que pretendía exonerar a la gente en posición de privilegio de su contribución al sostenimiento de las cargas públicas, la suma de todo no da cien, y le digo que para nosotros es prioritario, obviamente, el mantenimiento, la mejora, la seguridad en la red de carreteras de Andalucía. Lo estamos haciendo a medida que tenemos capacidad presupuestaria, lo hacemos, ya le he dado el dato del 25%, que no es un parámetro menor de crecimiento entre el 14 y el 16, pero acabe teniendo usted también otra reflexión que permita que los recursos que tiene que tener la comunidad autónoma para el conjunto de las políticas que tiene que atender sean suficientes. Y ustedes, desde el Gobierno de la Nación, hasta ahora han hecho exactamente lo contrario, quitar 500 millones de euros a la comunidad autónoma para la atención, por ejemplo, atención a dependientes, que podía estar siendo, si ustedes lo cubrieran, destinado a otras políticas, incluida la política conservación de carreteras, por ejemplo, ¿no?, o un tema de más alcance, pero no menos relevante, que es una infrafinanciación de la comunidad autónoma, que está estimada en torno a mil millones de euros menos anuales de lo que realmente le correspondería a Andalucía en relación con su peso poblacional.

Por tanto, yo creo que tenemos que ser consecuentes, sumar todo, todo tiene que sumar cien, salvo que ustedes lo que nos estén planteando sea un imposible como que incumplamos el déficit, como que al final acabemos yendo a lo que es un escenario que para nada, lógicamente, está en la mente del Gobierno de Andalucía.

La red de carreteras de Andalucía crece en los últimos dos años en el porcentaje de recursos destinados a su conservación y su mantenimiento, vamos a seguir intentando que siga creciendo y, lógicamente, vamos a seguir manteniendo una actuación eficaz y una ocupación para permitir que los niveles de seguridad del conjunto de la red de carreteras de Andalucía crezcan a lo largo de los próximos años, destinando mayores recursos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000898. Pregunta oral relativa al futuro del tranvía de Vélez-Málaga, su puesta en funcionamiento y su gestión

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al turno de preguntas.

Les ruego tanto al consejero como a sus señorías que administren bien su tiempo. Son cinco minutos, dos y medio cada uno.

En primer lugar, tiene la palabra doña Carmen Molina para formular la siguiente pregunta al consejero, relativa al futuro del tranvía de Vélez-Málaga, su puesta en funcionamiento y su gestión,

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, en octubre de 2006 se puso en marcha en Vélez-Málaga el primer tranvía de Andalucía de la era moderna, con un recorrido de 4,7 kilómetros entre la ciudad de Vélez-Málaga y el núcleo costero Torre del Mar.

Con un primer tramo de 4,7 kilómetros y 17 minutos, con nueve paradas, la mitad del tiempo de los autobuses que cubre el mismo recorrido. El segundo tramo nunca llegó a abrirse.

En abril de 2012, la Junta de Gobierno Local aprobó la paralización temporal del tranvía y reestructuración del servicio municipal de transportes, lo que se tradujo en un aumento progresivo del déficit relativo a costes de explotación y mantenimiento.

La disminución progresiva de consumidores incrementó el déficit generado.

Se reanudó después el servicio de autobuses y, a los dos existentes, se sumaron otros dos para cubrir el trayecto realizado por el tranvía y unir Caleta y Alamayate, respectivamente, con una media de 1.800 viajeros diarios, la mitad del necesario para su funcionamiento.

El saldo fue déficit económico en su mantenimiento, conflicto con la Junta para su financiación, más de una treintena de accidentes, ERE temporal de 23 trabajadores en 2011, amenaza de suspensión por las empresas concesionarias, disminución progresiva de pasajeros.

En noviembre de 2015, el consejero de Fomento anunció que la Junta de Andalucía financiaría el 40% del déficit de explotación del tranvía de Vélez-Málaga y anunció la creación de una comisión de trabajo integrada por técnicos municipales y de la Junta, que determinaría la hoja de ruta para colocar el sistema en condiciones óptimas para su puesta en marcha.

En enero de 2016 confirma que reactivar el tranvía obliga a aportar 1,5 millones y que vigilarán las líneas de transporte interurbano para evitar una posible competencia desleal.

En abril, el Ayuntamiento de Vélez-Málaga ha puesto a la venta por 6 millones de euros sus tres unidades de tranvía paralizadas desde junio de 2012, con la finalidad de emplear ese dinero en la adquisición de cinco convoyes más pequeños con los que reanudar el servicio.

La pregunta es la siguiente: ¿Cuáles han sido las últimas actuaciones llevadas a cabo por la consejería y que van a dar lugar, según la misma, a la puesta en funcionamiento de ese tranvía y en qué plazos y condiciones de explotación?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias. Señoría, no tiene usted un segundo turno.

Por tanto, señor consejero, le ruego también la haga completa.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Lo haré, señor presidente.

Efectivamente, como usted señala, algunos de los temas que traslada son ciertos. Yo comprometí con el ayuntamiento que la consejería estaría en condiciones de asumir el 40% del déficit de explotación, como lo hicimos, por cierto, con Jaén, independientemente del color político, ya que esta mañana ha salido aquí una supuesta actitud diferente del Gobierno de Andalucía en función del color político del ayuntamiento.

¿Por qué se paró el tranvía de Vélez-Málaga? Bueno, pues hubo un ayuntamiento que decidió que esto no era prioritario. Ciertamente, era un ayuntamiento del Partido Popular, pero, en fin, eso me parece menos relevante en este momento.

Queríamos con este esfuerzo, que tiene una razón, siendo un sistema de transporte urbano y de competencia municipal, aunque fuese financiado por la consejería en su momento, dada la condición de una parte de los usuarios de su componente metropolitano, porque van a los servicios públicos básicos de la ciudad, en función de ese criterio podríamos asumir el [...] del déficit de explotación.

Planteamos la creación de una comisión técnica de Ayuntamiento y Junta de Andalucía, que se ha reunido tres veces, el 11 de diciembre de 2015, el 26 de enero y el 14 de abril. Además de estas reuniones ha habido otras de carácter estrictamente técnico y el trabajo conjunto pretendía alcanzar un objetivo: evaluar el coste de la reanudación del sistema, ver cuáles eran los elementos de deterioro que se habían producido para restituirlos y ponerlos en condiciones de funcionar, racionalizar la oferta... No estamos en un espacio de competencia entre modos de transporte, estamos en un espacio de complementariedad entre modos de transporte para darle una respuesta racional, por lo tanto, tiene que ser conjunta entre la consejería y el ayuntamiento y nuestra aportación a lo que es una perspectiva de movilidad racional y sostenible en la ciudad. Y, desde luego, también mejorar la oferta del sistema tranviario. Y, ciertamente, el ayuntamiento ha planteado la enajenación de esos tranvías, que tienen una capacidad que está en principio desde la perspectiva municipal sobredimensionada en cuanto a volumen de transporte para las necesidades de la ciudad, y sustituirlos por otros [...] que tengan una adecuación a las necesidades de la ciudad, de menor tamaño y por tanto más funcionales y más capaces de adaptarse a la demanda real y reducir los costes de explotación.

En ese escenario es en el que estamos. Nuestro compromiso es mantener la oferta que le hemos hecho al ayuntamiento, y estoy convencido de que haremos lo que es racional. Es un esfuerzo hecho por el conjunto de ciudadanos de Andalucía para contribuir a la movilidad sostenible con esos criterios que siempre hemos

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

dicho, bueno, que están ahí, que son un círculo virtuoso, de reducción de tiempo de desplazamiento, de mejora de la calidad del aire, de mejora o limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de contribución al desarrollo económico, generando empleo en el transporte público... Todos esos elementos conforman yo creo que una obligación de cooperación leal entre las administraciones, que yo estoy convencido que vamos a alcanzar y vamos a poner en funcionamiento el sistema lo más rápidamente posible.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

[Intervención no registrada.]

Señoría, no tiene la palabra.

10-16/POC-000934. Pregunta oral relativa a la variante oeste en La Palma del Condado, Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día relativa a la variante oeste en la Palma del Condado en Huelva, que formula su señoría don Carlos Hernández.

Tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, la localidad onubense de La Palma del Condado lleva años reclamando la construcción de la variante oeste para sacar el tráfico de largo recorrido que actualmente llega desde la autovía A-49 y se dirige hacia el norte de la provincia de Huelva, hacia Valverde del Camino, sacar este tráfico del centro urbano de La Palma, por donde actualmente sigue pasando.

Asimismo, esta variante oeste de La Palma del Condado podría ser la salida a la autovía de los habitantes de La Palma hacia la autovía, evitando de esta manera el paso por las calles del centro.

¿Cuándo tiene previsto su consejería llevar a cabo este proyecto de forma definitiva?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señor Hernández, efectivamente, la actuación objeto de la pregunta que realiza se sitúa en el itinerario de la carretera A-493, entre La Palma del Condado a Valverde del Camino, y pertenece a, efectivamente, la red autonómica de carreteras.

La actuación proyectada por la consejería consiste en una variante de población al oeste de la carretera A-493, para evitar la travesía de La Palma, con una longitud de 6,5 kilómetros, conectando con la autopista A-49 en el enlace de la variante de Bollullos Par del Condado.

El presupuesto base de licitación de las obras recogido en el proyecto asciende a 32 millones de euros, IVA incluido, a lo que habría que añadir un 1.138.000 euros que es la estimación de los costes que supone la expropiación. De forma que el presupuesto global estaría en 33 millones de euros.

Decirles que en esta carretera A-493, entre Valverde del Camino y La Palma, la intensidad media diaria es de 1.935 vehículos al día. Y a todo lo anterior pues le tengo que añadir que la coyuntura presupuestaria nos

ha llevado a tomar decisiones que creemos que son racionales en este momento, que es finalizar las obras que estando en diferentes fases de ejecución no se habían podido concluir por la paralización o la reprogramación presupuestaria que hubo que hacer. Y, por tanto, en cuanto haya capacidad presupuestaria para acometer esta obra la iniciaremos.

Gracias, señoría.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias.

Sí, entonces deduzco por lo que dice que no hay una fecha concreta de comienzo de estas obras. Lo cierto es que desde el año 2009 se empezó a anunciar que esta obra se iba a ejecutar y se adjudicó el proyecto, la redacción del proyecto, concretamente en febrero del 2009. Es una promesa, bueno, pues incumplida y que desgraciadamente afecta a la calidad de vida de muchos ciudadanos que ven que mucho tráfico pasa por el centro de sus municipios, en este caso La Palma del Condado.

Entendemos que se debería incluir alguna partida en el presupuesto del 2017, dándole continuidad al dinero gastado en la licitación y poniendo fecha a un proyecto que ya fue presupuestado, según nuestros datos, en 8,7 millones de euros. Es fundamental para sacar el tráfico de largo recorrido, como ya decía, que se dirige hacia el norte de la provincia de Huelva desde la A-49, y además afecta muy directamente a la calidad de vida de los ciudadanos de La Palma del Condado.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Hernández.

Bueno, decirle, son 33,1 millones de euros el presupuesto de la obra, tanto lo que es la ejecución material como los gastos asociados a las expropiaciones.

La situación presupuestaria de este momento..., desde luego, en el año 2016 no hay nada previsto en el presupuesto, el presupuesto del 2017 está por elaborar. Yo sí le digo, con relación con esta infraestructura y con otras que tienen que ver con recursos destinados al desarrollo de infraestructuras, que no estaría mal

que desde el punto de vista de las prioridades fijadas por la Unión Europea y el Gobierno de España se acabara permitiendo lo que hemos pedido en alguna ocasión, que es que las inversiones productivas que tienen un análisis coste/beneficio importante para la sociedad desde el punto de vista de la rentabilidad económica y social pero que contribuyen a generar oportunidades de empleo no computaran con déficit. Eso nos permitiría abordar simultáneamente obras que ahora mismo por razones de limitación están, lógicamente, paradas. Y no tenemos más que hacer un ejercicio de racionalidad. Que es que allá donde hayamos invertido el 40, el 50 o el 70% de una infraestructura, y está sin concluir, eso es prioritario respecto a iniciar otra nueva. Y en esa tarea es en la que estamos en estos momentos, sin lógicamente dejar de ambicionar que estas obras hay que hacerlas y que esperemos que en los proyectos presupuestarios de los próximos años nos permitan iniciarlas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000955. Pregunta oral relativa a tasa de pesca desembarcada en los puertos de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta que formula el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa a la tasa de pesca desembarcada en los puertos de Andalucía y que la formula doña Marta Bosquet.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, pues los pescadores andaluces que desembarcan sus capturas en los puertos pues sufren algunas diferencias o bastantes diferencias económicas, desde nuestro punto de vista un poco injustificadas, según que el puerto sea gestionado bien por el Estado o por la Junta de Andalucía.

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía pues establece una tasa que es distinta a la tasa que establecen los puertos estatales, que son gestionados desde el punto de vista estatal. La pregunta que queríamos hacerle es cómo se justifica esta discriminación monetaria de la tasa de desembarco que se produce en los distintos puertos de nuestra costa de nuestra Comunidad Autónoma de Andalucía y si se tiene previsto acabar con la misma.

Voy a usar todo en un mismo tiempo.

Y esta pregunta que nosotros le hacemos pues obedece porque tras reuniones mantenidas con los pescadores pues nos han trasladado esa reivindicación, no entienden por qué ocurre esa discriminación.

Cuando se aprobó el Decreto Ley 14/2014, de 18 de noviembre, por el que se adoptaban las medidas urgentes en materia de tasas portuarias, y se modificaba la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, pues no se adoptaron las medidas que debieran a su juicio, al juicio de los pescadores de Andalucía de estos puertos, pues no se adoptaron las medidas que hubieran sido necesarias para equiparar la tasa estatal con la tasa autonómica, que era lo que demandaba este sector, lo que demandaba el sector pesquero.

Así la Agencia Pública de Puertos de Andalucía pues establece una tasa del 2% del valor de mercado de la pesca desembarcada. Y, sin embargo, por otro lado, los puertos que son gestionados por el Estado pues tienen establecida una tasa bastante menor, que es el 0,4% del valor de mercado de la tasa desembarcada.

Todas las federaciones provinciales de las distintas cofradías de pescadores, entre ellos, por ejemplo, la de Almería-Motril, pues como ya le hemos dicho pues nos reclaman con urgencia que se aborde ese tema, que se lleve a cabo esa modificación, que en su día quizás debiera haberse hecho cuando se dictó ese decreto ley en el año 2014.

Por eso es la pregunta, que a ver de qué manera tienen previsto modificarlo. Entendemos que si se redujera dicha tasa pues se beneficiaría a todos pescadores andaluces por igual, y la tasa que tuvieran que pa-

gar todos, desembarcando el pescado en los distintos puertos de Andalucía, con independencia de quienes estuvieran gestionados, pues sería lo mismo.

Esta diferencia de tasa lo que produce, desde nuestro punto de vista, pues es una discriminación totalmente injustificada y bastante gravosa de la economía de los pescadores, según desembarque en un puesto o en otro. Y, mire usted, por ponerle un ejemplo —porque ya creo que me queda poco tiempo—: si se llevara a cabo la reducción, la reducción que se plantea, o si no es equiparable a la estatal —sí, desde luego, bastante menor, porque estamos hablando de un 2 y un 0,4%—, pues si en la actualidad el volumen de pesca fuera de 158 millones, pues supondría que, con una reducción de la tasa, tendrían dos millones más de beneficio. Entendemos que hay que intentar aliviar a este sector...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Bosquet...

La señora BOSQUET AZNAR

—... que entre las paradas biológicas y entre la TAC y entre más cuestiones, pues están sufriendo, la verdad es que bastante deterioro en su actividad económica, y por eso de qué manera quisiéramos que nos explicara por qué se justifica esta discriminación y qué tienen previsto para solucionarla.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, le voy a dar algunas razones.

En los puertos autonómicos, no solo de Andalucía sino del conjunto de las comunidades autónomas de España, la tasa está en torno al 2%, si la pesca es desembarcada y entra en lonja directamente; o del 1%, si la pesca es desembarcada en el puerto y sale por vía terrestre a otras lonjas.

