

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 13 de julio de 2016

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000650. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones en las áreas de renovación y regeneración urbana (ARRU) en Andalucía.
- 10-16/APC-000662. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre tramitación de los acuerdos de Fomento, de regeneración y renovación urbanas, firmados con el Ministerio de Fomento y Vivienda, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 10-16/APC-000673. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones en las áreas de regeneración y renovación urbana de Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz, D. Rodrigo Sánchez Haro y D. Juan María Cornejo López, del G.P. Socialista.

- 10-16/APC-000691. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones en las áreas de regeneración y renovación urbana (ARRU) de Andalucía, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-000494. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la ampliación del metro de Málaga al Hospital Civil y a Ciudad Jardín, presentada por el G.P. Ciudadanos.
- 10-16/APC-000619. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la ampliación del metro de Málaga al Hospital Civil y a Ciudad Jardín, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.
- 10-16/APC-000654. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre el balance de situación de las obras de construcción del metropolitano de Málaga.
- 10-16/APC-000674. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de las obras del metropolitano de Málaga, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz, D. Luciano Alonso Alonso y D. Juan María Cornejo López, del G.P. Socialista.

10-16/APC-000661. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000898. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la Plaza Vieja, Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-000881 Pregunta oral relativa a la situación de acceso a la sierra Peña del Águila, en Mancha Real, Jaén, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Amelia Palacios Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001115. Pregunta oral relativa a la autovía del Olivar, formulada por los Ilmos. Sres. D. Carlos Hernández White y Dña. María Isabel Albás Vives, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-001138. Pregunta oral relativa al refuerzo estival de los consorcios de transporte, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

10-16/POC-001139. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Chipiona, formulada por los Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al cumplimiento de los acuerdos de rehabilitación y regeneración urbana de la ladera del Zenete, sita en el barrio del Albaicín, Granada, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-16/PNLC-000161. Proposición no de ley relativa al desdoblamiento de la carretera Jerez-Antequera, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-16/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la conexión marítima de Cádiz y Huelva, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-16/PNLC-000195. Proposición no de ley relativa a la regeneración y renovación urbana en el barrio de Veracruz, y reubicación de las familias de Callejón de los Esparteros, en Antequera, Málaga, presentada por los GG.PP. Popular Andaluz, Socialista, Podemos Andalucía, Ciudadanos e Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas del día trece de julio de dos mil dieciséis.

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000650, 10-16/APC-000662, 10-16/APC-000673 y 10-16/APC-000691. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones en las áreas de renovación y regeneración urbana (ARRU) en Andalucía y tramitación de los acuerdos de Fomento firmados con el Ministerio de Fomento y Vivienda (pág. 8).

Intervienen:

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

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

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.

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

10-16/APC-000494, 10-16/APC-000619, 10-16/APC-000654 y 10-16/APC-000674. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la situación de las obras del metropolitano de Málaga y su ampliación al Hospital Civil y a Ciudad Jardín (pág. 27).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Dña. María Luisa Bustinduy Barrero, del G.P. Socialista.

10-16/APC-000661. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (pág. 56).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000898. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la Plaza Vieja, Almería (pág. 67).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001138. Pregunta oral relativa al refuerzo estival de los consorcios de transporte (pág. 70).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001139. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Chipiona (pág. 73).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000881 Pregunta oral relativa a la situación de acceso a la sierra Peña del Águila, en Mancha Real, Jaén.

Retirada.

10-16/POC-001115. Pregunta oral relativa a la autovía del Olivar.

Pospuesta.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al cumplimiento de los acuerdos de rehabilitación y regeneración urbana de la ladera del Zenete, sita en el barrio del Albaicín, Granada (pág. 75).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 1: aprobado por 15 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

10-16/PNLC-000161. Proposición no de ley relativa al desdoblamiento de la carretera Jerez-Antequera (pág. 84).

Intervienen:

D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

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

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

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

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

Votación de los puntos 1 y 2: rechazados por 6 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 3: aprobado por unanimidad.

10-16/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la conexión marítima de Cádiz y Huelva (pág. 96).

Intervienen:

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

D. Sergio Romero Jiménez, del G.P. Ciudadanos.

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

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-16/PNLC-000195. Proposición no de ley relativa a la regeneración y renovación urbana en el barrio de Veracruz, y reubicación de las familias de Callejón de los Esparteros, en Antequera, Málaga (pág. 103).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

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

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

Dña. María Luisa Bustinduy Barrero, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión a las 14 horas, 52 minutos del día trece de julio de dos mil dieciséis.

10-16/APC-000650, 10-16/APC-000662, 10-16/APC-000673 y 10-16/APC-000691. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones en las áreas de renovación y regeneración urbana (ARRU) en Andalucía y tramitación de los acuerdos de Fomento firmados con el Ministerio de Fomento y Vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Comienza la Comisión de Fomento y Vivienda, y en primer lugar vamos a ceder la palabra al consejero de Fomento y Vivienda que, a petición propia, quiere informar sobre las actuaciones en las áreas de renovación y regeneración urbana, ARRU, en Andalucía.

También solicitan esta comparecencia los Grupos Parlamentarios Popular, Socialista y Podemos de Andalucía, lo que significa que estos tres grupos tendrán un turno de dos intervenciones, e Izquierda Unida y Ciudadanos un solo turno de cinco minutos.

Señor consejero, cuando usted lo considere oportuno.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

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

Efectivamente, comparecemos esta mañana para informar sobre el desarrollo del programa que contiene las áreas de regeneración y renovación urbana.

En septiembre de 2014, la Comunidad Autónoma de Andalucía suscribió con el Ministerio de Fomento el convenio de colaboración para la ejecución del plan estatal de fomento del alquiler de vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbana en el horizonte 2013-2016.

En concreto, en materia de rehabilitación, y en desarrollo de las líneas de financiación establecidas en el citado plan estatal, la Consejería de Fomento y Vivienda ha puesto en marcha dos líneas de actuación: en primer lugar, la rehabilitación integral de núcleos urbanos afectados por problemas habitacionales, dando así continuidad a la experiencia de las áreas de rehabilitación de barrios y centros históricos desarrolladas en el marco de los últimos planes de Andalucía, y la convocatoria de ayudas para las comunidades de propietarios que promuevan la rehabilitación de los elementos comunes de edificios residenciales.

Para el desarrollo de la primera línea de actuación, el programa de fomento de la regeneración y renovación urbana ha requerido acuerdos de comisión bilateral y supone la financiación de obras de rehabilitación en edificios y viviendas, o bien de urbanización o reurbanización de espacios públicos. En algunos casos se trata de labores de edificación en sustitución de edificios demolidos, dentro del ámbito de actuación previamente delimitado.

Todas estas actuaciones se desarrollan con la finalidad de mejorar los tejidos residenciales y recuperar funcionalmente conjuntos históricos, centros urbanos, barrios degradados y núcleos rurales.

Concretamente en el caso de Andalucía, en los meses de octubre de 2014 y en octubre de 2015, el Ministerio de Fomento, la Consejería de Fomento y Vivienda y los respectivos ayuntamientos andaluces suscribieron los acuerdos bilaterales para la financiación de actuaciones en áreas de regeneración y renovación urbana a desarrollar en 29 ámbitos urbanos, con fuerte presencia de vivienda pública necesitada de rehabilitación.

Previamente, dichos ámbitos urbanos fueron delimitados como ámbitos de regeneración y renovación urbana mediante las correspondientes órdenes de la Consejería de Fomento y Vivienda publicadas en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*. Dichos ámbitos se localizan en 22 municipios: Almería, Cádiz, Algeciras, Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Puerto Real, Córdoba, Montoro, Granada, Motril, Pinospuente, Huelva, Jaén, Úbeda, Linares, Baeza, Andújar, Málaga, Casares, Sevilla, Lora del Río y Morón de la Frontera.

Dichos acuerdos suponen la intervención en un total de 8.619 viviendas y una inversión de 86,2 millones de euros hasta final del 2017, de los cuales, el Gobierno andaluz aporta el 65% y el Estado el resto, el 35%.

Las actuaciones a financiar con la firma de los acuerdos consisten básicamente en: el mantenimiento de intervención en edificios y viviendas, instalaciones fijas, equipamiento propio y elementos comunes a fin de adecuarlos a la normativa vigente, incluyendo los honorarios profesionales y el coste de la redacción de proyectos e informes técnicos y certificados necesarios, así como los gastos derivados de la tramitación administrativa, siempre que todos ellos estén debidamente justificados; la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, tales como la urbanización y reurbanización, y mejora de la accesibilidad de los espacios públicos, y las mejoras de la eficiencia ambiental en materia de agua, energía, uso de materiales, gestión de residuos y protección de la biodiversidad; la demolición y edificación de viviendas de nueva construcción; los nuevos edificios deberán tener una calificación energética mínima B y cumplir en todo caso con la exigencia del Código técnico de la edificación; el realojo temporal de los inquilinos cuando así la situación lo requiera; los equipos y oficinas de planeamiento, información, gestión y acompañamiento social de las acciones subvencionables, y los acuerdos prevén que sea la Agencia de la Vivienda y la Rehabilitación de Andalucía el órgano gestor y promotor de las actuaciones que se desarrollan sobre vivienda de parque público residencial e inmuebles de su titularidad, viviendas situadas en ámbitos delimitados como áreas de regeneración y renovación urbana, o situadas en ámbitos que ya fueron declarados áreas de rehabilitación integral o áreas de renovación urbana en el marco del anterior plan estatal.

A las aportaciones de la comunidad autónoma, que principalmente se realizan con cargo a programas operativos en Andalucía, se suma la que realiza la propia AVRA para cubrir los gastos que, no siendo legibles o justificables con cargo a fondos europeos, sí son necesarios para la ejecución de los programas acordados.

A fecha de hoy, al amparo de los acuerdos, la Consejería de Fomento y Vivienda ha licitado ya obras de rehabilitación del parque público residencial, titularidad de AVRA, por importe de 24,9 millones de euros, obras que afectan por ahora a 3.368 viviendas. Concretamente, se han licitado en: las barriadas de El Puche y de La Fuentecita, en Almería capital; en el centro histórico de Cádiz, Puerto Real, Jerez de la Frontera, Algeciras y Sanlúcar de Barrameda; en Montoro, en Córdoba; en la barriada Almanjáyar, en la ciudad de Granada; en la barriada Marismas del Odiel, en Huelva; en el centro histórico de Baeza, en la ciudad de Andújar, o en la barriada de Arrayanes, de Linares, y en el Polígono del Valle, en Jaén; en la capital de Málaga se centran en la barriada de Trinidad Perchel y en la barriada de La Corta, e igualmente se han licitado los trabajos de rehabilitación de vivienda en el centro histórico de Casares, y en el polígono Sur y en el casco norte de la ciudad de Sevilla.

En los próximos meses se publicarán nuevas licitaciones de actuaciones de rehabilitación en los barrios ya citados y en nuevos ámbitos sujetos a acuerdos. Entre estos últimos, podemos citar los que les planteo a continuación: la barriada de La Chanca, en la ciudad de Almería; la barriada de La Paz, en Cádiz; la barriada de Las Palmeras, en la ciudad de Córdoba; la barriada de Las Flores, en Pinospuente, en Granada; la barriada de Huerta Carrasco, de Motril; las barriadas de La Orden y El Torrejón, en la ciudad de Huelva; la ciudad de Úbeda; el centro histórico de la ciudad de Málaga, y las barriadas de El Rancho, en Morón de la Frontera, y de Las Viñas, en Lora del Río.

Como ya les he comentado, las actuaciones de regeneración y renovación urbana anteriormente descritas tienen en común el estar desarrollándose sobre áreas residenciales constituidas por viviendas de titularidad pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el haberse impulsado directamente por la Consejería de Fomento. La titularidad pública de las viviendas objeto de la intervención ha hecho posible también la aplicación en la cofinanciación de fondos europeos. No obstante, han sido varios los ayuntamientos que han propuesto a la consejería el desarrollo de áreas de regeneración y renovación urbana sobre conjuntos de viviendas de titularidad privada. En este sentido cabe destacar el acuerdo alcanzado con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Granada para impulsar la rehabilitación de las viviendas de los vecinos de Santa Adela, o la propuesta del Ayuntamiento de Antequera para la regeneración y renovación urbana del barrio de Veracruz y Callejón de Espartero, actualmente en estudio para su propuesta al ministerio, y también con acuerdo, por supuesto, de la consejería, la propuesta del Ayuntamiento de Sevilla para declarar área de renovación y regeneración urbana el barrio del Parque Alcosa en la ciudad sevillana.

En el caso de Santa Adela, el acuerdo se basa en la declaración de la barriada como área de regeneración, en el marco del plan estatal de 2013, y en virtud de este acuerdo se invertirán 12 millones de euros, de los cuales, la Consejería de Fomento aportará 3,6, y el ministerio aportará el 16% de la inversión, lo que va a permitir... El resto serán los propios vecinos. Lo que va a permitir la construcción de 126 nuevas viviendas en el barrio de Santa Adela, en el Zaidín.

Una vez reconocida y calificada la actuación, quedó recogida en el plan estatal, como les señalaba, para su cofinanciación, la aportación de los vecinos a la que antes me refería. Traducido a cifra neta, será 895.000 euros. Y, por tanto, tendremos pendiente de firmar con el ayuntamiento definitivamente el acuerdo de ejecución, que será en las próximas semanas, dará paso a la posibilidad de que estas 128 familias acaben teniendo una oportunidad de disfrutar de una vivienda digna y en condiciones.

En cuanto a la actuación propuesta por el Ayuntamiento de Sevilla en Alcosa, actualmente se está trabajando en la proposición técnica y económica para declarar ARRU el barrio, posteriormente aprobar una iniciativa en la comisión bilateral con el ministerio y firmar el correspondiente acuerdo a tres partes: ministerio, Junta de Andalucía y el propio ayuntamiento.