Esta tasa existía ya en el año 1983, cuando se transfieren las competencias portuarias a las comunidades autónomas. Y, de hecho, el tipo del 2% data de la Ley de Puertos de 1928.

En los puertos [...] del Estado, usted señala que existe un tipo de gravamen del 0,4, si la pesca es desembarcada y vendida en lonja; o de un 2,2% si la lonja no está otorgada en concesión.

La realidad es que la mayoría de las comunidades autónomas tienen la tasa del 2%, que es un elemento diferente, ciertamente, al del Estado por una razón: los elementos que conforman la estructura de ingresos en

los puertos del Estado procedentes de la pesca son residuales respecto a la fuente de ingresos fundamental, que son el transporte de mercancías y de pasajeros fundamentalmente.

A pesar de la tasa que tenemos establecida en la memoria económica de la Ley de Régimen Jurídico-Económico de los Puertos de Andalucía, de 2007, estamos hablando de un déficit, de un déficit muy importante en lo que representa los ingresos respecto a los gastos en la actividad de mantenimiento del equilibrio económico de los puertos de Andalucía. Hay una serie de gastos, asociados lógicamente al mantenimiento de las condiciones para que la actividad pesquera pueda desarrollarse con normalidad, fundamentalmente los costes, por ejemplo, del dragado —las inversiones necesarias para hacer esto—, lo que representa la recaudación de esta tasa, como le digo, está por debajo, claramente, de los costes de mantenimiento de la operatividad de los puertos de Andalucía.

Y, desde luego, estamos intentado, por todos los medios, contribuir a que el sector pesquero, que es un sector importante para la economía del conjunto de la sociedad andaluza, tenga las mejores condiciones, modernizando las instalaciones portuarias para hacer posible que, ciertamente, el empleo contribuya al mantenimiento del existente, a la dinamización de la economía y a la búsqueda de nuevos horizontes.

Gracias.

10-16/POC-001049. Pregunta oral relativa al Plan de Vivienda 2016-2020

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral, relativa al Plan de Vivienda 2016-2020, que formula su señoría, Redondo Calvillo.

Tiene usted la palabra.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señor consejero.

El Plan Andaluz de Viviendas 2016-2020 considera como condición el que el municipio donde se desarrolla la actuación de la que se trate cuente con un plan municipal de vivienda y suelo en los términos establecidos en el artículo 13 de la Ley 1/2010, de 8 de marzo, reguladora del derecho a la vivienda en Andalucía, y otros contenidos mínimos que no son nada banales.

Por eso, preguntamos si tiene la Consejería de Fomento y Vivienda la intención de dotar económicamente las ayudas del Plan de Vivienda 2016-2020 para la redacción de los planes municipales y, sobre todo, con qué cuantía.

Muchas 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 diputada, efectivamente, el plan de viviendas contempla, en la redacción literal que está en términos de «podrá», no en términos imperativos, podrá considerarse como prioritario el hecho de que los municipios tengan desarrollado su plan municipal de viviendas.

La obligación del desarrollo del Plan Municipal de Viviendas data de la Ley de 2010. No todos los municipios andaluces lo han hecho, porcentualmente son pocos. Es verdad que los más grandes lo tienen desarrollado, pero hay necesidad de que el resto de los municipios acaben teniendo, en consonancia con lo que es el Registro Municipal de Demanda de Vivienda, un plan de actuación municipal, que es el Plan Municipal de Vivienda, y respondan a lo que mandata la Ley de 2010.

Las actuaciones que la consejería va a llevar, una vez aprobado el Plan de Vivienda Horizonte 2020, no van a excluir a los ayuntamientos, es decir, a los ciudadanos que viven en ayuntamientos que no tienen todavía [...] de vivienda, que quede claro. No va a ser un elemento de exclusión en ningún caso. Lo que sí vamos a hacer es estimular, desde este plan de viviendas, el cumplimiento de esa obligación —que yo creo que es una obligación compartida entre los diferentes niveles de la Administración—, de forma que estimulemos a los ayuntamientos, a aquellos que no lo tienen hecho, a desarrollar su plan municipal de vivienda. Para ello, incluso a los más pequeños... Que estamos en conversaciones con las diputaciones. Al menos con tres de ellas hay un acuerdo, en principio, y será extensivo a todas las diputaciones que quieran hacerlo. De forma que cooperemos con la diputación como vía, en su faceta de asesoramiento técnico y apoyo a los ayuntamientos, para que ese plan de vivienda pueda ser redactado y ser un instrumento, lógicamente, de utilidad en la política de vivienda, que, en el conjunto de los municipios andaluces ya se pueda desarrollar. Por tanto, como conclusión, no hay criterio de exclusión de los ciudadanos que pidan alguna ayuda vinculada al plan de vivienda, donde no haya redactado plan de vivienda, y sí vamos a dedicar recursos —ahora mismo no le puedo decir la cantidad, porque será objeto de alguna orden que, lógicamente, desarrolle lo contenido el plan de vivienda— para estimular e incentivar que los ayuntamientos que no lo tienen todavía redactado lo puedan hacer.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Redondo Calvillo, tiene usted la palabra.

La señora REDONDO CALVILLO

—Bueno, señor consejero, me alegra enormemente que diga usted que no los va a excluir.

Y en el Plan de Vivienda viene recogido que se priorizará, o también como condición, vienen ambas cosas textualmente. Me alegra, digo, porque la pregunta este viene después de la reunión que han tenido los pueblos, y concretamente, por ejemplo, en la Diputación de Córdoba, que no fue esto lo que le dijeron; sí que le dijeron que era excluyente. Y de ahí ha venido porque en Córdoba, por ejemplo, solamente lo tiene Córdoba y Lucena. Hay más de 70 municipios que no lo tienen, y, evidentemente, para la parte técnica, a lo mejor haciendo un esfuerzo lo podrían hacer, pero para la parte social, desde luego que no.

Se le da un plan de vivienda, señor consejero, después de una legislatura sin plan de vivienda, pero ahora no se les dota de recursos ni económicos, ni materiales. Entonces, pues esa es la insistiendo. Y, de hecho, al Grupo Parlamentario del Partido Popular le ha preocupado, y así han hecho las alegaciones pertinentes.

No es solamente es a los ayuntamientos a los que preocupa la redacción, que, como le digo, la parte técnica la podrían hacer, sino la ejecución. Ahí sí que es verdad, señor consejero, que la cooperación es fundamental, institucional y financiera. El ayuntamiento es el que está más cerca, al fin y al cabo, del ciudadano, no podemos perder eso de vista. La cooperación es fundamental. Si le damos el instrumento, pero no le damos los recursos es que no van a poder hacer absolutamente nada.

Este grupo, desde luego, apuesta por eso, por la cooperación, no solo institucional, que la vemos fundamental, pero sobre todo eso: financiera.

Con lo que...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría...

La señora REDONDO CALVILLO

—... lo que pretendíamos con la pregunta era solamente el compromiso, que es lo que ellos quieren saber, el compromiso cuantitativo. ¿No lo puede usted decir ahora? Bueno, lo volveremos a preguntar, pero el compromiso que se le quite el peso de encima de que no van a quedarse fuera una legislatura, porque no la ha habido, y otra porque no cumplan las condiciones.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Con mucha brevedad, señor presidente.

Para recalcar: tenga la seguridad de que no va a haber ningún ciudadano excluido por razón de que el ayuntamiento donde habita no tengo hecho el plan municipal de vivienda, claro. La literatura exacta dice: «Podrá considerarse como prioritario», «podrá», no se considera con garante de excluyente. Pero ya le digo yo que no va a ser ese el criterio, el criterio es que cualquier ciudadano que resida en el ayuntamiento que resida, los criterios sean de carácter social, en términos de renta, en fin..., lo que las diferentes órdenes desarrollen, lo que determine su prioridad en esa concurrencia competitiva, que normalmente tendrá el criterio que se establezca en el desarrollo de las diferentes órdenes que permitan la rehabilitación, las ayudas al alquiler..., los elementos que, en definitiva, van a formar parte básica de ese plan de viviendas.

Y, segundo, cooperación técnica directamente de la consejería con los ayuntamientos que así lo deseen, y cooperación a través de una institución, que yo creo que tiene un papel fundamental, sobre todo en los pequeños y medianos municipios, que son las diputaciones andaluzas, en su tarea global de asesoramiento, cooperación técnica con los ayuntamientos. Ahí yo creo que vamos a encontrar un punto de entendimiento y un punto de acuerdo, porque los intereses son intereses compartidos, no son intereses en conflicto.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-001050. Pregunta oral relativa a viviendas de la barriada Santa Lucía, Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en la comisión, relativa a las viviendas en la barriada Santa Lucía, de Huelva, que formula su señoría don Guillermo José García de Longoria.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí, gracias, señor presidente. Buenos días, señor consejero.

Desde el año 2013, como usted bien sabe, se encuentran finalizadas las viviendas de la barriada Santa Lucía, en Huelva, y desde ese momento llevan esperando más de cien vecinos la entrega de llaves de esas viviendas. Desgraciadamente hemos comprobado que sin presión no hay solución y que gracias a la iniciativa del Grupo Popular en el Parlamento andaluz el ayuntamiento, por fin, ha movido ficha, y además se ha conocido que el ayuntamiento tenía que mover ficha y lo ha hecho, ya que se ha aprobado abonar los 3,2 millones del convenio que estaba firmado con la Junta de Andalucía, y eso se produjo hace escasamente un mes.

Según el ayuntamiento, el propio ayuntamiento, se está a la espera de la entrega del certificado de financiación de las obras por parte de AVRA y tras ello la Junta podrá solicitar licencia de primera ocupación y entregar las llaves, si bien también hemos conocido que, al parecer, según la propia palabra de la delegada a los vecinos de Santa Lucía, hay una deuda contraída con el arquitecto que impide el desarrollo de este procedimiento.

Señor consejero, han sido muchas las promesas a estos vecinos, han sido muchos los plazos que se les han dado a estos vecinos y la desesperación va en aumento.

Por tanto, en el día de hoy queremos preguntarle: ¿en qué fase real se encuentra la entrega de llaves de estas viviendas?, y si usted se aventura a dar un plazo de entrega de llaves a estos vecinos.

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.

En la actualidad, efectivamente, las obras tanto de urbanización como de construcción de las viviendas, como usted sabe, están finalizadas, aunque no recepcionadas, porque, entre otras cosas, se está pendiente de que el Consejo Consultivo informe sobre un reformado al proyecto motivado por una reclamación de la

dirección facultativa, la solicitud ya fue recibida por el Consejo Consultivo el pasado 9 de junio y el dictamen debe emitirse en un plazo no superior a un mes.

Una vez se pronuncie el Consejo Consultivo, podrá emitirse el certificado final de la obra que condiciona, como usted sabe, a su vez la licencia de primera ocupación, imprescindible para la entrega de las viviendas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí.

Su señoría tiene medio minuto.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí.

Desgraciadamente, los vecinos siguen sin plazos y me corrobora usted que hay un impago al arquitecto y por eso no se realiza el procedimiento, eso ha dicho su delegado a los propios vecinos. Me gustaría que me corroborara ese extremo.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Es una reclamación que necesariamente ha tenido que ser sometida, como le digo, al Consejo Consultivo, que tiene un plazo máximo de un mes a partir del 9 de julio para contestar. No hay ningún problema de impago por parte de la consejería, y por parte del ayuntamiento tampoco, digo de este ayuntamiento, sí lo hubo del anterior ayuntamiento presidido por el gobierno del Partido Popular, donde dejó de pagar los costes de la urbanización. Es un hecho, es un hecho que ha llevado al actual ayuntamiento a acordar, a través de una modificación presupuestaria, la aportación no solo de los 3,2 millones de euros que vayan a indemnizar los vuelos que permitan pagarles a los vecinos, sino asumir los costes de urbanización que el ayuntamiento en su momento dejó de pagar.

Y, por tanto, yo, me parece que estén ustedes en la tarea vehemente de acortar plazos, pero no coloquen incumplimientos sobre una Administración, la Junta de Andalucía, y el actual ayuntamiento, que están cumpliendo con sus responsabilidades, cuando el ayuntamiento que ustedes presidían hizo exactamente lo contrario.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

De todas formas, nuestra preocupación no es quedarnos colgados de ningún reproche anterior, es terminar en tiempo y forma, lo más rápidamente posible, la tramitación para entregar las viviendas a los vecinos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/POC-001074. Pregunta oral relativa a la línea férrea Linares-Vadollano, Jaén

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el Grupo Parlamentario Socialista, a través de su señoría don Daniel Campos, relativa a la línea férrea Linares-Vadollano, Jaén.

Señor Campos, tiene usted la palabra.

El señor CAMPOS LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente, amigo Luciano. Buenos días, señorías. Señor consejero.

El ferrocarril, como sabe, ha sido históricamente de vital importancia para la ciudad de Linares, y precisamente en mi municipio los trenes llegaban hasta el centro de la ciudad, hasta la misma estación de Madrid. En su recorrido pasaban por delante de la antigua factoría de Santana, y esta comunicación ferroviaria servía, además, para permitir el transporte del producto de la mina y también de la emergente actividad industrial de aquellos años, Linares respiraba prosperidad y diversidad económica. Pero el fin de la actividad minera y la decadencia de una factoría que empezaba a tener pérdidas motivó que el último tren llegase a la ciudad de Linares en el año 1984.

Lo que describo, señor consejero, lo hago con añoranza, lo hago desde el recuerdo de un niño que con siete años veía los trenes cargados de land-rovers, que conduciría quizá un norteamericano, o quizá un brasileño, pero aquí no es lo importante lo que yo sentía, ni lo que siento, sino lo que sienten los linarenses y las linarenses. Y desde el que ferrocarril no llega a la factoría las oportunidades para mi ciudad han ido decreciendo.

El parque industrial de Linares necesita comunicarse con el resto del mercado para ser competitivo. La comunicación más económica y más eficiente es la que se produce usando como medio de transporte, como bien sabe usted, el ferrocarril. Son muchas las reuniones a las que yo, como concejal y también como parlamentario, he asistido con las empresas instaladas en el parque. En todas ellas, los datos que nos ofrecían estas empresas avalaban que el transporte de productos que generaban era mucho más viable económicamente y más sostenible si utilizaban el ferrocarril.

Como usted sabe, consejero, si hay una institución que ha creído en ese proyecto industrial es precisamente la Junta de Andalucía. Por todos y por todas es sabido que los esfuerzos que ha hecho esta Administración pública para sacar adelante la factoría de Santana daban oportunidad de empleo a toda la comarca norte de la provincia de Jaén. En su afán por conseguir y por seguir ofreciendo a Linares una salida dramática a la situación de desempleo en la que se encuentra la ciudad, la Junta de Andalucía ha querido priorizar una infraestructura que permitiese vertebrar el territorio y económicamente también a este municipio.

Además hemos elegido, por parte de la Junta de Andalucía, un buen momento, ya que el parque industrial integra a tres empresas que producen elementos que tienen salida comercial al mercado internacional, como son Cástulo Technology y CAF Santana, que fabrican, como ustedes saben, vagones de tren y tranvía, y Gamesa, que crea potentes aerogeneradores que permiten obtener energía limpia.

Por ello, señor consejero, le quiero preguntar: ¿en qué consisten los trabajos que está llevando la Junta de Andalucía para combinar la conexión ferroviaria del parque empresarial de Linares con Vadollano, en la provincia de Jaén? Y ¿qué repercusión tendrá dentro de la red ferroviaria de esta zona?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Campos, ha cubierto todo su tiempo.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted bien señala, la conexión ferroviaria de cualquier ciudad y de cualquier centro productivo con la red de interés general del Estado es un elemento muy potente en términos de incentivos a la localización empresarial y a introducir competitividad en la actividad económica y empresarial existente, y también como imán para atraer nuevas inversiones.

La inversión a la que usted se refiere estaba parada, como otras tantas que se tuvieron que reprogramar en el conjunto de Andalucía como consecuencia del impacto de la crisis económica en las cuentas públicas. Desde el mes de junio se ha retomado, vamos a finalizarla, está con una inversión de en torno al 80% en lo ejecutado, la inversión global va a ascender a 30 millones de euros, creemos que es una magnífica aportación, tanto a la competitividad, como le digo, de las empresas existentes como de lo que representa un incentivo a la localización de nuevas empresas. Está, lo hemos referido antes cuando hemos hablado de corredores ferroviarios, Linares es un punto estratégico dentro del corredor mediterráneo, del ramal central del corredor mediterráneo, que tienen que ver, lógicamente, sus expectativas de desarrollo económico de generación de empleo y de horizonte empresarial alentado no solo por esta infraestructura, que por supuesto, estamos ya en los últimos trabajos de conexión con Adif para hacer posible que en Vadollano se establezca la comunicación y, lógicamente, en el parque empresarial, sino que el desarrollo también de lo que tiene que ser el corredor completo desde Algeciras-Bobadilla-Antequera, Antequera-Córdoba-Linares, Manzanares-Madrid, conexión con la frontera francesa a través de Irún, permita que tengamos unas oportunidades ligadas, como es natural, al desarrollo empresarial, que es la ocupación fundamental del Gobierno de Andalucía.

Los trabajos se iniciaron, como le digo, en el mes de junio. Van a consistir en las tareas de acondicionamiento, de impermeabilización del viaducto de Valdecastro, construido para el paso del ferrocarril. Se procederá a la extensión de balastos y se procederá, lógicamente, a la instalación de las vías; en definitiva, a dejar operativo este sistema ferroviario, que, como señalo, es un potente elemento de estímulo a la localización empresarial en una comarca que necesita mucho impulso para el desarrollo económico y para el empleo.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/POC-001075. Pregunta oral relativa a la iluminación del puente del Odiel, Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta con respuesta oral que formula su señoría Romero Mojarro, relativa a la iluminación del puente del Odiel.

Su señoría, Manuela Serrano, tiene usted la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias, presidente.

Consejero, el puente sobre el río Odiel se construyó en 1993, conecta Huelva capital con Aljaraque y Punta Umbría, tiene una gran intensidad de vehículos diarios que se intensifica en el periodo estival. Como sabemos, señor consejero, la iluminación del puente no es obligatoria y está restringida por atravesar una zona protegida, en concreto el Decreto 357/2010 aprobó el Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética, con el fin de regular el uso de la iluminación artificial exterior para evitar que el aumento del brillo del cielo nocturno dificulte las investigaciones astronómicas y pueda causar daños a ecosistemas.

En virtud de dicho reglamento, al hallarse enclavado el viaducto en el paraje natural Marismas del Odiel, declarado reserva de la biosfera por la Unesco y zona de especial protección para las aves, el alumbrado del puente solo podría encenderse a determinadas horas, para poder así proteger, de acuerdo con la normativa vigente, a las aves que nidifican en la zona.

Por otra parte, la seguridad vial está totalmente garantizada. La infraestructura se proyectó y construyó sin iluminación, por no ser ni necesaria ni obligatoria. Si bien, como recordarán, fueron los ayuntamientos de Huelva y Aljaraque los que exigieron dotarlo de alumbrado para darle mayor realce y vistosidad. Se alumbró siguiendo los parámetros establecidos por la protección, en respuesta a la petición planteada por los ayuntamientos, quienes asumieron el pago del suministro hasta 2009, así como el mantenimiento de las luminarias desde 1993. A partir de 2009, se hizo cargo la consejería de Fomento y Vivienda. Desde febrero de 2014 y por problemas de vandalismo, el puente permanece apagado.

Señor consejero, ¿qué actuaciones se han llevado a cabo para la mejora de la iluminación del puente del Odiel en Huelva?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

Ha ocupado todo su tiempo.

Tiene la palabra, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted bien señala en las consideraciones que hace, el puente del Odiel es una comunicación absolutamente fundamental, que tiene un tránsito superior a los 46.000 vehículos diarios, que se intensifica en el periodo estival. Y a pesar de que no es, ciertamente, obligatoria, dados los requerimientos de la normativa de tráfico, su iluminación, sí, por su consideración de elemento emblemático, en su momento se acabó buscando una forma de iluminarlo, que ha estado también siendo pagada por el Ayuntamiento de Huelva hasta 2009, que decidió dejar de pagar.

Posteriormente a eso se desarrollan una serie de actos que deterioran..., algunos de ellos de carácter vandálico, que deterioran las condiciones para poderlo mantener. Y lo que hemos hecho ha sido lo siguiente:

La semana pasada yo estuve, exactamente, en Huelva, con el presidente de la Autoridad Portuaria. Hemos llegado a una conclusión, digamos, provisional en cuanto a que vamos a instalar... Los trabajos empezaron el día 27. No es que estemos en un término de futuro, sino estamos en un término de presente, una instalación que permita ponerlo de nuevo en explotación y pueda ser iluminado.

El coste lo va a soportar la Consejería de Fomento con una inversión de 60.000 euros. La factura, en términos de gasto de consumo eléctrico, lo va a hacer la Autoridad Portuaria de Huelva. Y, junto a eso, estamos trabajando en una solución más definitiva, más definitiva, que se adecua al entorno protegido en el que está el puente, que es una iniciativa financiada con fondos Feder, en un proyecto de investigación y desarrollo gestionado por el Ministerio de Economía, desde la demanda que plantean, en este caso, administraciones como la Junta de Andalucía, para que lo podamos hacer con una instalación alimentada por energía renovable en su integridad. Por lo tanto, liberaremos a nadie de tener que soportar el pago del coste anual de explotación, que son en torno a 20.000 euros, y estaremos, además, adecuándonos a lo que representa un entorno especialmente protegido como el que supone este espacio, que yo creo que es lo que tenemos que intentar hacer. Un ciento por ciento de autosuficiencia en el suministro de energía por vía renovable, una emisión evitada de toneladas de CO₂ a la atmósfera que estimamos en 60 toneladas, y, consecuentemente, yo creo que una inversión con rentabilidad social.

En esa tarea es en la que estamos. Y, por lo tanto, solución provisional ya, aunque funcionalmente va a ser igual que la anterior. Provisionalidad, no entiéndase merma de funcionalidad, va a estar iluminado íntegramente antes del final del mes de julio. Pero horizonte más ambicioso, de forma que se adecue esa iluminación, como digo, a un entorno protegido como es este, con energías renovables.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Vamos a interrumpir la comisión por cinco minutos.

Permítanme dos reflexiones. La primera, comoquiera que la primera PNL está firmada por todos los grupos, haremos una única intervención de siete minutos, si les parece bien a los portavoces. ¿De acuerdo? Bien.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 219

X LEGISLATURA

29 de junio de 2016

La segunda, también para Mesa y portavoces, decirles que el día 6, que hay Pleno, a la una de la tarde convocaremos Mesa y portavoces, para hacer el último orden del día de la comisión de julio, ¿de acuerdo?

Cinco minutos, reanudamos la sesión.

[Receso.]

10-16/PNLC-000191. Proposición no de ley relativa a la situación de las líneas ferroviarias de la provincia de Almería

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a reanudar esta comisión. Y, en primer lugar, la proposición no de ley relativa a la situación de las líneas ferroviarias de la provincia de Almería.

Tiene la palabra, en primer lugar, Ciudadanos.

Señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, pues, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, y concretamente esta diputada, dado que es de la provincia de Almería, pues, obviamente, nos alegramos enormemente de que haya llegado esta proposición no de ley al Parlamento.

Sí es verdad que antes se había hablado de hacer una declaración institucional, la cual entendíamos, desde este grupo parlamentario, que hubiera sido bastante más lógico... Pero, bueno, algunos grupos, parece ser, como Podemos, se opusieron a ello. Pero, bueno, vamos ahora a lo que vamos, ya que estamos debatiendo aquí sobre esta proposición no de ley.

Pero sí es verdad que a mí me surge una duda, y es que por qué lleva Almería tantísimos años olvidada en cuestiones de infraestructura ferroviaria. Estamos hablando de una provincia donde los servicios han ido incluso a peor. Se han llegado a suprimir líneas y han aumentado los tiempos de estas. Mi duda... Y le aseguro que dicha duda la hago sin ánimo de confrontar, porque entiendo que esta proposición no de ley va suscrita por todos los grupos, pero entiendo también que es algo inevitable... ¿Qué es lo que ha ocurrido para que los anteriores partidos políticos —Partido Popular, PSOE, e incluso Izquierda Unida, que también gobernó en la anterior legislatura en esta comunidad— no hayan hecho nada?

Yo igual, desde mi candidez de recién llegada, pues, lo pregunto, y a ver si ahora, cuando intervengan el resto de los grupos, me lo explican.

El Partido Socialista, como he dicho, lleva gobernando aquí en Andalucía toda la vida, e incluso lo ha hecho también en el ámbito nacional. Y, por eso, no entendemos qué es lo que tiene que ocurrir para que a esta administración, la Administración de la Junta de Andalucía, las cuestiones que le atañen..., pues, si es necesaria una proposición no de ley para poder actuar.

Entendemos que es competencia del Ministerio de Fomento, pero también la Junta de Andalucía podía mojarse en lo económico, tanto en determinadas líneas como en dar mejores prestaciones en el eje con Sevilla a través de Granada.

Con respecto al Partido de Podemos y su actuación, pues, ya lo he dicho antes. La verdad es que nos ha extrañado bastante el hecho de que se hayan opuesto a que hubiera ido esto como una declaración institu-

cional en vez de como una proposición no de ley, porque va a tender más el debate... Y yo creo que en una cuestión en la que todos los grupos políticos estábamos de acuerdo, pues, el debate quizás huelga cuando lo que realmente es necesario, más que debatir sobre esta cuestión, es hacer verdaderamente actuaciones y acometer la necesidad de infraestructuras ferroviarias que tiene la provincia de Almería.

Y con respecto al Partido Popular, pues, qué voy a decir, que ha tenido en más de una ocasión mayoría absoluta —sin ir más lejos, la legislatura pasada—, y que no ha hecho nada de nada, de nada, ni un solo kilómetro de Ave.

La pregunta es si van a seguir mintiendo, como se ha dicho, porque decían que en el año 2016 iba a ser el año del Ave... Ahora parece ser que le han dicho que es el 2018. Y yo le preguntaría al señor Rafael Hernández, el candidato por Almería de estas últimas elecciones, si va a seguir mintiendo, porque, por ejemplo, en campaña se han hinchado de decir que Ciudadanos, en un intento de denostar a este partido en la provincia de Almería, era reacio al Ave. Y nosotros hemos dicho, por activa y por pasiva, que si Almería tuviera Ave sería gracias a Ciudadanos.

Nosotros defendemos siempre, precisamente, el hecho de que se llevan a cabo las infraestructuras cuando son rentables. Y, precisamente, el ferrocarril, o sea, mejorar las líneas de ferrocarril de Almería, desde luego, está más que demostrado que sería absolutamente rentable. Lo que, desde luego, no haría nunca Ciudadanos —eso, desde luego, nunca lo haría— serían aeropuertos sin aviones, ni tranvías como el de Jaén, para guardarlos en cocheras. Eso, desde luego, nunca lo haría Ciudadanos. Nosotros exigimos y pedimos rigor, seriedad y sentido común.

Queremos preguntarle por qué ha existido una total inactividad, total y absoluta, del tren de alta velocidad en el tramo de Almería y Murcia, donde solamente está ejecutado un 27,9%. La legislatura pasada ha sido una legislatura totalmente en blanco, una legislatura perdida, donde se adjudicó un tramo del Ave sin que se haya iniciado ni una sola obra después.

Esta mañana precisamente, nos encontramos con una noticia, donde parece ser que la excusa de la tortuga mora, finalmente, por parte de la Junta de Andalucía, ya se ha autorizado para que la empresa adjudicataria pueda retirarla... Pero, pese a ello, pues, un mes y medio después, seguimos todavía sin que se haya producido ni una sola obra. Y parece ser que ahora están diciendo que, por lo menos, hasta final de año, no se va a abordar nada de nada.

Nos preguntamos que por qué este abandono del tren convencional, cuyos servicios se han ido demostrando durante estos últimos diez años. Y ello, por no hablar, desde luego, del bochorno trasbordo que han tenido que sufrir aquellos ciudadanos valientes, almerienses, que se han atrevido a hacer el viaje de Almería a Sevilla en tren.

Es necesario llevar a cabo ese cambiador de ancho que permita acabar con esa odisea ferroviaria que supone este viaje a Sevilla, y suprima los trasbordos y ahorre, desde luego, una hora en el trayecto.

Yo creo que los almerienses necesitamos realmente hechos reales. No entendemos tampoco —yo espero que luego me lo expliquen los grupos que les corresponda— esa discriminación en los recortes que ha sufrido nuestra provincia de Almería. Mientras que en la legislatura pasada han llovido partidas millonarias para otras zonas del país, como, por ejemplo, el eje atlántico de alta velocidad, o el que conecta Extremadura con Madrid..., pues, no es que digamos que a ellos no lleguen. Por supuesto que sí, si es ne-

cesario, por supuesto que sí, pero no que, para favorecer a unos, se discrimine a otros. Se han priorizado las inversiones en el norte y en el centro del país —no sabemos si es porque la ministra de Fomento es gallega—, y se han dejado de ejecutar todas las asignaciones previstas en las cuentas estatales para el Corredor del Mediterráneo hasta Murcia. Y ello, pese a que Bruselas, en más de una ocasión, le ha regañado, porque se entiende que dicha red es una red prioritaria y que —repetimos— han hecho caso omiso. Una legislatura, pasada cuatro años, perdida.

Ha existido una parálisis en la construcción de los tramos pendientes de Murcia. Necesitamos también una conexión del tren con el puerto, porque es el único puerto sin conexión ferroviaria. Y esa falta de conexión con el puerto, pues precisamente lo que hace es que se esté mermando la competitividad de nuestras empresas y del potencial turístico que tendría nuestra tierra de Almería.

Con esta proposición no de ley, suscrita por todos los grupos, desde luego, este grupo se alegra. Algo es siempre mejor que nada, como ha podido ocurrir en estos años atrás... Pero, desde luego, lo que instamos, solicitamos y rogamus es que no se quede en una mera declaración de intenciones, sino que es obligación y debe ser una obligación que todos los partidos políticos, tanto los que gobiernan aquí, en la Junta de Andalucía, como los que vayan a gobernar en el Estado español, actúen en consecuencia, y se den cuenta de que Almería es una ciudad que tiene todos los ingredientes necesarios para que se invierta en ella y, sobre todo, en infraestructuras.

Estamos hablando de clima, de paisajes, de montaña y de playa, de turismo, de gastronomía y, por qué no decirlo también, de la llamada huerta de Europa. Y, por eso, es necesario darles salida a nuestros productos, porque quien se resiente de la falta de adoptar decisiones o actuaciones son precisamente nuestros agricultores.

Es mucho el dinero que cuesta exportar nuestras verduras, nuestras hortalizas, por camiones que tienen que salir al exterior. Y este es el coste que tienen que sufrir los agricultores por no tener un tren de alta velocidad.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando, señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Hay que tener en cuenta que la Cámara cifra en 80 trenes semanales los que podrían cargar desde la provincia con frutas y hortalizas.

Por eso, a lo que instamos —ya para terminar— y lo que rogamus es que hay que sacar a Almería del ostracismo y, sobre todo, de la desidia que tienen los distintos grupos políticos..., de este ostracismo ferroviario, que debe servir esta proposición no de ley conjunta para abordar y presionar a la Administración competente, para mejorar el anquilosado servicio de trenes en Almería, que es el más lento del país, con una velocidad media de 83 kilómetros/hora, que tiene una extensión que no llega al 50% de la que existía precisamente hace un siglo, que tenemos una dotación que se ha reducido a 85 kilómetros y que estamos hablando de un servicio que necesita de inversiones urgentes para que, precisamente, no nos quedemos en una vía muerta.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, la señora Molina tiene la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien. Nos congratulamos, como no puede ser de otra manera y como todos los demás grupos, de haber conseguido impulsar o instar a que la situación del ferrocarril en Almería cambie sustancialmente, porque hay servicios que en vez de mejorar con los años dan pasos atrás, y eso indudablemente es lo que ha sucedido con el ferrocarril en Almería y en otros lugares, pero allí especialmente. Ha habido un extraordinario deterioro de los servicios ferroviarios, la provincia tiene ahora en servicio menos de la mitad de los kilómetros que estaban abiertos a principios del siglo XX, hace cien años, y la velocidad de los trenes que llegan hasta Almería está más lejos que nunca de la velocidad media de la red ferroviaria española.