Y, por último, mencionar que la rehabilitación, además de garantizar viviendas en mejores condiciones, reactiva también la economía. Saben ustedes que el sector de la construcción ha tenido un fortísimo ajuste en el conjunto del Estado; también en Andalucía, como no podía ser de otra manera, empieza a recuperarse la actividad, crece el empleo, pero ciertamente la rehabilitación genera oportunidades en el sector de la pequeña y mediana empresa ligada a la actividad constructiva, que va a permitir también alentar y animar a

este sector. Estamos estimando que estas obras, a las que yo antes me he referido, van a suponer la oportunidad de generar en torno a dos mil puestos de trabajo.

Para concluir, señorías, la mejora de la ciudad existente a través de la rehabilitación es una de las prioridades políticas en materia de vivienda que la Junta de Andalucía ejecuta en estos momentos. Nuestro objetivo es avanzar hacia ciudades más habitables, más saludables, más sostenibles, ciudades que reflejen sociedades más igualitarias que ofrezcan mejores oportunidades para todos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En primer lugar, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto, por un tiempo no superior a cinco minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Buenos días.

Gracias, consejero, por las explicaciones que nos ha facilitado sobre el desarrollo de ese punto concreto del acuerdo marco que tanto trabajo costó firmar con la Administración central, que tanto se demoró, y que tanta polémica suscitó precisamente por ese retraso y por la necesidad que tenía la comunidad autónoma de contar con él en todos sus términos.

Nada que objetar a lo que usted ha comentado. Es cierto que la rehabilitación y la regeneración urbana es una inversión que tiene una alta tasa de retorno, haciendo las ciudades más amables, potenciando la generación de empleo de un sector, el de la construcción, que aún no ha conseguido remontar el declive y la destrucción de empleo que generó el pinchazo de la burbuja inmobiliaria, en un modelo de recuperación de ese empleo vinculado efectivamente a mejorar los espacios, la habitabilidad de las ciudades y a poner en valor un patrimonio inmueble, en muchos casos por una falta de mantenimiento adecuado en condiciones muy precarias.

No obstante, desde nuestro grupo parlamentario lo único que le queríamos trasladar, y ahora en la segunda intervención probablemente usted podrá abundar sobre ello, es la preocupación que compartimos con la oficina del Defensor del Pueblo, que a respuesta de la Asociación Pro Derechos Humanos, cuando esta asociación mostraba su preocupación a su vez por la falta de recursos suficientes para atender las demandas de alquiler, planteaba cómo se había incrementado de manera sensible el presupuesto para la regeneración y la rehabilitación urbana en detrimento del programa de ayudas en el alquiler. Y esa preocupación que trasladaba la oficina del Defensor del Pueblo la hacemos nuestra, por cuanto sin quitar milímetros de la bonanza de la regeneración y la rehabilitación urbana, parece poco razonable que el refuerzo presupuestario en ese sentido se haya hecho en menoscabo del programa de Ayudas al Alquiler, cuando hay una situación de emergencia habitacional complicada para muchas familias, cuando las expectativas de recibir esas ayudas al alquiler son las que les pueden permitir ver con posibilidades ciertas mantener su vivienda, y cuando ese problema pues aún necesita de

mucho respaldo público, de muchos recursos públicos, hasta tanto haya alternativas habitacionales para esas familias o bien una situación económica doméstica que les permita por sí mismos hacer frente a sus pagos.

Por lo tanto, nos alegramos enormemente de que el programa progrese, de que se intervenga en barriadas que necesitan de esa atención, de parque público, de parque privado, que se amplíen con nuevas adendas al convenio, pero quizás no es de donde se ha nutrido ese incremento de fondos de donde debiera haberse hecho, a la luz del perjuicio cierto que ha causado a esas familias.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

En nombre del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor consejero, por su comparecencia hoy en la Comisión de Fomento y Vivienda, para explicar este plan de actuaciones en áreas de renovación y regeneración urbana en Andalucía. Sin duda, las viviendas con titularidad pública, especialmente aquellas..., bueno, en las que..., en las que residen personas con menores recursos, necesitan una actuación, un mantenimiento para que..., para solucionar, pues bueno, graves..., graves problemas habitacionales que se dan en...

Sin duda, también, como ha comentado, los efectos derivados en el empleo son positivos. Se ha estimado en unas 2.000 personas el empleo que se genera temporalmente durante esa rehabilitación. Sin duda es positivo, porque como sabemos la construcción tiene un efecto multiplicador en la economía, y es un sector muy importante en la economía española y en la economía andaluza en general. Por tanto entendemos que es positivo, actuaciones de este tipo, que colaboren en la reactivación de la economía, especialmente en la construcción.

Ahora bien, solo queríamos plantear una serie de dudas acerca de su comparecencia, y es las actuaciones que ha enumerado, unos 22 municipios, y bueno, nos surgen dudas respecto a los criterios que se han utilizado para estos 22 ámbitos concretos. Es decir, porque entendemos que también ha habido, quizás, municipios que se han quedado fuera, ámbitos concretos que se han quedado fuera. Entonces, por saber un poco cuáles son los criterios que se han utilizado y cuáles también los criterios que se van a utilizar para la incorporación de nuevos ámbitos de actuación en un futuro. Y también si todos los acuerdos, todos los municipios que lo soliciten, lógicamente siguiendo el procedimiento, todos, al final, pues van a entrar en actuaciones futuras. Esa es un poco la duda que nos surge, porque..., porque, bueno, siempre hay, seguramente, planes municipales que quizás se están quedando sin su actuación concreta, ¿no? Entonces, sí nos gustaría tener un poco más de información en este sentido. Quizás qué municipios se han quedado fuera, o qué..., qué información también nos puede dar en ese sentido. No me voy a extender nada más.

Solo..., muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, señor Gil de los Santos, su primera intervención, con un tiempo no superior a siete minutos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente. Y gracias, señor consejero, por su exposición.

En relación con las áreas de renovación y regeneración urbana, las denominadas ARRU, vamos a tener muchas coincidencias en las líneas de actuación, por supuesto. Estamos de acuerdo en apostar en la rehabilitación en contraposición a la construcción de vivienda nueva, así como en la promoción de planes autonómicos de eficiencia energética en viviendas e inmuebles, centrados en el aislamiento térmico. Además, aplaudimos cualquier iniciativa, como no podría ser de otra forma, que conlleve la mejora de la calidad de vida de quienes hacen uso de edificios, viviendas, equipamientos y zonas urbanas de nuestra Andalucía.

Ahora bien, traemos aquí una cuestión que nos preocupa, y de la cual creo que este Parlamento debería tener el máximo de información posible. Esta información es imprescindible para poder proceder a un debate y a una toma de decisiones que sean coherentes y conlleven la efectividad que el sector de la construcción y renovación necesita y por tanto la orientación correcta a la que esta área debe dirigirse. Nuestra preocupación viene dada por la falta de información y la necesidad de conocer la situación en que se encuentran en el parque de viviendas actual y las zonas urbanas en las que estas se ubican. Nos hemos dirigido, por ejemplo, al INE, y los datos existentes son del año 2011. Estos datos proceden de los institutos pertinentes de la Junta de Andalucía. Debido a esto, entendemos que esta información es necesaria de cara a la próxima presentación del Plan de Vivienda 2016-2020, y que establecerá la dimensión y programación de las políticas que entroncan las ARRU. Porque usted bien ha descrito una actuación hasta el año 2017, basándose también en el antiguo..., a extinguir, Plan de Vivienda estatal, pero a nosotros nos surgen muchas dudas, por la falta de información, como digo, de cara a esa proyección autonómica desde el año 2016 al 2020. Entendemos, por tanto, que es necesario que se realice un estudio previo de las necesidades sociales y de edificación existentes en Andalucía, que me imagino habrá tenido lugar ese estudio para las actuaciones en esos 22 municipios, pero que ahora tenemos que proyectar hasta el marco del nuevo plan de vivienda autonómico, que estamos a la espera de poder abordarlo en brevedad. Me imagino que estará la publicación en breve.

En relación con las necesidades sociales incluidas en las acciones que se vayan a desarrollar desde las áreas de renovación y regeneración urbana, entendemos también que la voz de los vecinos y vecinas debe ser escuchada, ya que uno de los principales objetivos de un plan de regeneración debe ser la integración, por lo que la gente debe ser la protagonista. Nosotros somos conocedores de la necesidad de las ARRU, ya que las entendemos como factor de corrección de las desigualdades sociales. Sabemos que muchas áreas urbanas, tanto de ciudades como de pueblos, carecen de dotaciones, equipamientos, planes y actividades de integración social. Necesitamos saber la realidad de las deficiencias edificatorias, niveles de deterioro y de carencias de equipamientos para la movilidad y la eficiencia energética. Por tanto, por todo lo que he ido ex-

poniendo, quiero proponer que la Consejería de Fomento y Vivienda, en esa proyección para el nuevo plan de vivienda estatal, así como el autonómico, me gustaría proponer que la Consejería Fomento y Vivienda elabore dos estudios. Uno, en colaboración con el Observatorio Andaluz de la Vivienda y AVRA, para determinar las necesidades de rehabilitación del parque de viviendas de Andalucía, y un segundo estudio, coordinado desde los ayuntamientos y administraciones locales, para determinar los barrios que requieran acciones de renovación y regeneración urbana, al mismo tiempo que se determinan necesidades sociales que se han de abordar, que pueden coincidir con esos 22 municipios o no, podrían ser otros, y que considero que así debería ser, teniendo toda la información sobre la mesa.

Solo de esta forma entendemos, desde Podemos Andalucía, que estamos en condiciones de abordar un trabajo con garantías en algo tan importante para el futuro de la población andaluza, como es la dignificación de las viviendas y su entorno tanto edificatorio como social.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gil de los Santos.

Turno ahora para el Partido Popular de Andalucía. Señora Martínez, tiene usted, por un tiempo no superior a siete minutos, su primera intervención.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muy bien. Muchas gracias, presidente. Señorías.

Bueno, me alegro de que podamos tener en el día de hoy esta comparecencia, señor consejero, y le agradezco los datos a los que ha hecho referencia, porque realmente es complicado tener acceso a este programa. Yo quiero...

No sé si usted tendrá conocimiento, porque ha sido la Mesa del Parlamento quien me ha denegado una solicitud de información en la que yo creo que estaba todo específicamente claro: solicitud de información relativa al estado de tramitación de la delimitación del área de barriada de La Chanca, de Almería, para el programa de fomento de regeneración y renovación urbanas, así como el número de viviendas sobre las que se va a actuar y desglose de presupuesto de la actuación por administraciones. Yo creo que no hay duda, y esta pregunta la he formulado por cada una de las áreas de renovación urbana que tienen ustedes colgadas en su página web, y que usted ha mencionado aquí.

Lógicamente, son programas complejos, y creo que hoy no podemos entrar al fondo de la comparecencia, pero sí en una solicitud de información que me ha sido denegada. Y no entiendo realmente por qué, porque realmente está absolutamente claro. Nosotros queremos saber, de todas las iniciativas que se han iniciado, como bien ha mencionado..., que se ha iniciado el procedimiento, pues queremos saber en qué punto se encuentra esa tramitación. ¿Por qué? Pues, porque nosotros creemos que hay una falta de transparencia absoluta. Hay áreas que están delimitadas desde otros planes anteriores, y en este momento pues han estado

absolutamente paralizadas. Eso es lo que ha venido ocurriendo en las áreas de rehabilitación declaradas durante los planes anteriores y lo que ha venido ocurriendo en la actualidad.

Por eso, yo volveré a plantear la pregunta, con las indicaciones que se hacen que, bueno, puntualizaré más, me referiré a lo que usted está hoy aquí hablando. Y me gustaría tener noticia exhaustiva de cuál es la situación de cada una de las áreas. ¿Por qué? Pues, porque ustedes lo que han hecho ha sido publicar la resolución de la delimitación de esos ámbitos, pero, evidentemente, lleva una tramitación muy compleja, y yo quiero que usted ahora en su segunda intervención nos aclare cuáles son los ámbitos que están declarados por Andalucía, pero cuáles, definitivamente, se han aprobado en esos convenios bilaterales con los ayuntamientos, con el Ministerio de Fomento —o trilaterales— y con la Junta de Andalucía, y que están ya preparados para empezar a andar. ¿Cuáles son? Porque usted ha citado aquí algunos, pero no sabemos cuáles son los que están ya en puestos de salida, o sea, porque una cosa es que Andalucía los delimite y tenga la intención, y otra cosa es que se firmen en la comisión bilateral. Lamentablemente, llevamos un año con un gobierno paralizado en sus funciones, que es lo que usted me va a decir, pero me gustaría saber precisamente cuáles son las áreas que están en lista de espera.

Y mire, hombre, yo quiero resaltar dos cosas. Estamos hoy hablando aquí de áreas de renovación, de renovación urbana, porque ha habido un gobierno responsable que ha aprobado un plan estatal 2013-2016, que está a extinguir, pero fíjese qué paradoja, ¿no? Se va a extinguir un plan estatal cuando ni siquiera ha nacido un plan andaluz, y a mí eso me parece realmente grave. Yo confío en que a la mayor inmediatez, pues se pueda prorrogar o establecer un nuevo plan estatal, pero en lo que desde luego confío, señor consejero, es en que usted cumpla su palabra y traiga aquí un plan andaluz de vivienda. Porque, le insisto, estamos hoy hablando de esta comparecencia, porque tenemos un plan estatal, por una parte, y una ley estatal, que es la ley llamada coloquialmente de las tres erres: la renovación, la rehabilitación y la regeneración urbana, aprobada por un gobierno del Partido Popular, que ha hecho un cambio de modelo absoluto en la forma de rehabilitar nuestras ciudades. Eso sí significa un cambio real.

Y, bueno, ¿qué es lo que se ha puesto de manifiesto con esto que le digo? Pues, que en Andalucía usted ha venido hoy aquí a hablarnos pues..., ha citado una serie de áreas, pero con una absoluta falta de programación y con una absoluta improvisación. Le han preguntado otras personas de otros grupos políticos cuáles han sido los criterios, y yo se lo pregunto, claro, cuáles han sido los criterios: ¿Los ayuntamientos que tienen unos servicios técnicos más eficaces, que se han estudiado mejor el plan estatal y que han presentado los recursos?