Tras recibir la visita en esta comisión de la plataforma en defensa del ferrocarril de la provincia de Almería, de una manera que quería evidenciar, además, el deterioro manifiesto de esta red de ferrocarriles, al tener que tomar el tren para bajarse en Granada, donde hubieron de tomar un autobús que los trasladase hasta la siguiente estación de Antequera, en Bobadilla, donde volviesen a tomar finalmente un tren que llegase hasta Sevilla, y reivindicar por razones de justicia y equidad el poder disponer de unas vías de futuro para Almería que mejorasen esta situación, la movilización ciudadana en defensa de la mejora de los servicios ferroviarios en Almería ha sido la que ha puesto la agenda de este Parlamento el estudio y subsanación de esta situación.

Y es que la situación de abandono de la hermosa estación de ferrocarril de Almería es la imagen indiscutible del deterioro de este modo de transporte en la provincia. Ha habido una falta de inversión generalizada en la línea convencional del ferrocarril; falta de inversión en el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; eliminación de la plataforma de contenedores en la estación de Almería y cierre de estaciones de la línea; ello ha provocado la imposibilidad de poner en marcha expediciones de trenes de mercancías, al carecer de instalaciones adecuadas y la eliminación de parte del sistema electrificado de la estación impide la entrada de tracción eléctrica en dichas vías; la eliminación de servicios públicos y comerciales, el tren nocturno Almería-Sevilla, el tren nocturno Almería-Madrid, el tren diurno Almería-Barcelona, dándose una disminución de la oferta ferroviaria y de la posibilidad de movilidad de las personas que habitan la ciudad; la eliminación de los talleres también de Almería del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos ferroviarios, lo que ha impedido solventar posibles averías e incidencias que permitieran facilitar un servicio normalizado. Asimismo, todos estos déficits han ido en paralelo a la eliminación de centros de trabajo de mantenimiento de infraestructuras, con desplazamientos de personal fuera de la provincia y disminución continua del personal, tanto de Adif como del grupo Renfe, lo que impide una adecuada disponibilidad para actuar en el mantenimiento de instalaciones y material rodante y la prestación de un servicio de calidad al cliente, además de destrucción de puestos de trabajo en la provincia.

Ha habido una influencia negativa provocada por la construcción de las líneas de Ave entre Antequera y Santa Ana y Granada durante las obras. Las circulaciones que se han afectado son cuatro diarias en sentido Almería y Sevilla y dos diarias en ambos sentidos entre Granada y Madrid.

En base a todos estos déficit, y asumiendo, además, algunas de las reivindicaciones que integrantes de la plataforma antes citada nos hicieron llegar, como entendemos que también se la hicieron llegar al resto de los grupos, asumimos en primera instancia como prioritario y, además, con el menor coste para las arcas, teniendo en cuenta la situación de crisis en la que nos movemos y las dificultades económicas..., apoyaríamos en principio iniciativas como modificaciones, una vez que la línea de alta velocidad empiece a funcionar desde Granada, si no se produce un giro en las actuaciones ferroviarias, para Almería supondría el..., la..., perdón, el intercambiador, que no me salía la palabra. Quería decir que es prioritario y con un bajo coste económico la construcción de un intercambiador con unas modificaciones en la alta velocidad para que funcione desde Granada, para que haya una comunicación directa, sin que haya que hacer transbordo desde Granada hacia Almería.

Por tanto, para viajar desde Almería con la posibilidad de realizar el desplazamiento sin transbordo y disminuir, además, los tiempos de viaje que..., es necesario acometer una serie de obras de infraestructuras que se centran en tres actuaciones: la construcción de un cambiador o intercambiador de ancho de vía en Granada; la electrificación, mejorando el tramo electrificado entre Almería y Güéjar-Dólar, y electrificando el resto de la línea hasta Granada, y la mejora del trazado de la vía entre Almería y Granada. Todo esto... Esa construcción del cambiador tiene como finalidad que el vehículo ferroviario pueda efectuar la transición de ancho convencional a ancho de alta velocidad y viceversa.

El asunto es que Almería, una vez que entre en servicio la línea de alta velocidad Antequera-Granada, podrá beneficiarse de una reducción del tiempo de viaje en relaciones con otras ciudades, pero como paradoja, estando tan cerca de la alta velocidad, a 180 kilómetros, será la única capital de provincia de Andalucía en la que la construcción de un cambiador se tenga en el olvido y, por tanto, se impida eliminar los transbordos a los viajeros con origen o destino a Guadix o Almería.

Una infraestructura sencilla de acometer, con un coste mínimo y un tiempo de ejecución relativamente rápido..., proyectado el intercambiador, este mejoraría sustancialmente las comunicaciones y los tiempos de desplazamiento de la gente que viaja desde Almería. Debería ser una obra que..., debería ir acompañada cualquier construcción de línea de alta velocidad por las mejoras que proporciona a ciudades próximas que tengan el ancho convencional.

Asimismo, la otra cuestión que mencionaba era la necesaria electrificación de la red ferroviaria que une Almería con Granada para poder reducir el coste de los servicios de trenes, aumentar la potencia y la velocidad de forma significativa y, por tanto, reducir los tiempos de viaje, tener un transporte más sostenible y menos dependiente. Esta ampliación de la red ferroviaria electrificada desde Güéjar hasta Granada es una obra con un perfil económico mucho más bajo que cualquier proyecto de obra nueva. Además, la electrificación entre Almería y Granada supone la oportunidad de poder implementar el proyecto de tren de cercanías para el Bajo Andarax, que utiliza la red ferroviaria existente para ofertar un servicio regular que una las estaciones de Santa Fe, Alhama y Almería con la incorporación de nuevas paradas en los núcleos de población más importantes y con la creación de aparcamientos disuasorios en las estaciones. Sería una alternativa que

permitiría mejoras en los tiempos de transporte, así como una reducción de contaminación ambiental. La planificación de las infraestructuras de los diferentes modos de transporte se coordinaría y complementaría con conexiones intermodales, que erradicaran en algunos casos la duplicidad de ofertas, aumento de gasto, y facilitarían la consecución de resultados económicos positivos.

La mejora del trazado de la vía entre Almería y Granada supondría todas esas mejoras ya citadas, mejoras en las disminuciones de los tiempos de desplazamiento y mejoraría, en definitiva... Serían las mejoras inmediatas y menos costosas que se podrían abordar dada la voluntad expresada en esta PNL de mejorar las circunstancias del ferrocarril en la provincia de Almería, serían sin coste apenas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Crespo, bienvenida a esta comisión. Tiene usted la palabra.

La señora CRESPO DÍAZ

—Muchas gracias, presidente. Muchas gracias a todos los miembros de la comisión.

Y yo, como almeriense, me congratulo de esta proposición no de ley conjunta de la situación de las líneas ferroviarias en la provincia de Almería, donde lo primero que tenemos que hacer los grupos políticos en esta Cámara es defender a nuestra tierra, decir la verdad al respecto y poner de manifiesto en qué podemos apoyar cada uno para que esto sea una realidad.

Yo considero que la situación de Almería, de las líneas ferroviarias, como ya ha puesto de manifiesto la plataforma, obviamente es precaria, absolutamente precaria, tenemos que trabajar, que se ha agravado, además, con el problema de la crisis económica por la falta de inversiones que ha habido a lo largo del tiempo. Pero, además, hay una situación que se puede mejorar trabajando conjuntamente desde todas las administraciones y todos los grupos políticos en mejorar la situación ferroviaria de Almería.

Yo quiero agradecer a la plataforma su impulso, creo que es lo primero que tenemos que hacer desde esta Cámara, porque realmente ellos han llevado la voz cantante en este sentido, y hay que agradecerlo. Y luego decir que en este momento tenemos por delante una legislatura que yo considero que puede ser muy importante para el desarrollo de lo que sería la alta velocidad en Almería, que daría una oportunidad a nuestra tierra, sobre todo a la hora de exportar productos hortofrutícolas, que es la base económica de nuestra economía en Almería. Y por tanto, primero, nuestro trabajo conjunto, y, segundo, admitir la situación como no podía ser de otra manera.

Creo que ahora mismo la situación es la siguiente. Se ha tenido por parte de la plataforma una reunión con la ministra en funciones; en esa reunión con la ministra se ha hablado ya de la movilidad reducida, que es uno de los problemas que tenían los trenes en Almería. En el 2017, es decir, entre los meses de enero y febrero, se ha comprometido el ministerio a pasar de un Talgo 4 a un Talgo 6, y además licitar, poner la licitación en marcha, de Pulpí-Cuevas, que es el tramo que está justamente al lado de Murcia. Creo que esos son pasos

importantes y pasos en los que no podemos desdeñar, pues, realmente la ayuda de todos, porque considero que es importantísimo para dar pasos en este sentido.

Creo que además se han superado cuestiones que espero que se sigan adelante, como todo lo que se ha tardado por parte de la Junta de Andalucía en dar la autorización medioambiental del tema de la tortuga mora, para que se pudieran hacer las expropiaciones y pudiéramos adelantar ese tramo Pulpí-Cuevas. Y también se ha dado un paso más en el soterramiento de las vías por El Puche. El Puche es un barrio deprimido de Almería, necesita de ese soterramiento. Ahora mismo hay muchas dificultades, a la hora de los viandantes, y también los coches, en la zona de El Puche. Y por tanto todos nos hemos comprometido, Almería Alta Velocidad, desde el Ayuntamiento de Almería, a que se soterre. En este caso el ministerio ha dado el visto bueno a esta obra, la Junta ha tardado un poquito más, pero parece ser que también va a dar el visto bueno, por tanto bienvenido.

Y también se ha dado un paso más sobre el compromiso del transporte de mercancías a través de la alta velocidad. En principio, se pidió un informe a los empresarios para que dieran los datos de exportación, la rentabilidad a través de la alta velocidad, ya está puesto de manifiesto y por tanto el compromiso es también de que se pueda hacer mixto de mercancías y pasajeros.

En otro sentido, están con la rehabilitación de la antigua estación de Renfe, que es una de las más bonitas de toda España, y por tanto es absolutamente necesario. Y creo que ese es un paso más también en una estación que desde el punto de vista cultural es absolutamente necesaria en la provincia de Almería.

En este caso, durante todo este tiempo el Gobierno de España..., bueno, podemos pedir más, pero lo que está claro que en la época de crisis se ha terminado la A-7, que era fundamental para la provincia de Almería, seis tramos que estaban absolutamente congelados, y se han pagado deudas anteriores del gobierno anterior, sobre tramos que se hicieron inconexos en la zona de Sorbas, que no entendemos todavía cómo se hicieron tramos inconexos, que no sirven en este momento para enlazar con Murcia que es la necesidad.

Decía la representante de Podemos que era absolutamente necesario el intercambiador a Granada. Efectivamente es así. Cuando en Granada la alta velocidad esté en marcha, desde luego el tren de Almería-Madrid se puede mejorar a través de Granada, y esa es la fórmula necesaria en la que hay que dar pasos. Y por supuesto también en Murcia es conectar con Murcia para cuando esté terminado con Murcia podamos tener ya los tramos abiertos, no solamente el primero que es Pulpí-Cuevas, sino Cuevas-Vera, en la que se pueda abrir una estación de tren, en este caso, para poder coger el Ave hasta que llegue, o esperando hacer más tramos para llegar a Almería. Por tanto, es muy importante para Almería que tengamos esos dos tramos. El uno está licitado y el siguiente tramo está en este momento estudiándose para poder sacarlo a licitación. ¿Por qué? Porque en Vera hay una estación donde se puede coger el tren de alta velocidad. Y en Granada, que se termine en Granada, para enlazar con Granada, y el tren que hay ahora mismo a Madrid, que es un tren lentísimo, que pueda tener oportunidad de ir más rápido para todos los almerienses.

¿Y luego dónde podemos colaborar también los demás? Yo se lo digo con todo el cariño del mundo a la señora Bosquet. La Junta de Andalucía puede colaborar mucho. Ya en el año 1985 se estableció un convenio entre Renfe y la Junta de Andalucía para los déficits de explotación. Ese convenio se ha utilizado en todas partes menos en Almería, y por tanto hay que utilizarlo. Esos déficits de explotación, hay que meter una partida en los presupuestos de la Junta de Andalucía y apoyar en ese convenio que yo creo que es absolu-

tamente necesario para el devenir también de la compra de materiales, de líneas férreas..., es decir, apoyar también desde la Junta de Andalucía. Por tanto, a Ciudadanos, que tiene un pacto con el Partido Socialista en la Junta de Andalucía, decirles que pueden colaborar. ¿Cómo? Impulsando que se pague la parte correspondiente del soterramiento de El Puche; que realmente si tarda en cuestiones medioambientales, que se impulse desde la Junta de Andalucía; y en tercer lugar, pues también esa parte importante que considero que se debe de utilizar, como los convenios desde 1985. Para eso anuncio que el Partido Popular en esta comisión va a presentar una proposición no de ley, que es importantísima para Almería. ¿Cómo? Utilizar ese convenio del déficit de explotación, que se utiliza en otras partes de Andalucía, para que se mejore el TRD Almería a Sevilla, que está también muy obsoleto, que se puso en marcha en 1998, y que tiene muchos déficits en este momento. Por tanto, todos podemos colaborar, vamos a admitir todos nuestra culpa, y vamos a empujar todos por Almería porque considero, o consideramos desde el Grupo Popular, que hay mucho por hacer, obviamente, pero que todos podemos colaborar.

Y por último decir, presidente, que estamos totalmente a favor, como no podía ser de otra manera, del corredor central y del corredor mediterráneo. Y que tenemos que empujar todos para que tengamos esos fondos europeos que nos van a permitir que la alta velocidad, en este caso a Almería, tenga más posibilidades y que tengamos esta legislatura, si se empieza a nivel nacional, y si permiten gobernar a la lista más votada, de tener esa legislatura que termine..., que termine con ese Ave a Almería, que es importantísimo en el corredor mediterráneo, y que da la oportunidad de poder seguir haciendo tramos, que es lo que queremos. Todos colaborando, todas las administraciones reconociendo nuestras culpas al respecto, pero sobre todo sumando y dando oportunidades a una tierra que se lo merece, porque realmente trabaja muchísimo y necesitan en estos momentos, pues, el apoyo de todos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Crespo.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, don Rodrigo Sánchez Haro tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Hoy el Grupo Parlamentario Socialista vuelve a liderar otra acción parlamentaria, otra iniciativa parlamentaria, para que se haga justicia con la provincia de Almería y con nuestra comunidad autónoma. En un asunto, además, tan importante como son las infraestructuras de comunicación. La alta velocidad, señorías, el transporte ferroviario de pasajeros y mercancías, es un eje fundamental para el desarrollo de nuestra tierra. Desde nuestro grupo parlamentario vemos con preocupación, al igual que le ocurre a la sociedad almeriense, cómo nuestra provincia se está quedando aislada por tren a pasos agigantados. Todo ello como consecuencia del abandono al que Almería ha estado condenada desde que el señor Mariano Rajoy se ha instalado en

la Moncloa. Todos nosotros deberíamos compartir el diagnóstico de la nefasta situación que ha venido padeciendo..., que han venido padeciendo las comunicaciones en la provincia de Almería. Una realidad que ha provocado la formación de la Mesa del Ferrocarril, que agrupa a más de 50 organizaciones, como consecuencia de la lamentable situación actual a la que se ven abocados todos nuestros ciudadanos y las empresas de Almería. Esta situación es contrastable con datos rotundos.

Se han perdido más de 400 millones de euros presupuestados por el Gobierno de Mariano Rajoy de inversión para el Ave en la provincia de Almería. Las inversiones en mantenimiento y mejora de la red convencional son insuficientes, aumentando incluso los tiempos de viaje en esta red. La inversión en el corredor mediterráneo y en el eje transversal del Gobierno de España ha sido nula, se han priorizado otros ejes. Sin embargo, señorías, antes, ahora y siempre, desde el Grupo Parlamentario Socialista sí vamos a seguir defendiendo para Almería y para todo el territorio de Andalucía unas infraestructuras ferroviarias que respondan a las acuciantes necesidades comunicativas de los ciudadanos de Almería y de nuestro tejido productivo, que ha visto limitada su competitividad como consecuencia de las nulas inversiones para la provincia de Almería, mientras sí ha habido dinero para otros territorios de España.

Es de justicia, repito, ya no solo por el agravio del Gobierno del Partido Popular de la nación con la provincia de Almería, sino porque además han incumplido constantemente los niveles de inversión fijados en el Estatuto de Autonomía de Andalucía y en los Presupuestos Generales del Estado. Señorías del Partido Popular, Almería ha perdido más de 400 millones de euros que estaban comprometidos por el Gobierno de Rajoy para estas infraestructuras, que ha provocado que durante estos más de cuatro años se hayan paralizado las obras, no se haya construido ni un solo metro de alta velocidad, y lo único que se ha hecho es tapiar los túneles del olvido, los túneles de Sorbas.

Es curioso que hablan de tramos inconexos. Los tramos inconexos se conectan invirtiendo y llevando a cabo las infraestructuras que son necesarias, poniendo el dinero que les corresponde a los ciudadanos de Almería. Ustedes, señorías del Partido Popular, durante estos últimos cuatro años han vetado el progreso de nuestra tierra. Y además en esta comisión han votado no a cuantas iniciativas se han presentado para el desarrollo ferroviario y para la vertebración de nuestra comunidad autónoma y de Almería. Han votado no a la ley del intercambiador con Granada, o a la del eje transversal para Andalucía, y además pone excusas peregrinas como la tortuga mora... Pero, vamos a ver, qué estamos hablando de la tortuga mora si ni siquiera tenían expropiados los terrenos, ¿de qué estamos hablando? Ya se debatió en la Comisión de Medio Ambiente, y vuelven a incidir... No lancen más cortinas de humo, digan la verdad. Si no han destinado ni un solo euro a la inversión, díganlo.

Están hablando del paso a nivel del Puche. Pero vamos a ver, el paso a nivel del Puche, que estaba comprometido, pactado, desde hace varios años, resulta que se acuerdan dos días antes de las elecciones de presentar un PowerPoint con..., vamos, una maniobra exclusivamente electoralista... ¿De qué estamos hablando? Seamos serios y rigurosos si queremos llegar a acuerdos y queremos seguir avanzando en el progreso de nuestra tierra.

Y es que, señorías, es de vital importancia retomar la inversión ferroviaria para nuestra tierra, que lleva paralizada desde hace más de cuatro años, para seguir avanzando económica y socialmente de la mano de la alta velocidad de pasajeros y de mercancías.

Tal y como ha defendido nuestra presidenta, Susana Díaz, esta es una infraestructura estratégica, no solo para Almería, para Andalucía y para España, sino para Europa, y que, junto al desarrollo del Corredor Mediterráneo y del eje transversal, suponen el impulso necesario para reducir los tiempos de los trayectos, abaratar los costes logísticos y facilitar las conexiones con otras rutas, con el objetivo de situar a Almería dentro de los grandes ejes europeos.

Señorías, impulsamos y pedimos el apoyo a esta proposición no de ley para dar respuesta a las demandas que la sociedad almeriense exige de sus representantes públicos. Infraestructuras para mejorar su calidad de vida y el desarrollo económico de la provincia. Es prioritario que exijamos al Gobierno de la nación esta inversión para tener los beneficios de la alta velocidad para los ciudadanos y para nuestro tejido productivo.

Nuestro grupo parlamentario, como siempre, va a estar exigiendo lo que es de justicia para nuestra tierra y que responda al interés general de los andaluces. Esperamos que ahora sí sus señorías entiendan también como prioridad esta infraestructura para seguir avanzando en el progreso de nuestra tierra, para que el Gobierno de España devuelva a nuestra provincia las inversiones que nos pertenecen y que durante estos años el Gobierno del Partido Popular en Madrid nos ha negado.

Pero resulta increíble que, desde las filas del Partido Popular, sigan defendiendo lo indefendible, que continúen eludiendo su responsabilidad, cuando, como les he dicho anteriormente, han paralizado la llegada de la alta velocidad a Almería. No han apostado por el eje transversal de Andalucía, siguen sin ejecutar el intercambiador en Granada o priorizan otras líneas ferroviarias frente al Corredor Mediterráneo, que es vital, ya no solo para el desarrollo de Almería sino para toda la costa mediterránea y Europa, como he dicho anteriormente.

Señorías, reconozcan el error de su Gobierno y únanse a la defensa de nuestra tierra que propone esta proposición no de ley y que también lleva exigiendo el Gobierno de la Junta de Andalucía. Es insostenible su discurso cuando a la vez recortan en los Presupuestos Generales del Estado más de cuatrocientos millones de euros a la alta velocidad de Almería y, además, un alto porcentaje ni siquiera se ha ejecutado. Comprendan que esto supone un robo a la provincia de Almería, y no tiene otro calificativo, se enmarca en los brutales recortes presupuestarios que se han ejercido contra nuestra comunidad autónoma, negándonos lo que por derecho nos corresponde. Porque hay que decir bien alto que el PP ha reducido las inversiones en Andalucía al 7% del total del gasto ferroviario en el conjunto de España, aunque nos corresponde en torno al 18% de las inversiones en función de nuestra población y de nuestra extensión territorial, nada más y nada menos que 11 puntos porcentuales de diferencia, que se traduce en la pérdida de 1.500 millones de inversión y 50.000 empleos directos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Voy terminando, presidente.

Esa falta de inversiones en Andalucía es mucho más grave al hacer la comparación con otras comunidades autónomas. Por ejemplo, en Galicia durante estos años se han gastado en torno a un tercio del total de las inversiones del Estado, un 33% para Galicia y un 7% para Andalucía. La inversión ferroviaria por cada andaluz es de 161,3 euros, mientras que en otras comunidades autónomas sus habitantes disponen de una inversión mayor, como es Castilla y León, con 502, o Galicia, con 434. Además, a pocos días de la celebración de las últimas elecciones generales firman un convenio de unas obras de Ave a su paso por Orense, que tendrán un coste de más de cien millones de euros, mientras que día tras día nos enfrentamos a constantes mentiras y manipulaciones con respecto al soterramiento de Almería.

Por tanto, cuando hablamos del castigo del Gobierno de Rajoy a la provincia de Almería y a nuestra comunidad autónoma, lo hacemos con datos objetivos, imposibles de rebatir, aunque desde las filas del Partido Popular lo intenten.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe terminar.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Sí. Termino, presidente.

Espero, señorías, sinceramente, que finalmente ahora sí por una vez durante esta legislatura en el Parlamento de Andalucía digan sí a hacer justicia con nuestra comunidad autónoma y con Almería, y que de verdad efectúen los acuerdos de esta proposición no de ley, en la que se exige al Gobierno de España que cumpla con la ley, con Almería y con la llegada de la alta velocidad y el impulso del Corredor Mediterráneo y del eje transversal.

Muchas gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-16/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a viviendas sociales de la barriada Las Huertas, en Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley en comisión, relativa a viviendas sociales de la barriada Las Huertas, en Sevilla, que formula el Grupo Parlamentario Popular, y lo hace en su nombre doña Alicia Martínez.

Tiene usted dos turnos, ya sabe, uno, de siete, y otro, de tres, y los demás, cinco minutos cada uno.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señorías, no es la primera vez que traemos una iniciativa sobre la barriada de Las Huertas, y a propuesta de los vecinos, de la asociación de vecinos Félix Rodríguez de la Fuente. Se trata de un grupo de viviendas situado en Sevilla, en la avenida veintiocho de febrero, que tiene 600 viviendas de promoción pública, construidas en los años 1978 y 1979, y que se adjudicaron en el año 1980 en régimen de alquiler.

La asociación de vecinos Félix Rodríguez de la Fuente viene trabajando desde hace años por el bienestar de esta barriada de viviendas sociales. Y desde septiembre del año 2011, desde que la antigua Empresa Pública del Suelo de Andalucía, y ahora la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, como digo, mantienen un conflicto abierto desde el año 2011 por el cobro del IBI a los inquilinos, dado que la Empresa Pública de Vivienda de Andalucía pretende repercutir los importes del IBI, desde los años 2010 y años sucesivos, a los correspondientes inquilinos.

Normalmente, todo el mundo sabe que el impuesto de bienes inmuebles es un impuesto que corresponde pagar al propietario. Y, por eso, los vecinos se han venido resistiendo, con fundamentos legales, al pago del mismo, dado que no son ellos los que tienen que pagar ese impuesto, puesto que no son los propietarios de los inmuebles y, además, sus contratos de alquiler están firmados con anterioridad al año 1990, por lo tanto, los inquilinos no están obligados al pago del impuesto sobre bienes inmuebles. Y, tras el año 1990, la obligatoriedad del pago de este impuesto está sujeta a que existan unas cláusulas contractuales que lo recojan expresamente, consensuadas por ambas partes, lo que, desde luego, nos consta por las múltiples reuniones mantenidas con los vecinos que no ha ocurrido así en ningún caso. Al contrario, ha sido una sorpresa desde el año 2011 que la Empresa Pública de Vivienda de Andalucía pretenda repercutir el pago de este impuesto a los vecinos, cuando no lo había venido haciendo nunca, y se había responsabilizado de tal impuesto a los ayuntamientos. Cosa diferente es que lo pagara, pero esa sería otra cuestión.

Por lo tanto, esto se trata... Este cobro del impuesto de bienes inmuebles a los vecinos inquilinos de viviendas sociales se trata de una medida, además de insolidaria, que no es ajustada a derecho, y sobre la que, además, la Junta de Andalucía ha venido reclamando a los ayuntamientos la bonificación de este impuesto. Su resistencia a pagarlo recaía, además, en los ayuntamientos, solicitándole que se bonificara has-

ta un 95%, a pesar de que sabía perfectamente que no era una competencia municipal el poder bonificar ese impuesto y adoptar esa decisión.

En ese sentido, el Partido Popular, una vez más, en vez de estar intentando sacar más dinero de los inquilinos de viviendas sociales, del parque público de viviendas de la Junta de Andalucía, como ha hecho el Partido Socialista en el Gobierno, incluso el partido de Izquierda Unida en la Consejería de Fomento y Vivienda de la pasada legislatura..., al contrario, como digo, el Partido Popular en el Gobierno municipal de la ciudad de Sevilla trató de ayudar a los vecinos haciendo los pasos legales para poderles beneficiar, en este sentido, y así se adoptó en el año 2012 en el Ayuntamiento de Sevilla, gobernado por el Partido Popular, un acuerdo para reclamar al Ministerio de Economía y Hacienda la modificación de la ley de las haciendas locales para incluir como exención en el pago del IBI el supuesto de viviendas de propiedad pública en régimen de alquiler social, al mismo tiempo que se le reclamaba a la Empresa Pública de Suelo de Andalucía el pago de esos impuestos hasta tanto no pudiera hacerse efectiva dicha modificación.

Pues bien, esta modificación —y los vecinos lo saben muy bien— se produjo gracias al Partido Popular en el Ayuntamiento de Sevilla y en el Gobierno de la Nación, con la aprobación de la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica.

Gracias a esta aprobación, el Ayuntamiento de Sevilla ha podido anunciar ahora la bonificación del 95% del IBI del año 2016; sin embargo, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, persiste en la reclamación a los vecinos del IBI de los años 2011 a 2015.

Además, los vecinos nos exponen que la Agencia AVRA no está cumpliendo en la subrogación de los contratos de arrendamiento con el mantenimiento de las condiciones originales del contrato de alquiler, sino que muy al contrario está aprovechando la circunstancia de la extinción de determinados contratos por fallecimiento de los inquilinos para imponer nuevas cláusulas contractuales de precio y pago de impuestos y pasar, en este momento, al cobro los atrasos en el momento de la subrogación.

Por otra parte, igualmente, los vecinos también encuentran dificultades para acceder a la compra de sus viviendas que la Administración les está ofreciendo en un precio superior al que se establece en el Decreto 377/2000, de 1 de septiembre, en su Disposición Adicional Tercera, condiciones de venta de las viviendas cedidas en arrendamiento, pertenecientes a grupos cedidos en régimen de venta y arrendamiento, adjudicadas al amparo del Real Decreto de 1980, así como del Decreto 77, de 2 de noviembre.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego vaya terminando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Con esta iniciativa, nosotros..., lo que termino pidiendo es el apoyo para lo que realmente los vecinos están necesitando, y es que la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía cumpla con sus obligaciones,

abone el IBI que le corresponde, solicite al Ayuntamiento de Sevilla que se le bonifique, gracias a la modificación legal ya aprobada, gracias al Partido Popular, solicite que se le bonifique lo más posible, pero que desista del cobro del IBI atrasado en el grupo de viviendas de la barriada Las Huertas, conforme a la legislación aplicable, por ser contratos firmados anteriormente al año 1980.

También pedimos en esta iniciativa que las ventas de los inmuebles por parte de la AVRA a sus arrendatarios se rijan en el precio a lo establecido en la Disposición Adicional Tercera. Y, en definitiva, que se cumplan las condiciones de subrogación de los contratos, cumpliendo con ello el objetivo de lo que tiene que ser una política social de viviendas en alquiler, como es de la que estamos hablando.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Posición de los distintos grupos. En primer lugar, Ciudadanos, por un tiempo no superior a cinco minutos. Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Sin duda, el problema planteado en esta propuesta no de ley es un problema que tienen los habitantes de la barriada Las Huertas, en la ciudad de Sevilla, y que, sin duda, según manifiestan, es su principal problema, ahora mismo, es su vivencia día a día en el que la Junta les está reclamando el pago del IBI de los años 2011 a 2015.

Sin duda, bueno, lo saben todos los ciudadanos, los propietarios son los que tienen que pagar el Impuesto de Bienes Inmuebles, y lo cierto es que en los contratos de alquiler de estas viviendas no están esas cláusulas, no están las cláusulas que digan algo en contra, que digan que no sea así, que en estos casos particulares no tenga que ser el propietario el que abone estas cuotas del IBI.

Por tanto, apoyamos esta propuesta no de ley porque entendemos que es de justicia social para los ciudadanos, especialmente los ciudadanos con menos recursos, que son los que tienen estas viviendas sociales adjudicadas en alquiler y porque también supone que atenta contra la seguridad jurídica de cualquier ciudadano. Sin duda, si se exige el cumplimiento de la ley a todos los ciudadanos, entendemos que la Administración pública debe ser la primera que debe dar ejemplo para el cumplimiento de la ley.

Por tanto, ya sea bien vía bonificación del IBI a los propietarios o bien que la Junta de Andalucía se haga cargo a través de la agencia pública, lo que está claro es que los ciudadanos no pueden ser víctimas, una vez más, del desacuerdo entre las administraciones o, simplemente, víctimas del mal funcionamiento de la Administración, porque no es lógico que la Junta de Andalucía esté exigiendo el pago de unos impuestos a los que no son los propietarios.

Por tanto, apoyamos esta propuesta no de ley, no me voy a extender más, porque es de justicia social y también es justo jurídicamente en base al cumplimiento de la ley.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Podemos Andalucía es consciente de la importancia del servicio de viviendas público de Andalucía y del servicio que presta, en especial con la gestión de unas 45.000 viviendas que, según los datos de la propia agencia, componen el parque público de viviendas en nuestra comunidad autónoma, de las que un gran número es en alquiler. Una labor social que afecta no solo a la barriada de Las Huertas, en Sevilla, sino a barrios similares repartidos por toda Andalucía. Unos barrios en los que, desgraciadamente, se viven a diario situaciones de emergencia social que necesitan una respuesta. ¿Por qué atender esas necesidades en esta barriada y no en otras de Málaga, Almería o Granada? Es una pregunta que lanzo al aire.