Porque, claro, usted ha citado, y ahora voy ahí..., ha dicho que la mayoría de estas áreas se van a dedicar a las viviendas públicas. La Junta de Andalucía ha cogido el guante y va a rehabilitar gran parte del parque público. Usted ha hablado de las inversiones que ha hecho AVRA y, efectivamente, ahí ha tenido una parte importantísima el programa de construcción sostenible, que ustedes lo han enganchado con los fondos europeos.

Pero yo le pregunto, porque este programa va también absolutamente dirigido a las viviendas privadas, a las barriadas que tenemos en las periferias de nuestras ciudades y de las grandes ciudades de Andalucía. Y usted solamente ha citado dos, me parece que ha dicho Santa Adela, que, por cierto, es un proyecto puesto en marcha por el Partido Popular, y lo quiero resaltar porque es una rehabilitación de lo más ambiciosa que se ha hecho en Andalucía en mucho tiempo. Y también ha citado el Callejón de Esparteros, de Antequera, que

llevan detrás de la declaración unos pocos de..., tiempo, y que hoy precisamente yo confío en que se apruebe por unanimidad, y que ustedes finalmente le den el impulso. Y ha citado Alcosa, que son también viviendas privadas y que llevan años, años, esperando la rehabilitación de barriadas.

Por lo tanto, bueno, pues yo ¿qué quiere que le diga, señor consejero?, que se ponga a trabajar sobre la marcha, que traiga una programación, porque ustedes nos han hablado de que hay estudios universitarios con 80 barriadas en Andalucía... Lo que hay son muchas necesidades, y ustedes las saben, no hace falta hacer más estudios. Si es que estudios los hay, si es que hay planes generales de ordenación urbana, que los municipios saben perfectamente cuáles son las barriadas que tienen una edad de más de cincuenta años que hay que rehabilitar. Los estudios están hechos, lo que hay es que ponerse manos a la obra.

Y yo no quiero terminar sin resaltar las bondades de este nuevo modelo. ¿Este nuevo modelo, cuál es? La nueva ley de rehabilitación y regeneración urbana. ¿Por qué? Pues, porque permite a las administraciones, como iniciativa pública, liderar la rehabilitación de barriadas, aprovechando las plusvalías de la promoción de viviendas, para que esas plusvalías se destinen precisamente a la rehabilitación y a la construcción de nuevas viviendas cuando sea el caso necesario, y también para la inversión en la mejora de tantos parámetros sociales que hacen falta en estas barriadas, que normalmente se suelen mezclar con exclusión, con paro y con todos los problemas concentrados.

Por lo tanto, este plan lo que pretende es que la rehabilitación edificatoria, que está en España 15 puntos por debajo de la Unión Europea, pues se ponga en donde tiene que ponerse, porque el 60% de nuestro parque de vivienda tiene más de treinta años, porque además cuando se construyó no tenía ningún requerimiento de accesibilidad o de eficiencia energética, dos pilares muy importantes de este programa y, bueno, porque de ellas casi seis millones cuentan con más de cincuenta años. Y se estima que cerca de dos millones están en un profundo deterioro.

Pero estos son datos nacionales, pero en Andalucía solamente hay que salir —voy a terminar inmediatamente—..., en Andalucía solo hay que salir aquí, a la vuelta del Parlamento, a la barriada, a la Macarena, a cualquiera de los barrios que se construyeron en esa época en todas las ciudades de Andalucía, y ver la necesidad que hay de regenerar, reconstruir en algunos casos las barriadas y ponerse manos a la obra cuanto antes, sin más estudios, sin más comparencias.

Señor consejero, póngase ya a trabajar.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo no superior a siete minutos, tiene la palabra su portavoz, la señora Serrano.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Para el Gobierno de Andalucía, la rehabilitación, la revitalización de barrios o regeneración urbana es un instrumento global para la recuperación integral de ámbitos urbanos, centrales o periféricos. Se están impulsando políticas para solucionar problemas habitacionales, siempre con la vista puesta en mejorar las condiciones de vida de los andaluces, no solo mejorando sus viviendas sino, a la vez, mejorando aspectos de carácter urbanístico, social y económico.

Uno de los objetivos principales de las políticas urbanas y territoriales para el Grupo Socialista consiste en reducir los desequilibrios existentes entre barrios. Para ello, el Gobierno de Andalucía viene desarrollando planes o procesos de regeneración urbana. Esto supone un conjunto de actuaciones en un espacio urbano específico con el objeto de mejorar la calidad de vida y la cohesión social desde una perspectiva integral, mediante la transformación del espacio físico, la vivienda, la realidad económica, social, ambiental o cultural de los barrios. La situación socioeconómica de crisis a la que nos hemos enfrentado y aún estamos combatiendo nos ha frenado actuaciones que se ralentizaron dejando el parque residencial edificado con viviendas inadaptadas a los requisitos habitacionales exigidos por normativa que precisan obras de rehabilitación. No obstante, el gran esfuerzo que se ha hecho desde el Gobierno andaluz en estos años ha dado lugar a la gran diferencia de actuaciones en Andalucía con respecto a la media nacional, teniendo Andalucía un mayor parque de viviendas y mejor conservado.

Pero, señorías, la limitada capacidad económica de las personas mayores, mayoritariamente mujeres viudas y personas que se han quedado sin empleo durante este tiempo, dificulta la financiación de las obras de rehabilitación, mejora o refuncionalización de los edificios donde viven.

Pero, en estos años, el Gobierno de la nación, con sus políticas de ajuste no..., con sus políticas de ajuste ha puesto demasiadas trabas administrativas y de cofinanciación en políticas sociales en materia de vivienda. Desde el Grupo Socialista estamos impulsando y apoyando las actuaciones del Gobierno andaluz en esta materia, para disponer de recursos suficientes para implementar políticas de subvenciones en materia de rehabilitación residencial o para incrementar la oferta de alojamiento especializado para dar respuesta a la demanda previsible durante este tiempo de crisis. Evidentemente, debe ser con el apoyo de todas las administraciones involucradas.

En las actuaciones de la Consejería de Fomento se han diseñado herramientas y estrategias de gestión que permiten que estos colectivos sociales en situación de vulnerabilidad física y económica vean acometidas sus obras de reciclaje, rehabilitación y adecuación de espacios arquitectónicos y urbanos de forma sostenible; es decir, limitando los impactos negativos desde criterios medioambientales sociales y económicos con objetivos de ahorro y eficiencia energética, centrando las actuaciones en las personas, especialmente en los mayores y en los más vulnerables, promoviendo actuaciones que mejoren su confort y calidad de vida en los entornos domésticos y urbanos, promoviendo el empleo, la participación ciudadana y la reactivación de servicios a escala de barrio con propuestas claramente definidas por las políticas de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

Desde el Grupo Socialista estamos impulsando y apoyando las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda para el reciclaje y la gestión sostenible del parque edificado andaluz, la gestión de entornos habitables desde criterios de envejecimiento activo, género y habitabilidad urbana, con una sola finalidad, mejorar los tejidos residenciales y recuperar funcionalmente conjuntos históricos, centros urbanos, barrios degradados y núcleos rurales.

Desde el Grupo Socialista intentamos estar en contacto permanente con administraciones públicas, propietarios de viviendas, propietarios únicos de edificios de viviendas, comunidades de propietarios, agrupaciones de comunidades de propietarios, consorcios y entes asociados de gestión para intentar entre todos la mejor solución a los problemas de nuestros barrios.

Los socialistas siempre hemos considerado a los barrios como una unidad de acción a partir de los cuales iniciar el necesario proceso de transición desde la actual situación de insostenibilidad urbana heredada, en muchos casos, desde hace más de cuarenta años, como, por ejemplo, me remito a mi ciudad, Huelva, la barriada del Torrejón y Marismas del Odiel, intentando con estas actuaciones caminar hacia un nuevo equilibrio en la ciudad.

Pero también estamos impulsando actuaciones en los barrios para recuperar la capacidad bioproductiva y recuperación de su territorio, dentro de ciudades sostenibles, apoyando rehabilitaciones energéticas, intentando reducir el 20% el consumo energético, procurando una mejor gestión del ciclo urbano del agua, en otros casos aplicando políticas de techos verdes para la rehabilitación energética de edificios, modelos de gestión en cooperativas para la rehabilitación de barriadas y otros muchos temas de estudio, con el objeto de contribuir en los procesos de transformación urbana y diseñar desde todos los ámbitos ciudades más habitables para todos los ciudadanos que viven en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, por un tiempo no superior a siete minutos, tiene usted la segunda intervención.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Voy a intentar responder, si puedo, a todas las sugerencias planteadas por los diferentes grupos.

En primer lugar, a la señora Nieto, del Grupo de Izquierda Unida. Es verdad que el real decreto, en contra de lo que dice enfáticamente la señora Martínez, de la preocupación del Gobierno, se aprobó en 2013 y no fue hasta octubre de 2014 cuando se pudo firmar el convenio. Dime en qué inviertes el tiempo y la energía y te diré en lo que crees, cuando parece que era menos el entusiasmo de la nación en esta medida. Tan es así que comunidades tan emblemáticas como Madrid no lo pusieron en marcha en el 2015. Por lo tanto, eso quede también puesto de manifiesto porque ciertamente no es responsabilidad del Gobierno de Andalucía. Se ha hecho un esfuerzo, se hizo en aquel momento, se sigue haciendo para poder sacarle todo el rendimiento a ese marco, lógicamente, de cooperación entre el Estado y las administraciones autonómicas para hacerlo. Pero Andalucía lo ha hecho, Comunidad de Madrid no lo ha hecho y la dilación del Gobierno de España en ese sentido fue palmaria y manifiesta.

Estamos intentando, lógicamente con las dificultades que tiene, porque yo creo que lo he dicho en varias ocasiones y creo que no es ocioso repetirlo: el incremento de las cuotas de desigualdad en esta legislatura

terminada, que ha sido pavorosa en el conjunto del Estado, es lo que está dando lugar a una demanda absolutamente brutal de gente que necesita ayuda para la rehabilitación y para el alquiler. No es el resultado de una política cualquiera, es el resultado de una política intencionadamente dirigida por parte del Gobierno de la derecha para intentar una salida, un itinerario para la salida de la crisis que ha generado los mayores niveles de desigualdad en la historia de España reciente. Y por tanto, bueno, no se pueden obviar esos problemas cuando ha sido, se ha sido gestor de ese marco que ha generado esos problemas de desigualdad.

Por tanto, estamos haciendo todo lo posible para dar una respuesta eficaz a las situaciones de mayor nivel de vulnerabilidad tanto en el tema de la rehabilitación como en ayuda al alquiler. Es verdad que eso se puede cambiar pero la manera más poderosa de cambiarlo no es con una tirita para acabar tapando heridas generadas por un combate feroz de intereses desiguales entre aquellos que representan de una u otra manera, pues, el escenario de la codicia insaciable para unos pocos, y hay quien le adecua un marco de relaciones que permite que vaya creciendo, y ahí están los datos de incremento de la pobreza al tiempo que el incremento de la gente que vive más opulentamente en España en este marco político, con dificultades para todos pero a unos les ha ido bastante menos mal que a otros.

Por tanto, yo creo que eso es bueno que quede de manifiesto, sin perjuicio de que lógicamente estamos aquí para explicar la política de vivienda, pero creo que nos es malo acabar contextualizando el tema.

El señor Hernández dice y yo estoy de acuerdo con el círculo virtuoso que representa efectivamente la rehabilitación en términos de oportunidades, de mejorar la ciudad existente, de buscar un método sostenible, no solo es mejor calidad de vida para los que ocupan las viviendas que están, los que tienen menores rentas son los que las tienen más deterioradas, obviamente, y hay que hacer no solo ese esfuerzo para mejora de la habitabilidad de sus condiciones de vida, sino también para sintonizar con lo que es una preocupación de todo el conjunto de la sociedad y, desde luego, de las administraciones públicas de la Unión Europea hacia la sostenibilidad energética. Todo lo que hagamos en rehabilitación va en la mejora de la ciudad energética, va en la mejora de lo que es el uso sostenible de los recursos. La rehabilitación consume menos energía, consume menos materiales, consume menos recursos naturales que la nueva construcción y, por lo tanto, sin denostar la construcción de vivienda, que va a seguir estando afortunadamente en marcha, pero el esfuerzo público tiene que estar centrado básicamente en mejorar la ciudad existente, y en esa dirección vamos a seguir estando.

¿Orden de prelación? ¿Por qué se han metido estas dos áreas, estas 22 áreas? Estas 29, perdón, en 22 municipios. Los datos que tenemos de diagnóstico hecho en términos de cuál era la prelación y lo que aconsejaba acometer primero una cosa y luego otra arrojaba que efectivamente estos eran los espacios donde se tenía que actuar de forma fundamental.

El señor Gil de los Santos coincide también en que le parece que la rehabilitación, yo creo que en ese sentido hay una coincidencia general y le vuelvo a citar lo que le decía antes con el mismo razonamiento el señor Hernández, un círculo virtuoso donde se conjugan elementos de generación de empleo, de apoyo a pequeñas y medianas empresa, de eficiencia energética, de mejora de las condiciones de vida de gente que tiene poca renta y la vivienda en peores condiciones.

Habla usted de datos, del Instituto Nacional de Estadística, no de la Junta de Andalucía, que cada diez años se hace una actualización. Tenemos los del 2001 y 2011, y en este sentido yo creo que la señora Mar-

tínez podía tener, que tiene acceso, no sé si lo silencia deliberadamente, supongo que los conoce. Entonces, hay muchas necesidades en Andalucía, sin ninguna duda, pero yo le quiero dar un dato —insisto— que es del Instituto Nacional de Estadística: la situación de las viviendas, del parque de viviendas en Andalucía, está por encima en términos de mejor respecto a la media nacional. No es Andalucía un lugar donde la calidad de las viviendas, la construcción y la habitabilidad de esas viviendas esté en peores condiciones que el resto del Estado, al contrario, está mejor, y no es tampoco el resultado de la casualidad, es el resultado de una política intencionada que cuando no había obligación de tener un plan de vivienda, como ahora sí lo hay, derivado de la Ley de 2010 y la puesta en marcha del plan estatal, antes la Comunidad Autónoma de Andalucía, deliberadamente, porque creía en esa política, puso en marcha programas de rehabilitación. Y esos programas de rehabilitación han dado lugar a que haya un diferencial entre la situación de la vivienda en el parque andaluz respecto a la media nacional. Datos del Instituto Nacional de Estadística: 89% de las viviendas, solo el 89% en el conjunto del Estado están en una buena situación; en Andalucía el 93%, es decir, cuatro puntos por encima de la media del Estado. Pero en comunidades tan emblemáticas donde ustedes gobernando llevan una pila de años, como Castilla-León, está en 88%, cinco puntos por debajo de Andalucía. Seguramente no han hecho planes de rehabilitación allí a iniciativa de la comunidad autónoma. Por tanto, yo comprendo su énfasis en defender al Gobierno, esa es su obligación, forma parte del Partido Popular, pero, hombre, no todo lo que hace el Partido Popular es santificable y no todo es... Porque luego, por encima de las proclamas más o menos vehementes que cada uno hace en la defensa de los gobiernos están los datos. Y el resultado y el corolario de las políticas que se hacen, para lo bueno y para lo malo, tiene un reflejo estadístico después, y aquí está.

Si le hablo de accesibilidad de ascensores le puedo dar otros datos igual. Estamos hablando de un problema de Andalucía, sin ninguna duda. Por debajo de la media del problema del Estado. ¿Tiene que ver también con la política que en esta institución ha hecho el Gobierno andaluz en estos años? Sin duda, porque no es casualidad que estemos tres puntos y pico mejor. No digo que eso obvие los problemas que existen, que existen y estamos ocupados.

No diga usted estudios y trabajo. No, no, no estamos estudiando, estamos trabajando. Estamos trabajando no desde ahora y no con este consejero. Este Gobierno y el Partido Socialista que ha estado sosteniendo al Gobierno de Andalucía durante muchos años han hecho un esfuerzo importante todos estos años, que tiene este resultado en términos estadísticos. Sin desconocer los problemas que tenemos por delante, en términos comparativos, respecto a lo que han hecho otras comunidades autónomas, estamos mejor.

Por tanto, plan andaluz... Bueno, habla usted del acceso a la información. Absoluta transparencia. La información que ustedes quieran la van a tener toda. Desde luego, en lo que se refiere a la información que tiene la consejería no tenemos ningún interés en que haya opacidad, en absoluto. Además, yo le he citado. Usted habla..., no sé si ha estado suficientemente atenta a las cosas que yo he dicho, pero he dicho, pero he dicho que se han licitado —no es que estamos en fase de estudio, no, no, licitadas las obras, licitadas le he dicho—. El Puche y la Fuentecica en Almería; el centro histórico de Cádiz, Puerto Real, Jerez de la Frontera, Algeciras y Sanlúcar de Barrameda; Montoro, en Córdoba, licitada; Almanjáyar en Granada; Marismas del Odiel, Baeza, Andújar, Arrayanes, polígono del Valle, Trinidad, Perchel, Polígono Sur. Bueno, y le estoy diciendo que en los próximos meses se publicará la licitación, y los próximos meses son tres, cuatro meses, y le he citado de

la Paz en Cádiz, las Palmeras..., en fin le he dado datos concretos del conjunto de intervenciones. Por tanto, esa información que se la doy aquí, lógicamente no habrá problemas que con más detalle y pormenorizada-mente la tenga usted en la pregunta parlamentaria.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, le ruego...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señor presidente.

Por último, el Parque Alcosa.

Naturalmente que junto con Santa Adela, con Esparteros en Antequera y el Parque Alcosa. Le quiero re-cordar que Parque Alcosa acabó estando en dique seco, lamentablemente, cuando llegó el Gobierno del Par-tido Popular y decidió que el convenio que había firmado entre el ayuntamiento, la Junta de Andalucía y el propio ministerio quedaba aparcado. Y eso tiene una responsabilidad, se llama Mariano Rajoy.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Segundo turno de intervenciones por un tiempo no superior a tres minutos.

En primer lugar, Podemos.

Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias de nuevo, señor consejero, en su réplica.

Hablaba usted de que, hasta una proyección de 2017, aproximadamente 88 millones de euros se van a poner para la renovación y regeneración urbana en Andalucía, financiando la comunidad autónoma el 65%.

En primer lugar, me gustaría pedir el firme cumplimiento de las actuaciones, que por la dejadez no se pier-da financiación estatal, como ha ocurrido en otras actuaciones como puede ser las ayudas al alquiler, que no solamente han sufrido retrasos sino que ha habido pérdida de financiación estatal, y muy cuantiosa, que du-plica o quintuplica la financiación que se ha puesto realmente sobre los hechos.

Me gustaría también incidir en algo que coinciden todos los grupos, como me lo han dicho los diferentes compañeros: el criterio o la falta de criterio o la falta de estudios para saber la programación, o si, realmen-te, las actuaciones han sido actuaciones en mucha cuantía o en poca cuantía, porque no tenemos base com-parativa. Estamos hablando de una proyección hasta 2017 en actuaciones en 22 municipios. Eso podría ser mucho o poco. Si usted viene hoy y dice 30 municipios o dice 10 municipios, como no tenemos base compa-

rativa no podemos saber si esas actuaciones están cumpliendo en alto porcentaje o en bajo porcentaje las necesidades reales que tiene nuestra tierra.

Echamos en falta también la evaluación de las actuaciones. Es decir, no solamente la programación, calendarización de las actuaciones, sino también, a posteriori, evaluar si esas actuaciones se están llevando a buen término. Entendemos necesario, por tanto, la creación de instrumentos de intervención, de mecanismos de evaluación imparcial, que tomen en consideración la opinión de la sociedad civil, las administraciones implicadas, las asociaciones y demás organismos intervinientes. Dicha evaluación tendrá por objeto determinar la pertinencia y el logro de objetivos, así como el eficiente o sostenible desarrollo de las mismas.

No se conocen, por ejemplo, indicadores objetivos sobre cuantiosas intervenciones públicas, como pueden ser en las barriadas conocidas como las Tres Mil o Almanjáyar. No tenemos indicadores objetivos, no tenemos una programación, no tenemos una evaluación, no tenemos una base comparativa en la cual hoy usted está compareciendo, pero estamos hablando sobre generalidades y estamos obstaculizando la evaluación y tener un debate mucho más profundo y que, realmente, sea productivo para saber en qué línea la hoja de ruta de actuaciones podemos potenciar o debemos de corregir, según esos instrumentos...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—... de los cuales carecemos. Y yo le insto hoy aquí a que se desarrollen, se creen y que en las próximas comparencias o en el próximo plan, que estará al caer, tengamos esos instrumentos que sirvan para cuantificar, cualificar las actuaciones de la Administración.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez, tiene un tiempo de tres minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, tres minutos es poquísimo para concluir esta intervención, pero, bueno.

Señor consejero, yo lamento que usted se haya amparado en una estadística que enmascara los datos. Si usted va a utilizar esa estadística para programar en el nuevo plan, pues vamos muy mal.

Mire, yo lo que le quiero decir también a la portavoz socialista es que decía que..., y usted también lo decía, que el Partido Popular ha puesto demasiadas trabas. Pero, mire, estas dos herramientas que se han puesto sobre la mesa, el plan estatal y la ley, lo que hacen es todo lo contrario, o sea, facilitar trabas y dar la

posibilidad de abrir la participación a las empresas y a la iniciativa privada para colaborar, porque es una responsabilidad de las administraciones ayudar a todas esas personas que, lamentablemente, no pueden acceder a la rehabilitación o a instalar un ascensor en su vivienda. Pero con palabras bonitas, como las que ha estado utilizando en todo momento la portavoz del Partido Socialista o usted mismo, no se suben escaleras; señor consejero, con palabras bonitas no se suben escaleras. Y las competencias en materia de vivienda son de la Junta de Andalucía desde hace más de 30 años que están ustedes gobernando en Andalucía.

Y Polígono Sur, Plan Integral de Tres Barrios, barriada de Alcosa, barriada del Torrejón en Huelva. Mire, lamentablemente, la situación que padecen..., están al límite de que esas viviendas tengan que ser desalojadas por no reunir las mínimas condiciones de higiene y de salubridad. Y eso estaba antes de que gobernara el señor Rajoy, como usted ha citado al final de su intervención. Por lo tanto, han tenido ustedes tiempo.

Y no eluda su responsabilidad. Hoy usted aquí ha venido a comparecer sobre un programa del plan estatal, amparado en una ley estatal. Y usted no tiene un plan de vivienda con una programación, con una delimitación, con una priorización de los barrios.

Y termino.

Esta ley y este plan estatal lo que le ponen en su mano es una herramienta para que la plusvalía de los desarrollos urbanísticos, que se han llevado durante años los promotores y los especuladores, esas plusvalías que en muchas situaciones los barrios tienen en sí porque pueden desarrollar más edificabilidad y los planes de ordenación urbana así lo contemplan, esas plusvalías usted las aproveche como iniciativa pública y las lleve directamente a las personas que más lo necesitan, porque muchas de ellas no pueden poner ni siquiera el 20% que tienen que aportar para instalar un ascensor o para arreglar las cubiertas. El 60-20-20 que se ha puesto en marcha en Alcosa.

Y no maree usted más la perdiz, por favor, no vuelva a decir que se llevó el plan y que por eso no está el dinero que nos ha financiado Rajoy.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martín, por favor.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Usted se escuda en que el convenio se firmó un año más tarde. Usted ya lleva dos y todavía no tiene aquí el plan andaluz.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Cierra el turno de intervenciones por parte del Grupo Parlamentario Socialista la señora Serrano. Tres minutos.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Miren, señorías, para el Gobierno de Andalucía es una prioridad la renovación y regeneración urbana. Está a punto de salir el decreto por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, y que cuenta con una dotación de 750 millones de euros, financiados a través de la aportación autonómica, estatal y europea, y plantea como pilares fundamentales la rehabilitación del parque residencial existente y la mejora de su eficiencia energética, el fomento del alquiler y la lucha para garantizar el derecho de acceso a una vivienda digna, impidiendo la pérdida de esta por motivos económicos a los ciudadanos más vulnerables de Andalucía.

Desde el Grupo Socialista, apoyamos actuaciones tan importantes promovidas por la Consejería de Fomento y Vivienda como el Observatorio de la Vivienda, de carácter consultivo y de representación, que facilita la participación social, y es un punto de encuentro no solo de los sectores institucionales y económicos sino también, y sobre todo, de los colectivos sociales, con el fin de avanzar en la defensa del derecho a la vivienda, contribuir a la rehabilitación sostenible y accesible de viviendas y ciudades.

Pero, miren, aquí en Andalucía no se hace lo que se hace en comunidades gobernadas por el PP, el caso de Ignacio González, que troceó todos los contratos de la operación en la que vendió 32 promociones de pisos públicos, un total de 2.935 viviendas, y que se iban a dedicar a alquileres sociales y fueron a fondos denominados «buitres». O la venta a fondos buitres por parte del Ayuntamiento de Madrid, que será muy difícil de recuperar al consistorio.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el turno de intervención en esta iniciativa el señor consejero, por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Intentaré ser lo más sintético posible.

Señora Martínez, mire, si a usted no le gusta la estadística, en fin, esa es una cuestión de opciones, pero son los datos oficiales que maneja el Estado español, no los maneja la Junta de Andalucía para usarlos ni a favor ni en contra de nadie.

Y los datos dicen lo que dicen. Si ustedes no quieren verse reflejados en esos datos, pues, no sé, tienen una fórmula, que es recomponer la manera de hacer política en las comunidades autónomas donde gobiernan. Yo les he citado antes Castilla y León, porque es una comunidad en la que tienen una larguísima trayectoria de gobierno, por decisión libre de los ciudadanos, pero, en materia de política de vivienda, los datos arrojan lo que arrojan en relación con Andalucía, y eso forma parte de dos maneras de entender las cosas, ¿verdad?

Hombre, no deja de ser un poco sarcástico y surrealista que usted hable de plusvalía y de especulación, en términos críticos, cuando el PP es el nido de la especulación y de la generación de plusvalía de forma absolutamente desmesurada en los gobiernos del señor Aznar, donde estaban el señor Rato, el señor Montoro, el señor De Guindos, de secretario de Estado, en fin, donde estaba el señor Rajoy... Bueno, es que usted dice, no, España entera urbanizable, y tiene mucho que ver con la situación que estamos viviendo, lo que ustedes hicieron estando en el gobierno. Y eso es un diagnóstico hecho por todo el mundo, ese no es un elemento que arrojemos sobre el Partido Popular. Eso es un diagnóstico como otro cualquiera. Y sobre ese diagnóstico de una enfermedad que ustedes generaron, que es esa burbuja que acabó explotando y dejando los cascotes encima de las cabezas de los ciudadanos. Al final, encima han elegido un camino para salir de esa situación que acaba partiendo la columna vertebral de la gente que está en una situación más débil, globalmente como política económica, como política de gobierno. Pero, bueno, esto es así, y los datos están ahí.

Y los datos los digo en términos de situación de la rehabilitación del conjunto de viviendas en el Estado español, con algunas comunidades autónomas especialmente significativas. Antes, le citaba el caso de Castilla y León. Bueno, le puedo citar..., Andalucía está en el 93; como la Comunidad Foral de Navarra, que está en el 95, en términos de mejora, fíjese la distancia, casi como una de las mejores comunidades autónomas de España, ¿no? No, casi no, la mejor, ¿no? Bueno, pues hagan ustedes un análisis de por qué esos datos están ahí, siendo, insisto, mejorables, naturalmente, y en eso estamos. No en estudios, estamos en trabajos, en trabajo sostenido durante muchos años.

El plan de vivienda. Bueno, el del Estado termina en 2016, con un año de prórroga será a finales de 2017, para tener todas las obras justificadas. Ya han tenido tiempo si tuvieran mucha preocupación por este tema de plantear un horizonte superior hasta 2020. El del Gobierno de Andalucía va a estar aquí, usted ha citado dos años, yo llevo en este Gobierno un año. Hace escasos días que he celebrado el primer aniversario. Bueno, el informe..., el plan de vivienda está en informe del Consejo Económico y Social. Y si no hay contratiempo, que espero que no haya ninguna dificultad, el horizonte que tenemos es que el día 26 esté aprobado en el Consejo de Gobierno. Y le vamos a dar horizonte y continuidad a las políticas en esta materia hasta 2020.