A los dramas sociales no podemos responder con medidas discriminatorias. Nosotros hemos traído a esta Cámara soluciones factibles para toda Andalucía, y se han bloqueado. No tomemos la parte por el todo, no pongamos parches donde son necesarias actuaciones más amplias y de más calado.

Por tanto, nuestro posicionamiento al punto primero será el de la abstención.

El tratamiento del pago, exención o bonificación del IBI en viviendas públicas con alquiler social es un asunto que deberá abordarse en esta comisión en un debate mucho más amplio, no desde un conflicto particular entre la Junta y el ayuntamiento.

Lo que sí compartimos con su grupo es nuestro apoyo, como no podría ser de otra forma, al cumplimiento de los decretos y normas, en especial las que rigen las condiciones que tengan que ver con el parque público de viviendas.

Lo que nos llama la atención es que ustedes pidan que se cumpla la ley, lo que en principio parece obvio. Por ello conminamos al Grupo Popular a que, si tiene conocimiento de prácticas ilegales o irregulares, las denuncie y que no haga política de baja intensidad reclamando el cumplimiento de las obligaciones legales de la Administración, porque traer una proposición no de ley que inste a que se cumpla la ley no creo que sea el camino riguroso que merece esta Cámara.

Igualmente, en relación al último punto recogido en su proposición no de ley, entendemos que la Administración debe cumplir los plazos establecidos por ella misma en la rehabilitación de viviendas.

Dicho esto, les anuncio que vamos a votar a favor de su proposición en los puntos 2, 3 y 4, y abstenernos en el punto 1.

Pero esperamos que entiendan, señores del Partido Popular, que han traído a esta Cámara una propuesta que se parece más a una propuesta de campaña electoral que a una iniciativa que responda, realmente, a las necesidades de la población.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gil de los Santos.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señora Romero, tiene usted la palabra.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Bueno, pues hoy el PP nos presenta una PNL en apoyo a las viviendas de protección de oficial, y yo me pregunto que desde cuándo les interesan a ustedes las viviendas sociales. Más bien pues yo creo que nos podrían hablar de los fondos buitres, que lo mismo pues entienden un poquito más del tema.

Y también me pregunto que qué es lo que puede ser lo próximo, si abanderar como propia la normativa antidesahucios. No lo sé.

En fin, me centro en el contenido de esta PNL, no sin antes decir que si de verdad les interesa el tema, que si de verdad les interesara, pues conocerían la normativa por la que se rigen y el trabajo previo realizado.

Solicitan que la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía asuma el pago del IBI en las viviendas sociales de la barriada Las Huertas.

AVRA es titular de 47.855 viviendas en arrendamiento en Andalucía. La mayor parte de ellas transferidas en 1982 por el Instituto Nacional de la Vivienda a la comunidad autónoma, que a su vez se ha ido transfiriendo su titularidad a esta agencia.

Hasta 2005, en general los ayuntamientos andaluces donde radican estas viviendas no giraban a AVRA el impuesto de bienes inmuebles correspondiente a dicho parque residencial. Este año pone un punto de inflexión a esa actitud de muchos ayuntamientos que comienzan a repercutir el IBI a la agencia. Al amparo de la legislación vigente AVRA decide repercutir por primera vez el IBI en 2009 a los inquilinos de aquellos municipios cuyos ayuntamientos lo habían girado y que la agencia ya había abonado.

Varios de estos motivos que sustentan esta decisión pues pueden ser, por ejemplo, en muchos casos la renta mensual de las viviendas, que sea sensiblemente inferior al importe del IBI fraccionado en 12 meses, valga por ejemplo el ejemplo de la barriada Las Huertas, donde las rentas más bajas son de 8,36 euros al mes, y la más alta de 10,32. Mientras que el IBI fraccionado pues se sitúa en el mes pues entre 21,39 euros y 22,83.

Si no se repercute el IBI hay que hacer frente al mismo a partir de la renta en alquiler y esto impediría el mantenimiento y la conservación de las viviendas como vosotros, pues, todos podréis analizar. Al tiempo que se comienza a repercutir el IBI, la agencia solicitó además a los ayuntamientos con parque de vivienda autónoma la bonificación de dicho impuesto. Una petición que, por cierto, apenas tuvo respuesta.

Por el contrario, fueron muchos los ayuntamientos que reclamaron por vía ejecutiva el impuesto impagado, lo que provocó embargos en cuentas de la agencia y los consiguientes problemas de gestión. Y mientras tanto hubo también rechazo por parte de algunas comunidades de inquilinos, como puede ser el caso de la barriada Las Huertas, que mostraron su disconformidad por diferentes medios.

Por lo cual, esta agencia elevó consulta al Consejo Consultivo, que, en abril del 2012, dictaminó que la agencia puede y debe repercutir la parte de la cuota líquida del IBI que corresponda sobre los arrendatarios, añadiendo

do que los arrendatarios están obligados a soportar dicha repercusión con independencia de que la misma esté o no esté contemplada expresamente en sus respectivos contratos. Y esto lo dictamina el Consejo Consultivo.

El dictamen se refiere expresamente a esta barriada Las Huertas, indicando que los arrendatarios cedidos al parque público de EPSA están obligados al pago de las cantidades que EPSA ha abonado por IBI.

A partir de este dictamen, del que dio conocimiento en su día a la asociación de vecinos, desde principios de 2013 pues se viene repercutiendo el IBI a estas personas.

Esta agencia, al amparo de la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, que permite a los ayuntamientos bonificar hasta el 95% del IBI, en los que concurren circunstancias sociales que lo justifiquen, ha solicitado al Ayuntamiento de Sevilla que aplique pues tal bonificación a las viviendas que conforman el parque residencial titularidad de AVRA en este municipio, sin que hasta la fecha pues haya adoptado por parte del consistorio una decisión positiva.

Por otra parte, solicitan que las ventas de los inmuebles por parte de AVRA a subarrendatarios se rigen en el precio por el establecido en la dispositiva adicional tercera del Decreto 377/2000, de 1 de septiembre, como segundo punto de la PNL.

Decir que de las 600 viviendas que conforman la barriada de Las Huertas, 302 fueron vendidas al amparo de dicho decreto, pero no se acogieron a las condiciones favorables que establecía la disposición adicional tercera, ya que los adjudicatarios no lo solicitaron en el plazo de seis meses como correspondía, desde el 3 de octubre del 2000, que se estableció para ello.

Por esta misma razón no es posible ahora, transcurridos 16 años, que los adjudicatarios que siguen siendo inquilinos accedan a la propiedad beneficiándose de dichas condiciones favorables. Del total de 600 viviendas, en la actualidad, 288 son propiedad de AVRA, siendo las 312 viviendas restantes propiedades privadas.

El punto 3 de esta PNL, que también quería comentarlo, donde piden cumplir las condiciones de subrogación de los contratos de alquiler a los familiares en cuanto al cumplimiento de las mismas condiciones contractuales originales.

En materia de subrogación de las viviendas de promoción en titularidad de AVRA, desde 1990 se viene aplicando el artículo 10 del Decreto 416/1990, de 26 de diciembre, precepto que permite a la Ley de Arrendamientos Urbanos que corresponde a la fecha del contrato. Además, se exigen otros requisitos como son la limitación de ingresos y no tener una vivienda en propiedad.

Como último, y ya para finalizar, quería explicar nuestro posicionamiento en el punto 4, donde el PP nos pide cumplir los plazos para la finalización de las obras de rehabilitación del Programa de Construcción Sostenible, decir que las actuaciones ejecutadas en la barriada Las Huertas al amparo, como decía anteriormente, del Programa de Construcción Sostenible, permitieron intervenir en 14 edificios de las 452 viviendas... Sustituyendo las cubiertas para reforzar el aislamiento térmico, reparando grietas y fisuras en fachadas y los cantos de forjados. La obra en la que AVRA invirtió 453.776 euros se inició en noviembre del 2014, con un plazo de ejecución de casi cuatro meses. Fue ejecutada correctamente en tiempo y forma y está debidamente justificada y verificada por el Programa de Construcción Sostenible.

Otra cosa son las obras pendientes de ejecutar que no pertenecen a las realizadas por la construcción sostenible en ese programa. Son reparaciones que corresponden a la comunidad y que cuando las ejecute la comunidad tendrán que repercutir a AVRA el porcentaje correspondiente en función de las viviendas de propiedad.

He intentado aclarar punto por punto por qué nuestro grupo va a votar en contra de esta PNL y no es más que por coherencia al aplicar la normativa vigente. Aunque de mi intervención podréis deducir que desde esta consejería se ha trabajado todos estos años en beneficio del colectivo afectado, y, por tanto, seguiremos haciéndolo.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Cierra el turno de intervención su proponente, doña Alicia Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Bueno, pues en primer lugar, agradecer el posicionamiento del Grupo de Ciudadanos. Al Grupo de Podemos igualmente agradecerle los puntos que nos va a apoyar. Pero es verdad que lógicamente podríamos haber planteado una iniciativa que favoreciera en esta situación a todo el conjunto del parque público de Andalucía, si bien es verdad que, bueno, lo hacemos en particular para esta comunidad porque venimos trabajando con ello desde hace tiempo, porque además las condiciones socioeconómicas de todas las personas que son inquilinas del parque público de viviendas no son tampoco las mismas. Y en este caso pues, desde luego, conocemos que es una actuación necesaria.

Y, bueno, pues por otra parte lo que sí se pone de manifiesto es que es un problema complejo, puesto que el parque público abarca a miles, 47.000 viviendas se han citado aquí, ¿no?, 47.850 viviendas, y parece complejo aplicar todo el debate legal y jurídico que aquí hemos tenido o que aquí se tiene, digamos, bajo esta iniciativa, pues a un conjunto tan amplio, que cada uno, desde luego, tendrá sus propias particularidades.

Pero bueno, en cualquier caso, me gustaría responder también a la portavoz del Partido Socialista, lamentando, enormemente pues que de alguna forma vaya a votar en contra de esta iniciativa y al mismo tiempo sostenga tan tranquilamente pues que ellos están apoyando a los vecinos y trabajando por ellos desde hace tiempo.

Yo, desde luego, lamento además una intervención tan subida de tono del Partido Socialista, porque nosotros hemos traído aquí una iniciativa constructiva en la que evidentemente hay vecinos que tienen un problema y por debajo de este problema hay un complejo problema jurídico legal.

Y usted pues ha venido aquí a hablar de fondos buitres, cuando yo le podría haber leído a usted una carta que estos vecinos, que son inquilinos del parque público social de viviendas, les llaman a ustedes..., a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, les llaman asustaviejas. Y no lo dicen porque sí, sino que lo dicen porque han ido a sus puertas de sus viviendas a llamar a la puerta a ver quién es la persona que vivía allí, porque ni siquiera saben ustedes quiénes habitan en las 47.850 viviendas del parque público, tal y como han respondido en respuesta parlamentaria. Sí, señorías. Sí, señorías.

[Rumores.]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor, guarden silencio.

Tenía usted tres minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, pues, voy a terminar en tres minutos, pero simplemente quería dejar constancia de esto.

Ese es el calificativo que se les ha impuesto, porque, lamentablemente, la gestión del parque público de viviendas en alquiler es muy mejorable. Ustedes han dado respuestas parlamentarias en las que no saben quiénes ocupan legalmente el 50% de las viviendas e, igualmente, el 50% no pagan.

Mire, ha dicho también que si ahora vamos a abanderar la normativa antidesahucio. Claro que sí, claro que sí. El Partido Popular ha sido quien ha paralizado los desahucios para los colectivos más vulnerables en este país durante toda esta legislatura y, desde luego, que lo vamos a seguir abanderando, de la misma forma que abanderamos el que en este momento los ayuntamientos puedan bonificar hasta el 95% del pago del IBI de estas viviendas, cosa que usted ha dicho que, por cierto, se lo ha solicitado AVRA al Ayuntamiento de Sevilla y, ni siquiera, les han contestado.

Vamos a ver, ha llegado usted a decir que los ayuntamientos no giraban el IBI. Entonces, ¿es que al Partido Socialista le parece mejor que no se cumpla con el pago de los impuestos? Porque nosotros estamos de acuerdo en que los impuestos hay que pagarlos, porque es la forma de redistribuir la riqueza, la solidaridad, y de que esa forma llegue mejor a todas las personas.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Y ha citado...

Termino inmediatamente. Ha citado usted el informe del Consejo Consultivo. Sabe perfectamente que es un informe no pacífico y que tiene respuesta por parte de los abogados, de los vecinos, por parte de otras organizaciones.

En definitiva, yo vuelvo a insistir sobre esta normativa y, desde luego, nos parece que no debe ser el camino de la política social de vivienda el ponerse, bueno, pues, no del lado de los vecinos, desde luego, y, sobre todo, no dar una respuesta a estas familias que, en definitiva, una cosa tan sencilla como estamos pidiendo es que se cumpla la ley, y que se les bonifique lo que les corresponde en materia de pago de impuestos.

Nada más y muchas gracias.

10-16/PNLC-000204. Proposición no de ley relativa a la rehabilitación de la barriada de Alcosa, Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos, señorías, a la tercera proposición no de ley en comisión. Es relativa a la rehabilitación de la barriada de Alcosa, en Sevilla, que formula el Partido Socialista, y, en su nombre, su señoría don Carmelo Gómez. Tiene usted la palabra por siete minutos.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Intentaré ser algo más breve de esos siete minutos.

Como bien saben sus señorías, el barrio de Alcosa es un barrio sevillano donde habitan más de 20.000 personas, y que desde 2003 se han realizado en dicho barrio varias actuaciones. Y a mí me gustaría poner eso en contexto y hacer un recordatorio de las mismas para que sepamos exactamente de qué estamos hablando.

Desde 2003, como decía, se han hecho diversas actuaciones, actuaciones que han beneficiado a 1.546 viviendas de las más de 6.000 que conforman el barrio de Alcosa, que han supuesto una inversión de más de 14 millones de euros, de los cuales 10,5 millones han sido directamente sufragados y asumidos por la Junta de Andalucía.

Mediante actuaciones, también, de rehabilitación integral, que se han destinado fundamentalmente a patologías de carácter estructural, que afectan claramente al barrio de Alcosa desde su fundación, desde su construcción, de las que no somos ajenos porque, evidentemente, tampoco son responsabilidad de la Administración, pero a pesar de ello se ha acogido ese problema como propio. Y ya decía, se han hecho actuaciones, fundamentalmente destinadas a mejorar las patologías de carácter estructural de algunos de los bloques de viviendas que integran el barrio de Alcosa.

Se han acometido obras en varios edificios, ubicados fundamentalmente en dos zonas geográficas, uno, en la plaza del Rey Aurelio, y otro, en la plaza Bib Rambla. En total, 588 viviendas, con una inversión de más de 7 millones de euros.

Adicionalmente a esto que acabo de señalar, a través del Programa de Rehabilitación Singular, se ha actuado en la zona con una inversión de más de 6 millones de euros, que ha beneficiado en total a cerca de mil familias.

Dicho esto, que sirve como contexto, como decía al principio, y como recordatorio de que estamos hablando, quizás, de la barriada andaluza donde más financiación ha habido por parte de la Junta de Andalucía, ponerlo en su contexto, pero no dejan de existir graves problemas en el barrio que necesitan seguir acometiéndose por parte de las instituciones, evidentemente, en conjunto con los vecinos.

Hace pocos meses hubo un pleno en el Ayuntamiento de Sevilla donde se acordó por unanimidad, fundamentalmente, dos cosas. Una, que se consignara o se adelantara por parte del consistorio medio millón de euros. ¿Para qué medio millón de euros? Pues, justamente el dinero que posibilitaría sacar ya a concurso, a licitación, esas obras de las que estamos hablando, y que tan necesarias son en el conjunto del barrio.

Y, por otro lado, que se instase a la Junta de Andalucía a que se declarara la zona de Alcosa como área de regeneración y renovación urbana, lo que le permitiría entrar en la financiación propia también de la Junta, a través de su nuevo plan de vivienda, y ya también en las futuras inversiones del Estado, cuando definitivamente haya Gobierno y se saquen a la luz pública.

Quiero decir, que si esos son los dos pasos fundamentalmente que se habían dado en el ayuntamiento, debemos decir que ahora mismo están cumplidos ambos pasos. Primero, el ayuntamiento ya ha anunciado que adelantaba ese medio millón de euros, de hecho, lo tenía como consignación presupuestaria.

Y el segundo paso, que era la declaración de la zona de Alcosa como área de regeneración y renovación urbana, lo estamos solicitando aquí hoy, para que pase por esta Comisión de Fomento y Vivienda, y espero, como pasó en el consistorio, con la unanimidad de todos los grupos políticos.

Quiero decir, no son ya palabras sino hechos concretos. Primer paso, dado por parte del ayuntamiento, y segundo, que estamos dando directamente hoy aquí en esta comisión.

La intención no es otra que seamos capaces de crear un marco de diálogo, de consenso entre las distintas administraciones. Ya está el ayuntamiento, estará la Junta de Andalucía. De hecho, ya el consejero ha estado reunido con las entidades vecinales de la zona, explicándoles esto mismo que yo estoy diciendo aquí hoy en la Comisión de Empleo. Falta la tercera pata institucional, que es el Estado, que evidentemente tendremos que esperar, como decía anteriormente, a que haya nuevo gobierno y, evidentemente también, contar con la colaboración inestimable e importantísima por parte de los vecinos.

En conjunto, que seamos entre todos capaces de asumir esta inversión pública tan importante y necesaria en la barriada de Alcosa.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gómez.

Turno de posicionamiento de los distintos grupos.

Por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

El posicionamiento del Grupo Parlamentario Ciudadanos respecto a esta propuesta no de ley es, como no podía ser de otra forma, pues, favorable.

Ahora bien, nos gustaría hacer una serie de observaciones, porque lo que se pone de manifiesto en esta propuesta no de ley, bueno, y en otras muchas, en el día a día que tenemos aquí en esta Cámara, es que no hay consenso en cuestiones fundamentales como esta. No hay más que analizar la propuesta no de ley que, ya digo, que la apoyamos, con la enmienda que ha realizado el Grupo Parlamentario Popular, que prácticamente es en los mismos términos. Al final, hablan de la necesidad de un acuerdo, de que haya un marco

para la colaboración de las distintas administraciones, Junta de Andalucía, ayuntamiento, Estado, y al fin y al cabo es lo mismo que dice la propuesta no de ley. El problema es que no quieren reconocer que se ponen de acuerdo en ciertas cosas como esta, ¿no?

Por tanto, bueno, nos surgen varias dudas que nos gustaría que el grupo proponente nos contara, nos respondiera si realmente se han hecho muchas inversiones en Alcosa, es cierto, por parte de la Junta de Andalucía, pero ¿por qué se dejó de invertir? Porque sabemos que, desde 2003, se han invertido muchos recursos, pero en algún momento, quizás, se ha dejado de invertir, porque si no, no existiría ahora esta necesidad de declarar al Parque Alcosa como área de regeneración y renovación urbana.

Apoyamos esta propuesta no de ley porque entendemos que esta es la vía, que las distintas administraciones se pongan de acuerdo —Junta de Andalucía, ayuntamiento y Estado— y que también, junto con los vecinos, se aporten las cantidades para que estos edificios tengan aquellas obras de rehabilitación que sean necesarias, priorizando, quizás, en los que se encuentren en peor estado. Pero llamamos la atención respecto a que ese consenso tiene que ser... Hay que llevarlo a la práctica, no solo hay que decirlo, sino que hay que llevarlo a la práctica y, con humildad, pues, apoyar las propuestas no de ley que sean de sentido común, viables y sensatas.

Nada más, muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señorías, voy a comenzar refiriéndome al artículo 89 del borrador del Plan Andaluz de Vivienda, en el que se dice que las áreas de rehabilitación integral tienen por objeto el fomento, la coordinación y el desarrollo de actuaciones integrales de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, en ámbitos urbanos, centrales o periféricos, sujetos a procesos de segregación y graves problemas habitacionales.

Les recuerdo, señorías del Grupo Socialista y del Gobierno, que estamos a la espera de la aprobación de dicho Plan de Vivienda y Rehabilitación para el periodo 2016-2020, que sigue acumulando retrasos. Traigamos ese plan y no hará falta que tengamos que hacer frente a proposiciones no de ley como esta.

Lo que sorprende es que sean ustedes, precisamente ustedes, los que ponen esta iniciativa sobre la mesa, porque en realidad es de ustedes de quienes depende la solución integral al problema, no solo para esta barriada sino para el conjunto de Andalucía. Pues, volvemos a poner paños calientes para atajar síntomas, pero no somos capaces de aplicar la medicina definitiva para acabar con la enfermedad. Vamos a darle nuestro sí a esta propuesta porque es cierto que los vecinos necesitan una respuesta ya, con la mayor celeridad de la que seamos capaces. Pero entiendan este sí como un sí crítico.

Señorías del Grupo Socialista, lo que debe hacer..., o lo que deben hacer, es reclamarles a sus compañeros de Gobierno que cumplan con sus obligaciones y empiecen a aplicar las medidas necesarias, no para atajar situaciones puntuales sino para hacer frente a un problema de carácter global en Andalucía. Recuerden que nos tendrán a su lado para aportar soluciones globales al problema de la vivienda en Andalucía, pero para eso tenemos que empezar a analizar la situación en su conjunto, incluyendo las medidas sociales que sean necesarias.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Turno ahora para el Partido Popular.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muy bien. Muchas gracias, presidente.

Bueno, nosotros, desde luego, no es la primera vez que hablamos de Alcosa en esta comisión. Hemos traído iniciativas en este sentido en muchas ocasiones, y a mí me gustaría, por tanto, hablar un poco de los antecedentes, porque la iniciativa que hoy nos trae el Partido Socialista dice muy poco: ni trae consignación presupuestaria, ni trae compromiso de plazos, ni trae condiciones de los convenios a los que se someterán los propietarios.

A mí me gustaría señalar aquí, porque los vecinos nos estarán escuchando —nos van a escuchar—, y nuestro compromiso es con los vecinos. Así lo hicimos cuando, además, hace muy poco estuvimos allí reunidos con todas las asociaciones de la barriada, en las que estábamos distintos grupos políticos, y nos comprometimos con ellos a impulsar la rehabilitación de la barriada de Alcosa. Cómo, efectivamente, el grupo municipal —municipal del Partido Popular— llevó una iniciativa al Ayuntamiento de Sevilla, y se aprobó por unanimidad de todos los grupos. Nos parece que tiene que ser así, en colaboración, como tiene que impulsarse la rehabilitación de esta barriada. Pero, claro, yo quiero resaltar aquí la falta de compromiso que, por parte del Gobierno socialista, que ha gobernado la Junta de Andalucía, y de quien es la competencia para la rehabilitación de esta barriada, pues ha habido durante todos estos tiempos desde que, en el año 2004, se declarara la figura de rehabilitación integral de la barriada. Desde entonces se viene hablando de esa figura, en la que, por otra parte, no se cumple lo que realmente hay que hacer, como es un programa de actuación en la misma.

Yo quiero decirle al portavoz hoy del Partido Socialista que nos parece muy bien que se traiga esta iniciativa a la comisión pero que no es necesaria, porque es el Gobierno andaluz el que tiene que poner, sobre la mesa de la Comisión Bilateral Fomento-Junta de Andalucía, los documentos necesarios para que el acuerdo de la aprobación de la barriada de Alcosa como área de rehabilitación y regeneración urbana sea una reali-

dad, y sabe perfectamente que en el plan estatal, artículo 27, vienen perfectamente delimitados cuáles son los puntos que hay que cumplimentar, entre ellos una delimitación de la barriada, un programa de actuación, un informe de viabilidad técnica y económica, y todas las acciones que, conjuntamente a la rehabilitación, se llevaran a cabo en una barriada en la que hacen falta medidas de apoyo para el empleo, y sobre todo ayudas sociales, y eso, que yo sepa, a esta fecha, no está ejecutado. Porque, hace muy pocos días, el consejero fue a reunirse con las entidades vecinales, y éstas lo que han pedido es que ponga sobre la mesa el estudio-diagnóstico, que en el año 2009 realizó un arquitecto elegido por los vecinos, en el que se ponían de manifiesto las circunstancias de gravedad que muchas edificaciones tenían y el riesgo que existía en las mismas. Yo creo que desde el año 2009 habrá que actualizar ese estudio, y habrá que determinar un programa de actuación serio, y eso creo que, a la fecha actual, y me consta, no está realizado. Por lo tanto, es el Gobierno de Andalucía el que se tiene que poner las pilas para que ese estudio de riesgo extremo esté sobre la mesa, para que se sepa cuáles son las actuaciones más urgentes, y sobre todo yo le digo al portavoz socialista que nosotros hemos hecho una enmienda en el sentido de que no partimos de cero, como viene la iniciativa a declarar Parque Alcosa como área de regeneración, sino que tenemos que impulsar y continuar. Porque en el año 2011 ya tenemos licitaciones de las tres barriadas que, en teoría, se supone que son las que tienen mayor riesgo; en el año 2011, tenemos aquí la licitación de la Plaza de Zaidín y de Encina del Rey, y de Zocodover, y sin embargo se quedaron paradas, ¿por qué el Gobierno andaluz ha dejado paradas estas licitaciones si estas barriadas tenían riesgo tan extremo? ¿Desde el año 2011 hasta ahora es que no ha habido ocasión de que el Gobierno andaluz, socialista, realmente se preocupe de estas circunstancias? Porque yo quiero decir que, por parte del Gobierno de la Nación, hay un plan estatal aprobado con fondos disponibles para los acuerdos de rehabilitación que se firmen en Andalucía; sin embargo, no ha habido prisa, ni siquiera interés, en que, al menos, estas obras que estaban licitadas se pudieran poner en marcha por la vía del plan estatal y se pudieran realmente iniciar esas obras. Yo lo lamento porque, una vez más, hay que decir que el interés del Gobierno de Andalucía ni siquiera ha estado en aprobar un Plan Andaluz de Vivienda que pueda canalizar y priorizar actuaciones de rehabilitación en barriadas, de forma integral, como es el caso que nos ocupa.

Dicho todo esto, desde luego, el Partido Popular va a apoyar todo lo que se traiga en este sentido, porque nosotros creemos que los vecinos de Alcosa, primero, están muy preocupados, y yo he podido compartir con ellos allí pues la situación que tienen en muchos bloques, porque es una edificación que, bueno, pues que tiene unos años, que tiene además muchísimas dificultades; que están sufriendo condiciones, además, bueno, de higiene, que nos preocupan sobremanera, y por no citar las dificultades que tienen los vecinos en todos aquellos bloques que ni siquiera tienen ascensor, y ha habido vecinos que, bueno, que, lamentablemente, no han podido disfrutar ni siquiera de unas condiciones de accesibilidad de poder bajar a la calle, ¿no? Entonces, durante todos estos años, la verdad es que el Partido Socialista, el Gobierno de la Junta de Andalucía, ha hecho cosas muy anteriormente, desde el año 2003, año 2004, pero desde luego lleva años cruzado de brazos, y a nosotros lo que..., desde luego, con esta iniciativa lo que pretendemos es reclamarles y exigirles un compromiso claro: compromisos de plazos, compromisos de convenios, compromisos reales; que nos digan de verdad cuándo se van a empezar las obras y cuándo se van a solucionar los problemas del día a día de los vecinos de Alcosa.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Cierra el turno de intervenciones su proponente, don Carmelo Gómez. Y le ruego se manifieste sobre la enmienda presentada por el Partido Popular.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Lo haré..., lo haré en mi intervención.

Puestos a decirlo ya todo, y ya que han pasado las elecciones, ya no se crea ninguna distorsión electoral de ningún tipo, hay también que saber exactamente los contextos. Se nos puede echar la responsabilidad, compartida, que nosotros solemos siempre asumir con bastante dignidad, pero es verdad que nosotros no llevamos la responsabilidad en el anterior Gobierno autonómico de vivienda; durante tres años estuvo dirigida por una consejera, hoy parlamentaria, de Izquierda Unida, que, por cierto, no está por aquí, están últimamente..., están faltos los compañeros de Izquierda Unida, en esta comisión, y en otras; tendrán muchas cosas que hacer en otros..., en otros ámbitos.

¿Por qué se dejó de invertir, preguntaba el portavoz de Ciudadanos? Bueno, primero porque surgieron dificultades. No fue fácil el consenso, pero ni incluso con los propios vecinos; es decir, porque poner de acuerdo a toda una comunidad de vecinos es bastante complicado, bastante difícil.

Yo conozco, además, bien el tema, porque he estado reunido varias veces con algunos de sus portavoces, que tampoco olvidemos que aquí cada uno también nos conocemos en la ciudad de Sevilla, sabemos perfectamente quiénes somos, también qué defendemos y qué nos interesa a cada uno de nosotros. Pero es verdad que ha habido un parón de la inversión de la Junta de Andalucía, pues directamente, que no hace falta que se lo recuerde yo, lo sabe ya, pues ya lo sabe ya todo el mundo, ¿no?, ha habido un recorte importante en las transferencias del Estado a la comunidad autónoma andaluza, y no hay inversiones a la comunidad autónoma procedente del Estado, ni aportaciones directas. Entonces, es muy complicado, muy difícil que podamos hacer absolutamente nada con las manos..., con las manos atadas. No obstante, lo que estamos aquí es simplemente dándole respuesta a una propuesta que se saca por unanimidad en el Ayuntamiento de Sevilla, no solamente —las cosas hay que decir las— propuesta por el Partido Popular, también Sevilla Participa hizo lo mismo en el Ayuntamiento de Sevilla, que constaba de dos puntos: uno, que el ayuntamiento adelantase medio millón de euros para hacer las licitaciones, y si se va a hacer la licitación es porque tiene voluntad de hacer las obras, y, por otro lado, que la Junta de Andalucía hiciese la declaración que hoy estamos manifestando. Por lo tanto, seguimos en el mismo marco y seguimos trabajando, y hemos hecho una apelación directamente al consenso.

En relación a la enmienda del Partido Popular, no la vamos a aceptar, no aporta absolutamente nada, distorsiona. Nuestro texto es absolutamente claro y responde literalmente a lo aprobado en el Ayuntamiento de Sevilla. Valoraciones políticas no creo que tengan que entrar dentro de una proposición no de ley.

Yo les agradezco a los grupos políticos que vayan a refrendar la proposición no de ley, no ya como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, hoy y tantas veces sea necesario, sino porque será evidentemente

una buena noticia porque se empieza un camino. Yo entiendo perfectamente que se ponga en duda la efectividad o no efectividad del camino, pero, bueno, como dije en un principio lo importante en la política son los hechos y no las palabras. Y es verdad, también hay que hacer autocrítica, lo decía el portavoz de Podemos. Se anunció desde la consejería un nuevo plan de vivienda, y yo creo que en política cuando se anuncian las cosas hay que traerlas. Correcto, cierto es. Las cosas son como son, y a mí no me duelen prendas en reconocerlas. Y evidentemente, pues, cada uno tendrá que ponerse las pilas, porque evidentemente hay una necesidad por parte del conjunto de los ciudadanos, y nosotros tenemos que atender esas demandas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gómez.

10-16/PNLC-000208. Proposición no de ley relativa a la creación de una oficina del servicio de vivienda en la comarca de la Costa de Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al último punto del orden del día, la proposición no de ley relativa a la creación de una oficina del servicio de vivienda en la comarca de la Costa de Granada, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía.

Tiene la palabra, por un tiempo no superior a siete minutos, su señoría Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Muchas gracias, señor presidente.

La Administración debe garantizar el mejor servicio posible a los administrados. Esto, que debería ser un principio básico, no siempre se cumple. En ocasiones, además, algunos de estos servicios son apremiantes. Son esos en los que el ciudadano necesita que la Administración le ofrezca una respuesta rápida y certera. Entenderán que en esa cartera debemos incluir la vivienda y todos los problemas que conlleva, incluidos hipotecas, desahucios, etcétera.