Pues, yo invito a que el Gobierno de España lo haga, y lo haga con celeridad, si de verdad tiene preocupación en esto, y no lo haga con la parsimonia con que lo hizo en su momento, aprobando el decreto, dilatándolo casi un año después, impidiendo que comunidades autónomas..., porque yo le he citado antes una especialmente emblemática para ustedes, como Madrid, no pudiera siquiera acceder en 2015 a implementar ese programa.

Por lo tanto, los datos son esos. Yo creo que seguramente no les guste verse reflejados en el espejo que han ido construyendo durante años en términos de política de vivienda, en términos de política económica en general, y que ha dado lugar a una situación de desigualdad absolutamente pavorosa y lamentable en el Estado español, pero, hombre, no hagan un ejercicio virtuoso. Yo les pediría que hicieran un ejercicio más modesto, ¿no?, no exhibiendo músculo allá donde lo que tienen es una debilidad absoluta. Cuando ustedes hablan de especulación pues, hombre..., y lo plantean en términos críticos..., mírense. Cuando hablan de políticas de igualdad, pues no sé, miren el índice Gini, miren cualquiera de los índices que publican organizaciones no gubernamentales, o gubernamentales, o el Eurostat, los que ustedes quieran, miren su opción de gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

Por tanto, háganlo, yo les sugiero... Ustedes hacen, lógicamente, lo que quieren en el uso de su libertad, pero háganlo con un poco más de modestia cuando hablan de políticas sociales, de políticas que favorezcan y fomentan la igualdad, de políticas que están comprometidas con los sectores de la población más débil.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-16/APC-000494, 10-16/APC-000619, 10-16/APC-000654 y 10-16/APC-000674. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la situación de las obras del metropolitano de Málaga y su ampliación al Hospital Civil y a Ciudad Jardín

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda iniciativa.

Comparecencia, a petición propia, del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance de situación de las obras de construcción del metropolitano de Málaga. Suscriben también esta comparecencia los grupos parlamentarios de Ciudadanos, Podemos y PSOE de Andalucía.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias de nuevo, señor presidente.

Efectivamente, la comparecencia en esta ocasión tiene que ver con el desarrollo de las obras de un gran proyecto, que es el proyecto del metropolitano de Málaga.

En poco menos de 17 días, el metro de Málaga cumplirá su segundo año, prestando un servicio de transporte público eficiente, seguro, saludable y ecológico al conjunto de ciudadanos de Málaga. El pasado 30 de julio de 2014, las líneas 1 y 2 hasta el Perchel, dos ramales que confluyen en el intercambiador situado junto a la estación de ferrocarril María Zambrano y la terminal de autobuses interurbanos, y que ha representado en términos de ejecución porcentual, respecto a la totalidad de la obra, el 81% de lo que la red preveía.

En aquella fecha, dejábamos atrás ocho años de la ejecución de una compleja infraestructura, como toda obra subterránea que se desarrolla en una ciudad viva y consolidada, con innumerables servicios urbanos en sus arterias, y que esconde también un rico patrimonio arqueológico que hay que salvaguardar. Si echamos la mirada atrás, concretamente al inicio de la gestación del proyecto, con la elaboración del primer estudio informativo y la negociación con el Ayuntamiento de Málaga para el diseño de la red, estamos hablando de un periodo de 14 años.

A partir del año 2000, y ante la convicción de ambas administraciones —y digo de ambas administraciones— de la necesidad de impulsar con carácter inmediato una red de metro, se iniciaron los primeros pasos: definición del modelo contractual para abordar su materialización y financiación, y la determinación de un marco de cooperación administrativa y de corresponsabilidad económica y financiera con el consistorio, así como con la Administración General del Estado, que hasta la puesta en servicio parcial, en julio de 2014, había supuesto una inversión de 634 millones de euros.

Casi dos años después, el test real que determina el valor y la utilidad de una infraestructura ferroviaria, que finalmente se transforma en la prestación de un servicio público de transporte colectivo, arroja unos resultados que podemos calificar de satisfactorios y estimulantes, cuando menos, y que nos invitan a culminar el esfuerzo que se necesita para acabar de completar la red.

La consecución del volumen de demanda estimado para la explotación parcial en 2014 y en 2015, y en el primer semestre de 2016, se ha superado respecto a lo previsto. Una trayectoria de crecimiento sostenido en la cifra de viajeros transportados, como marcan los resultados de este primer semestre, con 2,66 millones de viajeros, un incremento interanual del 4,2%, y una valoración global de un nueve, es decir, una calificación de excelencia, por parte de los usuarios, cuando estamos hablando de haber transportado ya a más de diez millones de viajeros desde su inauguración.

Pero estos indicadores en términos cuantitativos, cualitativos y de otras perspectivas representan solo el inicio de un trayecto cuyo horizonte final debe ser el verano de 2018, con la puesta a disposición, para el conjunto de los ciudadanos de Málaga, de toda la red, es decir, de la culminación del 19% de lo que queda por ejecutar. Un viaje que tiene una estación término, y es la culminación de la red pactada con el ayuntamiento en noviembre de 2013, y cuya finalización permitirá la consecución de todo el retorno económico, social y medioambiental que justifica esta gran inversión pública.

La finalización y puesta en servicio de los tramos que conectan El Perchel con la estación Guadalmedina y, a partir de dicha estación, la extensión hasta el centro histórico con la llegada a Atarazana y hacia el distrito norte, mediante la prolongación hasta el Hospital Civil, tal y como se determinó en ese protocolo firmado en 2013, permitirá cuadrar todos los ratios, parámetros económicos, estudios de demanda y de beneficios medioambientales. Pero, sobre todo, contribuirá a que ese esfuerzo final, que en términos de inversión supone culminar con un presupuesto de 794 millones de euros, acabe por dotar a Málaga de una red de metro de enorme funcionalidad, de una gran capacidad de captación de viajeros, de articulación interna y de intercambio modal e integración entre todos los sistemas de transporte. Un instrumento o una herramienta que encamine a la ciudad a dar un salto cualitativo que la equipare con las principales urbes y áreas metropolitanas que han sido lugares donde se ha consolidado con éxito un modelo de movilidad sostenible y saludable.

En definitiva, una red bien diseñada y dotada de los siguientes atributos:

Conexión de los cuatro distritos de la capital más densamente poblados: carretera de Cádiz, centro, Bailén-Miraflores y Cruz del Humilladero con el distrito que alberga los principales servicios y equipamientos, el distrito de Teatinos. Y que atiende, además, a los principales centros de atracción y captación de demanda, campus universitario, todos los hospitales y equipamientos judiciales, deportivos, centros turísticos y comerciales. Esa es la red, al final, que pretende dar respuesta a la necesidad de movilidad sostenible del conjunto de ciudadanos de Málaga: consecución de una demanda de 20,7 millones de usuarios/año. Reducción de 2.700 toneladas/año de emisiones de CO₂ a la atmósfera. Disminución de la cuota de tráfico privado motorizado, con un trasvase de usuarios del coche al metro, que equivaldría a entre el 18% y el 20% de la demanda total para el primer ejercicio con la red íntegra. Porcentaje que implica reducir en alrededor de cuatro millones de desplazamientos los vehículos en el centro de la ciudad.

Y, finalmente, permitirá dejar también de emitir a la atmósfera 4,5 millones de toneladas de óxido de nitrógeno, así como 0,4 toneladas/año de micropartículas en suspensión, que constituyen uno de los contaminantes más nocivos para la salud, como queda puesto de manifiesto reiteradamente en todos los grandes ámbitos urbanos, con datos e informes de la Organización Mundial de la Salud y de la propia Unión Europea, que estima en más de 430.000 muertes prematuras las producidas por la contaminación del aire en los grandes ámbitos urbanos de las ciudades europeas.

Málaga, una ciudad mediterránea con sus características físicas singulares, confinada entre el mar y la montaña, y su desigual diseño urbano, requiere un salto en términos de movilidad que solo logrará con una mayor cuota de participación del transporte público frente al coche. Y que solo es factible con la puesta en servicio íntegra del metro y su coordinación intermodal con el resto de transportes públicos, la bicicleta y el fomento del desplazamiento a pie.

Este salto propiciará también la mejora de la ciudad y la mejora de la calidad en la atmósfera, y es evidente, como antes les señalaba, cuáles son los beneficios para la salud del conjunto de los ciudadanos de respirar un aire con menor nivel de polución.

Málaga, además, no es una ciudad donde el transporte público mueva en términos comparativos respecto a otras ciudades de Andalucía un mayor nivel de viajeros, 78,9 viajes por habitante y año, en autobús; Granada, 140; Sevilla, 115. Y tampoco es ajeno eso a que, en términos de calidad del aire, Málaga constituye la ciudad andaluza con más contaminación de partículas; en concreto, 32 microgramos por metro cúbico, una tasa muy superior a los 20 recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

Evidentemente, la corrección de este ratio pasa, entre otros factores, por un mayor trasvase de transporte de usuarios del coche privado hacia el transporte público, saludable y ecológico, como representa la red de metro.

Hay una fecha que es importante para entender cuál es el desarrollo y también la controversia planteada por el ayuntamiento de Málaga en estos últimos meses, que no está siendo sino un obstáculo permanente para concluir la red, tal como estaba configurada, y es noviembre de 2013. Todo este esquema y objetivo fueron objeto de una compleja negociación cuyo final se produjo en el verano de 2013, cuando la viabilidad final del metro estaba discutiéndose ante el aplazamiento de los plazos de terminación de la obra, el incremento de la inversión y, sobre todo, por hacer frente a un contexto económico, financiero y presupuestario muy adverso para el conjunto de las administraciones públicas, como todo el mundo conoce.

En septiembre del 2013, y con el aval de los agentes económicos y financieros que participan en esta inversión, sociedad de concesionarios y Banco Europeo de Inversiones, el Gobierno andaluz y el Ayuntamiento de Málaga tuvieron altura de miras de manera que llegaron a un acuerdo, un acuerdo para completar el diseño final de la red con la solución que antes hemos descrito, que sustituía al tramo entre Guadalmedina y La Malagueta por una doble conexión entre Guadalmedina, de las líneas 1 y 2, con la extensión hacia Atarazanas y al hospital Civil, respectivamente. Una solución más eficiente en términos económicos, más rápida en plazos, más certera en términos de certidumbre técnica, que además reporta un mayor volumen de viajeros, combinando la llegada al centro histórico acotada en Atarazanas con la extensión hasta el cuarto distrito más poblado y a un equipamiento sanitario de primer orden, como es el Hospital Materno-Infantil, el Clínico Materno-Infantil.

Este acuerdo con el consistorio puso las bases para la necesaria estabilidad institucional y económica que requiere la culminación de un proyecto de este alcance, desbloqueando la última disposición del crédito del BEI, 46 millones de euros, que estaban bloqueados, y la novación de las condiciones del préstamo de 325 millones en total, e impulsando así la puesta en servicio parcial de las líneas 1 y 2, El Perchel, en julio de 2014, además del calendario para los siguientes hitos que debían finalizar, que deben finalizar en el verano de 2018.

Todas estas acciones y resoluciones fueron refrendadas contractualmente entre la Junta, la sociedad concesionaria, el Banco Europeo de Inversiones, con mención expresa al protocolo de intenciones suscrito en noviembre de 2013 y con el soporte de la autorización del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía al nuevo

modelo de equilibrio económico-financiero y disponibilidad de los recursos presupuestarios para la terminación de la obra y dar cobertura a la subvención anual a la explotación hasta el periodo final de la concesión, 2042.

Dentro de esa hoja de ruta, la Consejería de Fomento licitó, adjudicó e inició la obra del tramo Guadalmedina-Atarazanas, previo consenso con el Ayuntamiento de Málaga, con un ambicioso plan de desvío de tráfico, y acometió la planificación de la prolongación de la L2 hasta el Hospital Civil, con la redacción y tramitación pública y ambiental del proyecto básico, obteniendo el dictamen favorable de declaración ambiental unificada en marzo de 2015.

El último cuatrimestre del 2015 celebramos dos comisiones mixtas de seguimiento, así como otras dos subcomisiones técnicas y otros contactos técnicos, con la siguiente finalidad: despejar las dudas afloradas por el propio alcalde en relación al proyecto de prolongación de la línea 2 hasta el Hospital Civil, que salieron a la palestra durante las elecciones municipales en mayo de 2015, al introducir el condicionante de lo que él denominó el consenso vecinal. Avanzar en la redacción del proyecto constructivo del metro hasta el Civil, proporcionando a los técnicos municipales los diferentes documentos de avance, alternativas de urbanización, estudio de movilidad, con el propósito de ir cerrando consensuadamente los detalles de definición e impulsar también el proceso de divulgación y difusión de su formulación definitiva con la participación ciudadana, de acuerdo a lo establecido en el propio protocolo de intenciones.

Y, finalmente, abordar la agenda al convenio de colaboración original de abril de 2003 sobre la premisa que establece el propio protocolo de intenciones; es decir, reflejar administrativamente la modificación del trazado que contiene el protocolo, con la solución final adoptada para la extensión de las líneas 1 y 2 hasta Atarazanas y hasta el Hospital Civil. Y con la aplicación de los principios estructurales previstos en el convenio, que es integrar las obligaciones de cada una de las administraciones firmantes, incorporándose el mecanismo de compensación de las aportaciones dinerarias por las liquidaciones practicadas a cambio de inversiones municipales en movilidad sostenible.

Todos estos avances y predisposición activa de la Consejería de Fomento, al objeto de culminar los flecos pendientes del protocolo de intenciones, se han ido topando de manera explícita, secuenciada y, a mi juicio, desleal con una obstrucción permanente del ayuntamiento, que pone en cuestión un proyecto consensuado libremente por las partes, articulado sobre compromisos contractuales con terceros y con clara responsabilidades patrimoniales en caso de incumplimiento. Una actitud que nos sitúa en un escenario de inseguridad jurídica incompatible con la necesaria estabilidad y garantía que debe sustentar a toda inversión y proyecto compartido. En definitiva, nos hallamos de nuevo ante una encrucijada que ambas administraciones sortearon favorablemente en el protocolo de intenciones firmado por el propio alcalde en noviembre de 2013.

El Ayuntamiento de Málaga se ha ausentado en el consenso final de la formulación definitiva del proyecto del Hospital Civil, y cuando entregamos el proyecto constructivo, el pasado 1 de abril, el consistorio recurre a informes sectoriales negativos, requerimientos para anular la tramitación del proyecto básico y, finalmente, a recursos en la vía contencioso-administrativa.

Al margen de que la consejería a través de sus informes ha negado la mayor, no dejan de sorprender todos los requerimientos e informes sectoriales negativos o recursos, que, además de carecer de fundamento, a nuestro juicio, pueden calificarse como poco de carácter extemporáneo porque cuestionan las bases del acuerdo alcanzado en 2013.

El ayuntamiento se ausenta también en el proceso de difusión del proyecto, y obliga a la Junta de Andalucía a asumir en solitario esta divulgación, que incluye reuniones con 30 colectivos y plataformas representativas de la sociedad civil malagueña que arrojan una opinión favorable a la culminación de la red, de acuerdo a lo previsto en el protocolo.

En lugar de centrarse en el proyecto pactado, el Ayuntamiento de Málaga ha desarrollado una inusitada y variopinta propuesta de planificación alternativa a la prolongación a este Hospital Civil, que quiero recordar que es una solución global, íntegra, pactada, con la extensión de la línea 1 hasta Atarazanas, y no una opción y un ramal aislado.

En estos últimos meses ha propuesto como moneda de cambio, y sin atender a criterios técnicos de demanda o de coste, sin soluciones de viabilidad económico-financiera en el encaje en la formulación y en la explotación comercial, una solución cien por cien soterrada a la prolongación hasta el Hospital Civil. A continuación, la continuidad del trazado subterráneo de la línea 1 desde Atarazana hasta la plaza de la Marina. Sin solución continuidad, la prolongación de la línea 1 desde Teatinos hasta el Parque Tecnológico de Andalucía, sin renunciar a la redundancia que supone el proyecto de prolongación de cercanías hasta Campanillas planteado por el propio Ministerio de Fomento, rescatando la línea 4 del metro, que se reproduce parcialmente a través de la prolongación de la línea 2 hasta el Hospital Civil. Y, finalmente, lanzando una suerte de conexión por metro, o con autobús con carril no segregado del resto del tráfico, entre Guadalmedina y el Hospital Civil, o bien desde Teatinos hasta el Parque Tecnológico, que denomina metrobús, que hemos demostrado técnica y jurídicamente que no tiene encaje en el proyecto del metro y, desde luego, que representa un retroceso, en términos de prestación del servicio público, al conjunto de los ciudadanos de forma clara. Llegados a este punto... Sin calibrar el hecho de que cada día que se abre un nuevo debate, o se plantea una alternativa diferente sin fundamento, representa un día más que perdemos para la culminación de la red y, en consecuencia, de los objetivos de mejora de la movilidad del conjunto de los ciudadanos, y también del necesario equilibrio económico-financiero del proyecto.

Y asistimos a la enésima excusa del alcalde, o de un elemento de dilación más dentro de su estrategia habitual, en este caso mirando hacia atrás para cuestionar todo el proyecto, como una enmienda a la totalidad, desde su propia gestación, obviando su participación, implicación y corresponsabilidad desde el origen del mismo.

Petición de auditoría, es la última demanda del alcalde para intentar, en una mirada retrospectiva, hacer una enmienda a la totalidad. Solicita ahora el alcalde una auditoría a la gestación del metro de Málaga. No hay probablemente una obra más auditada que el metro de Málaga, como lo ha estado el metro de Granada. Trata de poner, al menos desde el punto de vista de la opinión pública, en circulación que el modelo contractual que se determinó y plasmó conjuntamente en el convenio de colaboración en abril de 2003 —omitiendo las variaciones, mejoras o modificaciones introducidas al mismo— ha atendido a un gran número de decisiones expresadas por el propio consistorio.

Cuando apelamos, desde la Junta de Andalucía, a la corresponsabilidad económica definida en el convenio de colaboración de abril de 2003, parece que la gestación del metro, por las propias declaraciones del regidor, se ha pilotado en ausencia del ayuntamiento, sin su participación, sin su conocimiento, sin su aportación y sin su aceptación de peticiones.

Una petición de auditoría que solo podemos interpretar como un nuevo factor de dilación, puesto que ningún parámetro económico de esta inversión, de su demanda, del modelo de explotación, ha cambiado o se ha visto modificado desde que en el segundo semestre de 2013, y tras numerosas reuniones, se alumbrara el pacto con la solución final para culminar el trazado. No obstante, le haré algunas precisiones en relación con el modelo contractual; una concesión administrativa, como ustedes saben, para el proyecto de construcción y de explotación, que el alcalde cuestiona ahora, que se determinaba en el convenio de colaboración de abril de 2003. Y cito literalmente: «La Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga consideran de mayor interés que la concesión administrativa con obra aneja para la construcción y explotación de la línea 1 y 2 del metro de Málaga se licite en el menor plazo posible», abril de 2013. Más aún, de acuerdo al citado convenio, se dio participación al Ayuntamiento de Málaga con tres vocales, con voz y voto, en la mesa de contratación que elevó la propuesta de adjudicación del concurso de concesión efectuada en febrero de 2004.

El alcalde también ha reprochado, en los últimos días, la irresponsabilidad de la Junta de Andalucía —entrecomillo, irresponsabilidad de la Junta de Andalucía— en la mala negociación —entrecomillo mala negociación— con el Estado para definir su participación en la financiación de la construcción del metro. No deja de ser un ridículo espantoso para el que conoce la historia de cómo se ha gestado.

Hay que recordar que la Administración General del Estado durante el periodo de gestación de los metros de Sevilla y Málaga, 2000-2004, y con el Gobierno del Partido Popular al frente de la nación, negó permanentemente aportación alguna a sendos suburbanos frente a la justa petición del Gobierno de Andalucía para equiparar ambas capitales andaluzas con los convenios de financiación firmados con otras ciudades españolas.

De aquellos desencuentros y desaires hay muchos titulares en las hemerotecas que cualquiera que tenga interés puede acabar rescatando. Y, de hecho, en los convenios de colaboración con Sevilla y Málaga tuvimos que articular un proceso de participación, a través de los consistorios, con una inversión, que acabó refrendándose con un acuerdo con el Estado en diciembre de 2005, ya en ausencia del Partido Popular en el Gobierno de la nación. Supuso una aportación estatal de 175 millones de euros para el metro de Málaga, 218 para el suburbano de Sevilla. Ciertamente esta contribución estatal se fracciona y se lamina a lo largo del periodo concesional, en 30 años, de manera que, en cualquier caso, la inyección del Estado está en torno a los cuatrocientos millones de euros para ambos metros. Por lo tanto, como el alcalde asistió a este proceso, tiene una...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, le ruego...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señor presidente.

... una memoria selectiva, que sería bueno que acabara revisando.

En cualquier caso, el momento en el que estamos, y desde luego con la voluntad inequívoca del Gobierno de Andalucía de terminar esta infraestructura que representa una extraordinaria aportación como herra-

mienta a la mejora de la sostenibilidad en la movilidad de los ciudadanos de Málaga, requiere seguir con la ruta pactada en su momento.

El ayuntamiento tiene, y lo ha hecho en varias ocasiones en estos últimos meses, la tentación de recurrir al ámbito judicial, de buscar fórmulas, en última instancia, que hasta ahora, desde luego, le han dado pocos resultados, porque, en los diferentes planteamientos que ha hecho ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, hasta ahora todos los ha perdido.

Con la mano tendida y con un planteamiento, sin duda, de búsqueda de voluntad por parte de la Junta de Andalucía para culminar una inversión muy importante para los ciudadanos de Málaga y para el conjunto de Andalucía, lo que invitamos al ayuntamiento es a que cumpla los compromisos pactados en aquel momento. Desde luego, desde el Gobierno de Andalucía vamos a hacer todos los esfuerzos posibles por concluir lo que ha sido el resultado, inicialmente de una voluntad libre, pactada por ambas instituciones, no exenta de dificultades —saben ustedes que son muchas las dificultades para desarrollar una obra de esta naturaleza en un entorno urbano vivo, como una ciudad—. Pero que, en definitiva, estamos convencidos de que los datos que hay y lo que está ocurriendo en el conjunto de ciudades europeas en términos de mejora de calidad del aire y el tema de compromiso con el medio ambiente, el cambio climático, en términos de reducción de tiempos y en la repercusión que tiene en el producto interior bruto de cada uno de los ámbitos urbanos donde se plantea, todo eso no hace más que abundar en la necesidad de terminar, y terminar en los plazos previstos, porque la Junta de Andalucía está soportando un sobre coste —es decir, Andalucía y el conjunto de los andaluces— que podía verse aliviado si cumpliéramos simplemente los pactos a los que libremente nos comprometimos en un momento determinado.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Turno de posicionamiento. Por parte de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted su intervención por un tiempo no superior a cinco minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Gracias, consejero, por el exhaustivo recorrido que ha hecho sobre la obra del metro de Málaga, que da ya para hacer un libro voluminoso por todos los avatares que ha pasado.

Le traslado algunas consideraciones por parte de nuestro grupo parlamentario, que van muy en sintonía con el planteamiento hecho por usted. De hecho, en la anterior legislatura, en el cogobierno, en el que era Izquierda Unida la formación responsable de tutelar esta consejería, se produjo el desbloqueo, ejemplificado en ese hito de 2013 que usted planteaba, de una obra que, de hecho, estaba prácticamente paralizada precisamente por ese desencuentro permanente que alimenta el alcalde de la ciudad.

Ha hecho usted gala de una gran educación calificando el proceder el Ayuntamiento de Málaga. No voy a romper yo el buen tono, pero verdaderamente la deslealtad a veces se queda corta cuando se pone en relación con el perjuicio al interés general que está causando la demora que impone el Ayuntamiento de Málaga a una obra de ciudad, imprescindible para mejorar esa ratio de sostenibilidad, imprescindible para mejorar la calidad de vida de la ciudad, y en torno a un convenio que —como usted ha reiterado— se firmó de manera voluntaria entre todas las partes, para llegar a un trazado razonable, con unos costes razonables y, además, consiguiendo una financiación del Banco Europeo de Inversiones, que, de cumplirse esos plazos y ese trazado consensuado, pues, vendría a culminar una obra de gran envergadura que se ha hecho con un sobreesfuerzo importante del dinero de todos los contribuyentes, sean de Málaga o sean de otro punto de la comunidad autónoma, algo que parece importarles muy poco al alcalde de la ciudad.

Seguimos considerando, tal cual usted lo ha planteado, que aquel trazado es oportuno, y que, efectivamente, genera una movilidad sostenible, que tiene total sintonía en su diseño con el flujo de movilidad habitual a los centros que más requieren de atracción o que más movilidad generan en la ciudad: los equipamientos deportivos, los equipamientos universitarios, los equipamientos sanitarios... No me voy a detener en todo lo que usted ha referido, como le digo, lo compartimos. Pero sí que... Usted decía que lo del metrobús es algo inusitado y variopinto. Y también ha hecho gala de mucha elegancia, porque es un auténtico disparate.

Plantear una solución unidireccional, para que, luego, para poder dar la vuelta, haya que hacer una rotonda bajo tierra, que le mete, igual, dos años más a la obra, y que por lo menos de 26 a 27 millones de euros más —creo que he podido ver—... Que genera competencias entre sistemas de transporte público urbano, que lo que tienen que hacer es desarrollarse de manera complementaria, y que además no satisface las demandas que sí satisface el metro, tal cual está proyectado... Y que, además, obliga a los viajeros y viajeras a trasbordo, es un disparate; es una ocurrencia. Es la diferencia entre una propuesta y una ocurrencia. Es una ocurrencia, una excusa de la que seguir tirando para tener paralizada una obra.

Y para finalizar, consejero. Entendemos el malestar y el punto en el que resulta complicado, desde el ámbito de lo institucional, salir de la situación. Pero no puede el ayuntamiento mantener rehén un proyecto de ciudad, del parecer sesgado, intencionadamente desde el ayuntamiento, de un grupo minoritario de ciudadanos con relación al universo poblacional, que se beneficiaría de la finalización con bien y en plazo de la obra, tal cual está en el convenio, firmado libremente por las dos administraciones.

Por tanto, habrá que hacer un esfuerzo, consejero —otro más—, para divulgar las mejoras y las ventajas que suponen para la ciudad que se cumpla lo acordado. Porque estamos convencidos y convencidas, desde Izquierda Unida, de que, en ese traslado de información veraz a la ciudadanía, va a tener la Junta el respaldo ciudadano que necesita para algo tan sencillo como hacer ver al ayuntamiento que hay que cumplir con la palabra dada. Y sobre todo ya cuando se pone ya por escrito, en nombre de una institución y con dinero público de por medio, más que más.

Así que cuenta usted con el modesto respaldo de Izquierda Unida, desde este grupo parlamentario y también desde el Ayuntamiento de Málaga, aunque no es adversario menor el alcalde, que hace gala de una testarudez digna de estudio, que no de elogio.

Así que nada, mucho ánimo y a difundir los bienes ciertos que procura este proyecto...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego termine.

La señora NIETO CASTRO

—Y suerte en el camino. Gracias,

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, firmante también de esta comparecencia... Tiene usted dos turnos, este primero, de siete minutos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy.

Como bien ha dicho, en el año 2014 se inauguró la red del metro de Málaga, con dos líneas. Fue una inauguración parcial, que está ahora mismo en una fase de ampliar a dos estaciones más: Guadalmedina y Atarazanas. Y, bueno, la realidad es que la red de metro de Málaga está cumpliendo con las expectativas, e incluso superando las expectativas en las previsiones de viajeros: superior a los cinco millones de viajeros..., aproximadamente cinco millones de viajeros en 2015. Y, sin duda, es importante para Málaga y para su área metropolitana. Esta red de metro, realmente, es el principio de un proyecto mucho más amplio. Y su implantación no ha hecho más que empezar, pero, por supuesto, hay que seguir en la línea de maximizar el uso por parte de los ciudadanos y también tener una certeza respecto a futuras ampliaciones.