Verán, la Costa de Granada tiene una población que supera los 125.000 habitantes repartidos en 12 municipios. Según los datos del catastro hay aproximadamente 1.064 viviendas del parque público residencial. Y a pesar de estas cifras se encuentra sin una oficina de atención de la Agencia AVRA en las cercanías de dichos municipios. Entendemos que la Administración, además, debe garantizar también el equilibrio de los servicios con independencia del lugar en el que se viva. Las comparaciones no siempre son acertadas, pero en este caso me gustaría hacer una referencia, solo a modo de ilustración. En la misma provincia de Granada, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación mantiene una oficina en la comarca de Guadix y otra en la de Baza, ambos territorios con poblaciones ligeramente superiores a los 40.000 habitantes y con un número sensiblemente inferior de vivienda pública a la Costa de Granada. Parece evidente que no existe ninguna justificación para que la comarca de la Costa no tenga una oficina similar, teniendo más población y contando con un mayor número de vivienda pública. Creo recordar, además, que disponemos de nuevos instrumentos, en forma de leyes o convenios, que pasan por dotar de derechos y recursos a los ciudadanos y ciudadanas en materia de vivienda. Me refiero, por ejemplo, al convenio de colaboración suscrito por la Junta de Andalucía, el Consejo General del Poder Judicial y la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, sobre ejecuciones hipotecarias y desahucios, un convenio cuyo objetivo es abordar de manera coordinada el problema de muchos ciudadanos inmersos en procedimientos de desalojo de su vivienda. Me refiero también a la disposición adicional séptima, sobre el Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento Integral en materia de Desahucios, que aparece recogida en la recientemente aprobada Ley 3/2016, de 9 de junio, para la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias en la contratación de préstamos y créditos hipotecarios sobre la vivienda. Me refiero asimismo al servicio que la propia AVRA

facilita a la ciudadanía para la formalización del depósito, de la fianza, de conformidad con lo dispuesto a la Ley de Arrendamientos Urbanos.

Solo en Motril y Almuñécar existen más de 30.000 viviendas principales, según datos del Instituto Nacional de Estadística. El parque público residencial se administra con un modelo de gestión integral que pretende dar respuesta a las necesidades sociales de la ciudadanía en materia de vivienda. Para ello se cuenta con la ejecución de acciones coordinadas en todos los ámbitos de gestión, incluyendo la perspectiva administrativa, la reparación y mantenimiento de los edificios y viviendas, así como el trabajo de intervención sociocomunitaria. Entiendo que si en la provincia de Granada en el año 2015 hubo 1.520 desahucios, no vendría mal un poco más de esas acciones coordinadas también en una de las zonas más pobladas de la provincia, la costa.

De lo que estamos hablando, señorías, es de reconocer la necesidad de una comarca importante de Andalucía. Estamos proponiendo acabar con las desigualdades territoriales, para que no haya ciudadanos de primera y de segunda. Estamos proponiendo, en definitiva, que la Consejería de Fomento y Vivienda cumpla con su obligación de prestar el mejor servicio posible a los administrados en un tema tan sensible como este. De ahí la necesidad de que esta comarca cuente con una oficina del servicio de vivienda.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Posicionamiento de los distintos grupos. En primer lugar, por parte de Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra, por cinco minutos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Bueno, al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, bueno, pues nos encantaría que hubiera una oficina del servicio a la vivienda en cada una de las 62 comarcas que existen en Andalucía. Pero hay que tener los pies en el suelo. Si ni siquiera, como hoy se está poniendo de manifiesto, ni siquiera hay recursos públicos en Andalucía para destinar a rehabilitación de viviendas, ¿cómo vamos a crear oficinas para gestionar esos recursos que no tenemos? No tiene mucho sentido, la verdad es que no tiene mucho sentido. Las cosas no son gratis, es algo que tenemos que entender todos. Las cosas no..., no..., el dinero no cae del cielo. Y ya hay una Administración pública que se dedica a dar este servicio, realmente, ¿no?

En fin. Tampoco vemos que en esta propuesta no de ley se hable de dónde se van a sacar los recursos para crear estas oficinas y, bueno, qué impuestos se van a subir para asumir ese mayor gasto. Con lo cual, bueno, la Costa de Granada es una comarca más de las muchas que hay en Andalucía, tenemos un territorio muy extenso, pero exactamente, como he dicho, hay 62 comarcas en Andalucía, que también tienen estas necesidades, pero entendemos que la Administración pública ya tiene..., ya tiene recursos para dar servicios a los ciudadanos. Y no podemos hacer..., entendemos, es la posición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

nos, no podemos hacer brindis al sol ni proponer cosas sin saber cómo las vamos a pagar, además en un asunto en el que los recursos son realmente escasos.

Por tanto, sí vemos bien que se cree un área de rehabilitación integral de la comarca de la Costa de Granada, pero no vamos a apoyar esta propuesta en cuanto a la creación de una oficina del servicio de vivienda en la Costa de Granada.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Nosotros siempre apoyaremos la creación de oficinas, delegaciones, sedes públicas en definitiva, que acerquen la gestión, la decisión y la respuesta al ciudadano allí donde se le presente el problema. La Administración autonómica tienen competencias que afectan directamente a la ciudadanía, y no puede ser que los vecinos se vean obligados a acudir a sus ayuntamientos reclamando soluciones que estos no pueden darles, mientras la Administración competente a veces se encuentra ausente. Si además hablamos de un derecho constitucional que ha sido lacerantemente afectado por la crisis, como es el derecho a la vivienda, pues con más razón debemos exigir un esfuerzo a nuestra Administración autonómica. Y es que hay mucho que mejorar en la gestión que la Junta realiza en nuestro parque público de viviendas. Les pongo un ejemplo, señorías. Una familia desahuciada de una VPO en alquiler de la Junta arrendó ilegalmente a un tercero, que a su vez había comprado también ilegalmente a la adjudicataria de la VPO, un caso de alquiler y compra ilegal de una vivienda de titularidad de la Junta, titularidad pública, que conocimos en 2015, y del que la Junta al parecer tampoco se enteró en varios años. Y ocurrió no muy lejos de aquí, en La Rinconada. Fue denunciado por el secretario de organización del PCE de La Rinconada, José Luis Guerrero, quien señalaba además que la Junta hacía la vista gorda ante las ventas ilegales, la ocupación ilegal y el impago de alquileres. Y no debemos olvidar que son 46.000 las viviendas públicas en régimen de alquiler.

Nosotros, desde el Partido Popular, llevamos años instando al Gobierno andaluz a un mayor control del parque público de vivienda autonómica, para que esas viviendas sociales lleguen a quienes más las necesitan, y no queden viviendas públicas vacías mientras existen andaluces que las necesitan y que reúnen los requisitos para su adjudicación. De hecho, existe una moción aprobada por este Parlamento, a propuesta nuestra, para que se realice una auditoría de las VPO vacías y disponibles cualquiera que sea su calificación, al objeto de acondicionarlas y ponerlas a disposición de quienes las necesiten de forma urgente, velando para que el órgano administrativo competente cumpla con su obligación legal de realizar el control y seguimiento de su ocupación. Y siendo la agencia AVRA la competente para realizar todas estas tareas, por supuesto que apoyaremos la creación de nuevas oficinas de la misma que estén más pegadas al terreno, concretamente en el caso de

la costa de Granada, referida a una serie de poblaciones populosas, con un gran número de viviendas de protección, y sobre todo con una importante demanda sin satisfacer. En Granada son 7.744 las personas que tienen solicitud de vivienda social y que aún no tienen respuesta de la Administración.

Votaremos a favor de ese primer punto de la propuesta, y del segundo, aunque nos parece que puede formularse de una forma más correcta, por eso, de hecho, habíamos planteado una enmienda, las actuaciones de rehabilitación se enmarcan en el convenio de ejecución del Plan Estatal de Fomento del Alquiler de Viviendas, la Rehabilitación Edificatoria y la Regeneración y Renovación Urbanas 2013-2016, son fondos esencialmente estatales, y las últimas actuaciones de rehabilitación a ejecutar en 2016 y 2017 son las relativas a 26 barriadas andaluzas declaradas áreas de regeneración y renovación urbana, ARRU. No pueden declararse áreas ARRU a municipios enteros, porque tal calificación solo puede otorgarse a barriadas.

El punto segundo, tal y como se planteaba, se refería a municipios, y entendemos que era más correcto referirse a las obras de rehabilitación que se acuerden en el marco de ese plan dentro de esos municipios. De esa manera encajamos el requisito legal de que las obras de rehabilitación se circunscriban a barriadas.

Por parte de Podemos, se presenta una transaccional que asume esa pequeña..., ese pequeño aquilatao del concepto, en definitiva, y nosotros, por supuesto, la aceptamos y vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ruego que paséis la transaccional si sois tan amables.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Millán tiene la palabra.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues, la verdad que por nuestra parte nos sorprendemos también de la propuesta del Grupo de Podemos. No sé si lo que pretende con el posicionamiento del primer punto que solicitan es la comarcalización en todas las provincias y en todas las comarcas, y en todas las delegaciones, o los que empiezan la casa por el tejado lo que quieren declarar es un área de rehabilitación integral, pero lo primero que piden es esta oficina comarcal, o simplemente es populismo barato, populismo barato del que nos tiene acostumbrados el Grupo de Podemos, y en este caso es que se suma el Partido Popular, tristemente. Un populismo al que se suman y en el que piden que todas las comarcas tengan una oficina, al final, de la agencia AVRA, de vivienda y rehabilitación, una agencia que, por otra parte, ellos están denostando y están criticando continuamente. Por lo tanto la coherencia de estos dos grupos políticos pues, al parecer, no existe, y por parte de Podemos le entendemos su populismo, se lo conocemos, pero por parte del Partido Popular pues también nos sorprende.

Y nos decía el señor Gil de los Santos en la última comisión que se necesitaba traer las cosas con rigor, que había que aprobarlas en una proposición no de ley que también se planteaba en la provincia de Jaén. Pues eso mismo es lo que tenemos que decirles nosotros, si lo que quiere es una, no sé si es esta comarcalización de todas las oficinas de la agencia AVRA, en todas las provincias y en todas las delegaciones, por-

que todas tendrían derecho, ya digo, o si lo que quiere simplemente es la creación de una oficina a través de esta área de rehabilitación integral. Y para ello, tendría que empezar por el segundo punto, y el segundo punto pasaría por esa creación del área de rehabilitación integral, que es necesaria previamente, tal como se recoge en el proyecto del Plan Andaluz de Rehabilitación y Vivienda.

Y para eso, para la creación de esta oficina, para la creación del área de rehabilitación integral, lo primero que tienen que hacer es, sería necesario, coordinarse con los ayuntamientos afectados. Aquí no hablamos solo de una propuesta de la creación de un ARI solo del Ayuntamiento de Motril, sino de toda la comarca de la Vega. Por lo tanto, requeriría esa coordinación y esa necesaria colaboración municipal, porque así lo recoge, además, el artículo 90 del plan andaluz, en donde dice que tendrá que aprobarse garantizando la colaboración municipal, por lo que no puede hacerse, de ningún modo, sin contar con, en este caso, la implicación y la colaboración municipal. Es la diferencia con la proposición no de ley que hemos visto antes del Parque Alcosa, donde ya cuenta con una aprobación del Ayuntamiento de Sevilla, de todos los grupos, incluso con una partida específica del presupuesto para poder hacerlo.

Una vez que tuviésemos esta área de rehabilitación integral, el propio plan ya recoge en su artículo 91.3 que podrá disponer AVRA de una oficina técnica encargada de la ejecución y seguimiento de las actuaciones. Por eso digo que o estamos hablando de populismo o estamos hablando sin rigor, y que sería este el trámite necesario y el procedimiento para poder llevarla a efecto.

Y luego, pues, bueno solo advertir, por parte de este segundo punto, que no conocemos cuál es la enmienda, cómo queda la transaccional, pero entendemos que la propuesta del Partido Popular respecto al segundo punto, nosotros compartimos que está mejor redactada y justamente recoge mejor la literalidad del plan estatal para poder llevarla a efecto, incluso también en el plan andaluz. Por tanto, si luego nos la remite cómo queda definitivamente para poder apoyarla o no. Nosotros, esta del Partido Popular, estaríamos dispuestos a apoyarla, pero no sabemos cómo queda en definitiva.

Poco más, gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Antes de votar, la leeremos, ¿no?

Señor Gil de los Santos, cierra usted el turno de intervenciones.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Voy a comenzar expresando mi sorpresa ante las palabras del grupo político de Ciudadanos, porque su grupo suele decir que una propuesta tiene que venir acompañada de los recursos suficientes para que se ejecute. Y ahora que nuestro grupo pone sobre la mesa una herramienta que ayude a impulsar esos recursos, a canalizarlos para su ejecución, ahora dicen que de dónde van a salir esos recursos. Pues, esos recursos salen precisamente de los presupuestos, de esos presupuestos que ustedes apoyaron sin leerse los siquiera, y

que ahora parece ser que no conocen ni siquiera la estructura de dónde sale el dinero para afrontar políticas sociales como son las de la vivienda.

Agradecer al Partido Popular que sí haya expresado su apoyo y el tono, y sobre todo que haya puesto sobre la mesa aquellos argumentos que se suman a los que ya he expuesto del por qué, de la necesidad de la creación de esa oficina de la vivienda de AVRA en la costa de Granada.

Y, para finalizar, pues decir al Partido Socialista que mal comienzo, mal comienzo para aquellos instrumentos que hemos aprobado, como una Ley de Protección de los Consumidores Hipotecarios, o el próximo Plan de Vivienda, que seguimos esperando, pues, mala predisposición llamándonos populistas, y cerrándose en banda sobre una propuesta que debe partir un poco de un voto de confianza que nosotros hemos analizado respecto a otras comarcas, el por qué la necesidad de especialmente ubicar una oficina de vivienda en esa comarca, que podría ser en Motril, porque daría servicio a una población muy amplia que tiene una necesidad de vivienda importante, y las políticas de vivienda que se van a emprender necesitan ser canalizadas a través de una oficina.

La verdad es que puede ser que hayan coincidido con Ciudadanos ante los resultados de las elecciones generales, y ahora pues vuelven a antiguas alianzas. Y me temo que los próximos presupuestos, que es de donde sale el dinero, para contestar al Grupo de Ciudadanos, pues vuelvan a apoyarse por Ciudadanos sin un debate amplio para que Andalucía tenga una mejora en su gestión y en la mejora de la calidad de vida, y una dignidad para los andaluces y andaluzas.

Y, ya para finalizar, aceptar la transaccional, bueno, aceptar la enmienda mediante transaccional del Partido Popular, que se la leo para que puedan tomar la decisión que estimen oportuno.

El punto 2 quedaría redactado de la siguiente forma: «Impulsar la creación de las áreas de rehabilitación integral en los municipios de la costa de Granada en el marco del acuerdo y colaboración con las administraciones públicas, especialmente las locales, y con el objeto de desarrollar los programas en materia de vivienda, especialmente el de rehabilitación, y al amparo de la normativa vigente y del futuro Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020».

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Vamos a pasar a la votación, si les parece. Señorías, vamos a votar.

Primer punto, la proposición no de ley de la línea ferroviaria de la provincia de Almería, que estaba firmada por todos los grupos políticos.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la segunda, relativa a vivienda social en la barriada, y entiendo que el Grupo de Podemos pide votación separada del punto primero. Repito, para los que no me están escuchando, Daniel, por favor, un poquito de atención.

Vamos a votar separado el punto 1 y, después, los puntos 2, 3 y 4, ¿de acuerdo?

Punto primero de la proposición no de ley relativa a vivienda social en la barriada Las Huertas, en Sevilla.
Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado, al haber obtenido 7 votos a favor, 7 votos en contra y una abstención, por aplicación del voto ponderado.

Pasamos a votar ahora el 2, el 3 y el 4.

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.

Pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa a la rehabilitación de la barriada Alcosa, de Sevilla

Se inicia la votación.

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

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Perdón, presidente, la próxima, si pudiéramos votarla por puntos separados.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a votar, entonces, separados el punto 1 y el punto 2, ¿de acuerdo?

La creación de una oficina de servicio de viviendas en la comarca de la costa de Granada, punto 1.

Se inicia la votación.

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

Y ahora votamos la transaccional, que es el punto 2, como lo han formulado.

Se inicia la votación.

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

Señorías, se levanta la sesión.

[Se levanta la sesión.]