Como bien ha comentado, un punto que está siendo ahora preocupante es la llegada de la línea 2 al hospital civil. Compartimos que lo que se acuerda, lo que se firma, debe ser cumplido, porque si no, alguien tendrá que explicar el coste que tiene para los andaluces —para los malagueños, pero sobre todo para los andaluces— las penalizaciones que podrían suponer el renunciar a esta financiación..., el cambiar, de cara a la concesionaria, esta ampliación de la línea 2 al hospital civil.

Hace unos días escuché, además, al concejal de Urbanismo y de Movilidad, decir que era muy necesario, en el transporte público, en general, planificar. Y yo comparto totalmente esas palabras: es muy importante planificar a medio y largo plazo. Pero, lógicamente, la actuación ahora mismo del alcalde de Málaga no va en la línea con esas palabras, porque lo que hay es, aparte de una irresponsabilidad, una falta de planificación. Y, sobre todo, cuando hay un acuerdo, un convenio, firmado en 2013, se debe ejecutar. No se puede improvisar de esa manera.

Es positivo... Nosotros vemos que es positivo implantar... Pero, bueno, con una iniciativa municipal, una red de metrobús, que además puede ser una red capilar que complementa una red troncal de metro, como la que ahora mismo existe. Pero entendemos que eso no debe interferir en un proyecto que ya está en marcha, un proyecto de ampliación, como es la línea 2 al hospital civil.

Eso sí, lo que entendemos es que hay también otro punto importante en la ampliación —aparte de esta ampliación de la línea 2 al hospital civil—, que es la línea 1 al Parque Tecnológico de Andalucía. En el proyecto inicial, esa línea 1 llegaba al Parque Tecnológico de Andalucía, y —como ya hemos comentado muchas veces en esta Cámara— aunque el alcalde tiende a mezclar una cosa con la otra, entendemos que son dos cosas distintas. Pero sí es necesario abordar esa ampliación..., no abordarla, sino planificarla. Pero para planificar a medio y largo plazo, entendemos que son muchos recursos públicos los que se deben movilizar para ello. Pero las necesidades son importantes en esa zona de la ciudad, porque allí no solo está el Parque Tecnológico de Andalucía, sino que, por el camino, hay polígonos industriales, un centro de transporte de mercancías, parque cementerio... Y miles de malagueños se desplazan a aquellas zonas diariamente.

Realmente, las necesidades son importantes. Y una ampliación del metro, a medio y largo plazo, hacia el Parque Tecnológico de Andalucía, sin duda tendría unos efectos positivos, porque incrementaría, de forma importante y notable, el uso de la red de metro. Sin duda, eso sería positivo.

Entonces, pensamos que hay que planificar a largo plazo, y, por supuesto, consensuar quizás con el alcalde, que si tiene mucho interés en hacer una red de metrobús, pues que esté, por supuesto, coordinada. Y, además, si tiene tanto interés, pues que haga a lo mejor una red de metrobús, desde donde llega ahora mismo la línea 1 hasta el Parque Tecnológico de Andalucía. Si realmente tiene tanto interés en que eso se haga, tiene los medios suficientes y las competencias suficientes para hacerlo y atender ya esa demanda ciudadana que existe para movilidad hacia esa zona de la ciudad.

Además, entendemos que este debate respecto al Parque Tecnológico también debe ser más amplio, porque, como también ha dicho, desde el Ministerio de Fomento también se está abordando, y no sabemos —a lo mejor usted nos puede dar más información— hasta qué punto esa conexión de cercanías, de la línea de Álora de cercanías con el Parque Tecnológico...

Sin duda, como red de mayor capacidad, quizás puede ser más adecuada que el metro, aunque podrían ser las dos complementarias. Es decir, tenemos que hacer un debate que se debería abordar y planificar; por supuesto, no improvisar sino planificar.

Y creemos que se debe realizar un análisis sosegado y técnico de cuál es la mejor solución, o quizás las dos soluciones sean las mejores. Pero sí existe una verdadera demanda de movilidad en esa zona de la ciudad de Málaga y del área metropolitana de Málaga.

Es un poco la duda que le queríamos plantear, y también cuál es la perspectiva... Porque es un tema que nos preocupa..., que nos preocupa... Bueno, y a los malagueños en general les preocupa esta situación que existe ahora mismo, bueno, pues, de bloqueo. Y nosotros tenemos un norte claro, que es el interés de los ciudadanos. El interés de los ciudadanos es que se aborde esa ampliación, tal y como se acordó en noviembre de 2013, y que también se dé una solución a una demanda ciudadana.

Nada más. Como tengo ya un segundo turno, ya...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

En nombre del Grupo Parlamentario Podemos, señora Molina, tiene usted su intervención por un tiempo no superior a siete minutos. Y tiene, después, otra segunda intervención de tres.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, efectivamente, en el metro de Málaga ha habido mucha polémica y diferencias entre administraciones. Se diseñó, en principio, como un metro ligero, diferente del metro convencional, por tener mayores prestaciones, ser más silencioso y más económico de construir que los convencionales, más pesados.

Se utiliza... o sea, el centro neurálgico que se decidió en la estación de El Perchel ejerce de intercambiador intermodal en superficie, ya que se encuentra como un nudo gordiano entre la estación María Zambrano, también conecta con el servicio de cercanías de Málaga, con la estación de autobuses metropolitanos y las líneas de autobuses metropolitanos provinciales.

En 2015, el metro de Málaga tuvo cinco millones de viajeros, como bien puso de manifiesto el señor consejero en la anterior intervención que ha hecho, y el metro de Málaga calcula que, una vez concluidos los tramos de El Perchel, Guadalmedina, Atarazanas y con la puesta en marcha de la ampliación de la línea 2 hasta el hospital civil, se conseguirá llegar a esa cifra que lo haría viable, de 20,7 millones de viajeros al año.

Según los datos de la consejería, a partir de 2018, año en que debería estar abierta toda la red, se estima que habrá que abonar unos 70 millones de euros al año por el funcionamiento y el mantenimiento del servicio. Hasta 2042, que es cuando expira la concesión, la cifra superaría los 2.000 millones. El 75% de dicho importe le correspondería a la Junta, siendo el 25% al ayuntamiento.

Uno de los rasgos del metro de Málaga es haber seguido una planificación en cuanto a la construcción errática y cambiante, alterada por conflictos políticos que ya conocemos entre las administraciones y los partidos, así como problemas técnicos y financieros.

Es por ello que se han sucedido distintos diseños de la red y sus trazados. Inicialmente proyectadas cuatro líneas que se comunicaban radialmente con el centro, la ejecución del tramo que conecta la estación de El Perchel con el centro de la ciudad, clave a nivel de funcionalidad y de sostenibilidad económica del proyecto, arrastra un notable retraso con respecto a lo previsto, y ha encontrado numerosos inconvenientes. Uno de ellos ha sido la indefinición del proyecto y los constantes cambios del mismo, fruto de polémicas y falta de acuerdo entre las dos administraciones involucradas.

Existe un problema de falta de planificación y proyección del desarrollo del metro a medio y largo plazo, lo que, sumado al alto coste de la obra y el permanente conflicto político entre administraciones, hace que no haya un plan claro de ampliación y extensión de la red.

Esta indefinición y los constantes cambios en el proyecto se han traducido en la existencia de distintas propuestas de ampliación. La ampliación hacia el norte, que se pretendía conectar con Ciudad Jardín una línea 4, propone unir el centro de la ciudad con el distrito de Ciudad Jardín y estaba originalmente

planeada para conectar la estación Guadalmedina con Ciudad Jardín, transcurriendo en paralelo al actual cauce del río Guadalmedina.

La viabilidad de dicho trazado dependía del llamado plan Guadalmedina, que incluía, entre otras obras, el desvío del cauce del río. Debido a los inconvenientes en relación a dicho cauce, dicho trazado fue descartado y se optó por un diseño contemplado en el PGOU de llevarlo por la Avenida de Barcelona, Hospital Civil, Rosaleda, Palmilla y Virreina.

Finalmente, la última propuesta de la Junta pasa por conectar la zona norte, ampliando la línea 2 por la zona de Eugenio Gross y el Hospital Civil, previendo una futura prolongación por La Rosaleda, Palmilla y Ciudad Jardín, que no está concretada aún.

Por tanto, habría una primera fase, que saldría a superficie desde la estación Guadalmedina por una rampa de ascensión en la intersección de calle Hilera con Santa Elena, siguiendo por Eugenio Gross y Blas de Lezo y finalizando, inicialmente, a la altura de la cercanía o el entorno del Hospital Civil y el Hospital Materno, pudiendo ser o pensando inicialmente que la prolongación natural sería hacia el norte, hacia Ciudad Jardín.

Los viajeros previstos, en principio, eran tres millones al año. Su contribución a las expectativas de uso junto a las estimadas para los tramos en ejecución entre El Perchel, Guadalmedina y Atarazanas, permitiría dar ese salto cualitativo en la demanda o en el volumen de viajeros, hasta situarlo en los 20,8 millones en ese primer año de explotación, si es que finalmente se abre en 2018.

El trazado y el recorrido discurrirían desde la estación Guadalmedina hacia el entorno de Eugenio Gross, Blas de Lezo y los hospitales Civil y Materno. Constaría de 1,8 kilómetros de longitud lineal, de los que 1.160 metros se desarrollan mediante plataforma o la intención es que sea una plataforma reservada en superficie, en concreto desde la calle Santa Elena hasta Eugenio Gross y Blas de Lezo, con regulación semafórica en los cruces y prioridad para el transporte público. En dicho recorrido se localizarían entonces paradas, y la estimación de demanda para esa prolongación, que dará cobertura al distrito Bailén-Miraflores, que es el cuarto más poblado de la ciudad, sería el referido a todo el equipamiento sanitario y se estima, como he dicho, en tres millones de usuarios.

La prolongación de la línea del metro actualmente en ejecución, de la solución final para culminar la red del ferrocarril urbano pactada entre la Junta y el ayuntamiento, como reiteradamente venimos escuchando ahora mismo, en el protocolo de intenciones firmado en noviembre de 2013, se acordó, analizadas las alternativas propuestas, el desarrollo y la ejecución de la alternativa que discurre por Eugenio Gross y Blas de Lezo. El compromiso de ambas administraciones para esa ampliación de la línea 2 permitió que el Banco Europeo de Inversiones ingresara a la sociedad concesionaria los 46 millones de euros pendientes para poner en marcha, en julio de 2014, la primera fase del suburbano, que ya está funcionando, con notable éxito.

El BEI hizo ese ingreso tras evaluar la documentación y los anexos relativos al plan económico, financiero y de estimación de la demanda por parte de la Consejería de Fomento. En el mismo contrato se especificaba que tales cambios, los cambios en dicho contrato, con la llegada del metro soterrado hasta la alameda principal y con la solución mixta —subterráneo y superficie— hasta el Hospital Civil.

Con esto se lograba el equilibrio en las cuentas del suburbano, supuestamente, al alcanzar una demanda estimada de esos 20 millones o 21 millones de pasajeros. Pero el nuevo contrato recoge a su vez una cláusula por la cual la entidad financiera se reserva el derecho a tomar medidas drásticas en caso de que no se

cumpla lo pactado. Este es el motivo principal por el que la Consejería de Fomento rechaza cualquier posibilidad de alterar el proyecto previsto y tiene prisa, además, por ponerlo en marcha, porque proyectos alternativos no daría tiempo a que empezasen a funcionar en 2018, entendemos.

El presidente de la concesionaria de Metro Málaga declaró en una entrevista en marzo de este año que, sin llegar al Civil, la financiación del BEI sería retirada. Sin ella, el proyecto del metro no sobreviviría. Hay necesidad, por tanto, de terminar cuanto antes el proyecto propuesto para poder cerrar el diseño integral del metro de Málaga y, con ello, aumentar de forma notable el número de viajeros y, con ello, los ingresos necesarios para rentabilizar la enorme inversión realizada.

Más tiempo para encontrar propuestas alternativas y que estas se acepten no se aguantaría, porque no se podría poner en marcha en el tiempo previsto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, le ruego vaya terminando, por favor.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Hay un rechazo vecinal en cuanto a eso y una falta de visión a medio y largo plazo. Una correcta planificación y mayor participación vecinal para decidir el futuro del metro. Es necesario información y participación vecinal fundamentalmente, pero lo que, además, es un tema que atañe a toda la ciudad, porque hay que tener una visión integral de la movilidad que se quiere.

Rechazamos de forma contundente la negligente gestión del metro y la instrumentalización partidista de la función pública ejercida tanto por las dos administraciones implicadas, ambas responsables de los retrasos, sobrecostes y conflictos que han acompañado al proyecto desde sus inicios.

El proyecto de ampliación ha maquillado las cifras de viajeros del proyecto integral, porque este se ha mostrado insostenible económicamente y necesitan contentar a las concesionarias privadas y a los inversores.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, tiene que terminar, lleva dos minutos más del tiempo... Termine, termine...

La señora MOLINA CAÑADAS

—De acuerdo, continúo en la siguiente intervención.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene una única intervención de cinco minutos.

Señor Romero, tiene usted el uso de la palabra.

El señor ROMERO MORENO

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, usted sabe como yo que esta comparecencia no debería estar produciéndose. Desde luego, no hoy, porque el metro de Málaga debería estar concluido, según la previsión inicial, hace ya casi una década.

Si hoy estamos aquí hablando de las obras del metro, si los ciudadanos de Málaga han sufrido las molestias de la obra 10 años más de lo que debieran, es única y exclusivamente por la incompetencia de la Junta de Andalucía, bajo el gobierno socialista y con la inexcusable colaboración en un periodo crucial de la obra de sus socios de Izquierda Unida, hoy unidos a Podemos.

Incompetencia para más inri aderezada de prepotencia y desprecio hacia Málaga y los malagueños, de bastante chulería, si sus señorías me permiten la expresión, y de ingentes cantidades de embustes.

Ustedes han pretendido, señor consejero, que la ejecución, financiación y trazado del metro de Málaga estaban perfectamente consensuados con el ayuntamiento y con los vecinos. Y que es el ayuntamiento el que obstaculiza su ejecución por un capricho político. Es más, le he escuchado a usted, señor consejero, decir en pleno que el ayuntamiento de Málaga es desleal con las instituciones. Y hoy lo ha llamado usted obstáculo. Y eso es rotundamente falso, señor consejero, usted lo sabe. Si alguien ha sido desleal en esta historia es la Junta de Andalucía. El trazado actual de la línea del metro se parece al inicialmente acordado como un huevo a una castaña, y eso es así porque la Junta lo ha alterado arbitraria e ilícitamente hasta en dos ocasiones, sin contar no ya con el Ayuntamiento de Málaga ni con los vecinos, sino ni siquiera con el Consejo Consultivo de Andalucía.

En 2003 se firma el convenio inicial que prevé la existencia de dos líneas que concluyen en La Malagueta. No se prevén más modificaciones que la extensión de la línea 1 hasta el PTA. Por cierto, ya que hablamos de lealtad institucional, recordarle, señor consejero, que tiene usted un mandato de este Parlamento, que aprobó una PNL en tal sentido, para que ejecute esa ampliación al PTA, y no parece muy leal a este Parlamento que ese proyecto duerma el sueño de los justos en un cajón de su despacho, demostrando una vez más lo que al PSOE le importa la soberanía y la voluntad popular.

En cualquier caso, es ese proyecto inicial del 2003 el único del que se puede predicar la existencia de un consenso. Posteriormente la Junta se ha dedicado a alterar de forma caprichosa y sin contar con nadie el proyecto en cuestión.

En el convenio del 2003 se establecía la colaboración del Estado en un tercio del coste del proyecto, gobernaba entonces el PP en Madrid, señor consejero.

En diciembre del 2005, aunque usted no lo ha explicado suficientemente bien, gobernando el inefable señor Rodríguez Zapatero, la junta cerró un convenio con el Estado para que este no abonase las cantidades que le tocaban hasta 33 años después.

Y ese convenio se realiza sin el concurso del ayuntamiento, a pesar de que la Junta sí que reclama cantidades al mismo. ¿Es eso, señor consejero, lealtad institucional?

En 2006 se realiza una importante modificación del trazado pactado, concretamente en la zona de calle La Unión, estación María Zambrano y calle Héroe de Sostoa. Esa modificación no es que se realice sin el consenso del ayuntamiento, sino incluso con un informe negativo del mismo a la Junta. Le da igual y modifica el trazado. Y yo le pregunto: señor consejero, ¿es eso lealtad institucional?

El 10 de marzo del 2010 la Junta aprueba una modificación contractual que implica retrasos y encarecimientos de costes del proyecto y de la tarifa técnica. Y no es que no se consulte con el ayuntamiento esa modificación que le va a afectar, sino que se le comunica el 3 de abril del 2013, dos años después. ¿Es eso, señor consejero, lealtad institucional?

Ustedes esgrimen el protocolo de intenciones del 2013 firmado entre Junta y ayuntamiento para vender que la posterior modificación del contrato que se realiza en 2014 es fruto de un acuerdo, y usted debería saber que ese protocolo fue fruto de encerrona. Deberían habérselo dicho sus anteriores socios de Gobierno de Izquierda Unida, pero se lo digo yo. Se le dijo al ayuntamiento que el BEI no ingresaría los fondos al día siguiente si no se firmaba ese protocolo, paralizando la conclusión de la obra de la carretera de Cádiz sine die. Una obra que los vecinos llevaban padeciendo más de dos años con calles levantadas. Utilizaron a los vecinos de la calle Cádiz como escudos humanos y el ayuntamiento no tuvo más remedio que firmar. ¿Y quiénes estaban en el BEI? Nuestra exconsejera y nuestra compañera, más bien su compañera, Magdalena Álvarez. ¿Es eso, señor consejero, ser leal institucionalmente?

En ese protocolo se acordó expresamente en su punto tercero que se implantarían mecanismos de participación ciudadana. Y en 2014 acordaron unilateralmente, y con un dictamen negativo, negativo del Consejo Consultivo, que señalaba su ilicitud, cambiar la extensión de la línea 1 y 2 soterrada hasta La Malagueta, por una nueva línea en superficie al Hospital Civil, que cuenta con el rechazo de las asociaciones vecinales y con 10.500 firmas en contra, en una barriada que apenas alcanza los 20.000 habitantes. ¿Es eso, señor consejero, lealtad institucional?

Y si todo ese rosario de incumplimientos y de lealtades hubiese tenido un efecto positivo pues quizás podríamos quedarnos únicamente con la crítica de las formas, pero es que ese proceder ha provocado retrasos de más 10 años y sobrecostes para todos los andaluces de más del cien por cien de la inversión, 1.000 millones de euros según nos ha indicado la propia Cámara de Cuentas, algo que por cierto nadie ha dicho en esta comparecencia todavía.

No estaría de más, señor consejero, explicar el porqué de las cosas, que esos sobrecostes provocados por la ineptitud de la Junta, que encargó el proyecto a los mismos que debían ejecutarlo y por tanto cobrarlo, obliga ahora a recortar precisamente por donde se pueda.

Voy terminando, señor presidente, que creo que quiere usted también que yo recorte.

Y que la sustitución del metro soterrado hasta La Malagueta por el tranvía al Hospital Civil realmente no responde a una necesidad de servicio demandada por los ciudadanos, sino al ahorro de más de treinta millones de euros que supone cambiar una línea por otra.

Sería bueno que explicase que el estudio de demanda de viajeros, en el que ustedes se apoyan para avalar el tranvía al Hospital Civil, utiliza datos de 2010. Y que expresamente prevé para incrementar la demanda de pasajeros que se supriman tramos de hasta tres líneas de autobuses ya existentes, obligando a algunos vecinos a verse privados de ese autobús y recorrer kilómetros para llegar a la parada más cercana del metro, como, por ejemplo, los vecinos de algunas zonas de Eugenio Gross.

Todo lo cual implica que se suprimen hasta tres millones de servicios de viajes en autobús de los que solo 1,6 millones se van a utilizar por el metro en superficie. Sería bueno que explicase —y de verdad que voy terminando, señor presidente—, señor consejero, que el trazado al Hospital Civil del metro en superficie, que,

lógicamente, discurre por calles hoy existentes, supondrá la pérdida de 364 aparcamientos, 40 de ellos de movilidad reducida, que afectará a 12 intersecciones, y que según estudios realizados por consultoras independientes, alterará las condiciones de tráfico en 15.000 vehículos al día.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le pido...

El señor ROMERO MORENO

—Termino de verdad, porque ya son solo dos párrafos los que le quiero decir al señor consejero.

Aún están a tiempo de cambiar, señor consejero. No se empecinen en el error. No es el tranvía en superficie que quieren los ciudadanos de Málaga y los malagueños. Yo le pido, por favor, que rectifiquen y que sean leales de una vez por todas con la ciudad.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Bustinduy por un tiempo, en su primera intervención, no superior a siete minutos.

Tiene la palabra.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Muchas gracias, presidente.

Buenos días a todos y a todas.

La verdad es que es llamativo oír al portavoz del Partido Popular. Y yo creo que lo ha hecho con esa ligereza, porque no vive en Málaga y porque no conoce la historia, de verdad, desde el minuto uno. Esta historia interminable en la que está convirtiendo el alcalde de Málaga de manera absolutamente injusta el tema del metro de Málaga.

Miren ustedes, el metro de Málaga es el juguete que el alcalde se ha empeñado en romper y machacar desde el minuto uno. Lo demuestra todo el recorrido incluso desde antes de la firma del primer acuerdo, del primer convenio.

Cuando la Junta de Andalucía planteó que Málaga iba a tener un metro, como bien ha dicho la portavoz de Podemos, se estaba hablando de un transporte ligero en superficie y que vendría a dar a Málaga una respuesta muy necesaria a un transporte público pésimo, poco utilizado, muy caro para los malagueños y muy contaminante. Ese fue el inicio de esta historia.

Al alcalde de Málaga, como era una propuesta de la Junta de Andalucía, no le terminó de gustar. Pero como él suele hacer de la necesidad virtud, por supuesto vio que no tenía más remedio que entrar en el plan-

teamiento. Cuando era una cosa buena para Málaga, pero para él no lo era puesto que entendía que eso podía ser beneficioso para la Junta de Andalucía y, por lo tanto, para el Partido Socialista.

Quien le habla, en aquel momento, era la portavoz del Partido Socialista. Y viví en primera persona cómo desde 2001, que se planteó ya aquel convenio, no se pudo firmar hasta abril de 2004 porque el alcalde de Málaga puso todas las pegas que se le pudo ocurrir cada día para ir modificando el texto de aquel convenio. Hasta el punto de que ya en enero de 2004 estaba cerrado el convenio, y Javier Berlanga, concejal de Movilidad en aquel tiempo, puso un montón de pegas y hubo que modificar el convenio de nuevo y llevarlo al mes de abril.

Pues, miren ustedes, cuando se firma el convenio en la Delegación del Gobierno con el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, el día 15 de abril de 2004, el señor De La Torre, allí, firma su convenio y, una vez que lo han firmado y recogen los papeles, saca una carta que le entrega al presidente de la Junta de Andalucía pidiendo que se modificara lo que acababa de firmar. Y con la carta a los Reyes Magos porque ya estaba, como siempre hace el alcalde de Málaga, intentando incumplir lo que estaba firmando, lo que acababa de firmar en aquel acto.

Quiero decir una cosa muy importante, el retraso de la firma de aquel convenio fue ni más ni menos porque la Junta de Andalucía pretendía que en el convenio se incluyera que el Estado asumiera el 33% del coste del metro. Pero, sin embargo, el alcalde de Málaga no quiso que se incluyera, de ahí fue el retraso de enero hasta abril. Entonces, se terminó incluyendo, que fue lo que se pactó, la participación del Estado, que se negociaría pero sin cantidad, porque en aquel momento gobernaba el señor Aznar, y se negó en redondo el Gobierno de España a colaborar con la financiación de los metros en Andalucía, entre ellos, el de Málaga.

También tengo que decir que en ese tiempo, entre 2001 y 2004, el alcalde dio que hacer todo lo que pudo y cambió, consiguió que se cambiara, y que en lugar de que fuese ese metro ligero en superficie, que era lo que necesitaba la ciudad, se hiciese soterrado, argumentando, fundamentalmente en la zona del Hospital Civil, que era un sitio con graves problemas de movilidad y que poner una plataforma reservada en el centro de la carretera de Cádiz iba a significar, bueno, pues que el tráfico en carretera de Cádiz no se iba a arreglar. Y eso lo terminó aceptando la Junta de Andalucía ya por sacar el metro hacia adelante, y eso significó un retraso importante.

Digo todo esto porque a cuenta de los retrasos, significó un retraso importante en la firma del convenio, pero luego ha significado un retraso importante en la ejecución de la obra, que luego ha llevado aparejado un montón de problemas que lleva el soterrar y, por supuesto, un encarecimiento notable de la obra, que ya podríamos tener todas las líneas que en aquel momento se diseñaron, porque en ese momento eran otros tiempos, y había posibilidad de financiación, cosa que ahora no hay. Y eso es una realidad.

Quiero decir con esto que el alcalde de Málaga ha procurado trampear con el metro, y lo digo por no pasarme de la raya, trampear con el metro todo lo que ha podido y más. Y cuando ya vio que no tenía más remedio, pues fue aceptando situaciones. Quiero decir que, como aquí se ha sacado a la ministra Magdalena Álvarez, fue Magdalena Álvarez la que sí aprobó que el metro de Málaga, igual que el de Sevilla, tuviese financiación del Estado. Y eso también lo quiero decir aquí, de la misma manera que, por supuesto, fue la que hizo que se le diera la solución al núcleo, al nodo de intermodalidad que se planteaba al lado de la estación al final de la línea 1, a la confluencia en las líneas 1 y 2, puesto que se dio la solución, que se llamó Bustinduy

—que no tiene nada que ver conmigo, es el padre del compañero de Podemos, de la compañera de aquí, de Pablo Bustinduy, de Javier Bustinduy— quien dio una solución para que pasase el metro por debajo de las líneas del Ave, un acuerdo que firmó también el Gobierno de España, porque gobernaba el Partido Socialista, si no, no hay acuerdo, de eso podéis estar seguros, con la consejera Concepción Gutiérrez, que fue la que realmente se puso por montera que ella entendía que Málaga necesitaba un transporte no contaminante, ligero y más accesible al ciudadano. Y, por eso, peleó desde la Junta de Andalucía hacia el metro.

Esa es la situación que hay hasta 2013. El alcalde de Málaga siempre ha intentado escurrir el bulto para pagar. Puso todos los problemas habidos y por haber para empezar la obra. Cada día amanecía una exigencia nueva. Cuando esa exigencia ya se había cumplido, se sacaba otra de la manga o del sombrero para retrasar. ¿Y por qué lo hacía?, precisamente para provocar que en carretera de Cádiz, que ya había conseguido él que fuese soterrado, luego se dedicaba a ir a los vecinos y a culpar a la Junta de Andalucía de los retrasos, cuando resulta que los estaba, por detrás, originando él. La verdad es que era un despropósito absoluto.

Y lo que quiero decir con esto es, cuando ya ve el alcalde de Málaga que el Ayuntamiento de Málaga tiene que cumplir con su parte y poner su parte, acepta el convenio de 2013. No es por el BEI, es porque ya ve que tiene un compromiso que tiene que aceptar. Y digo yo una cosa: si acepta y firma un convenio, ¿por qué ahora lo quiere incumplir? Y ¿por qué otra vez agita a los vecinos? ¿A qué vecinos?, a los que él moviliza. ¿Desde dónde?, desde los correos electrónicos del Ayuntamiento de Málaga, de los distritos, que han salido, y los conocemos, convocando a los vecinos para azuzar contra la Junta de Andalucía.

Y digo yo ahora: ¿es el alcalde, acaso, el dueño de Málaga? ¿Tiene el alcalde derecho a originar, en Málaga y a los malagueños, un boquete económico que no somos capaces de aguantar ni los malagueños ni los andaluces? ¿Tiene el alcalde de Málaga derecho a que ese metro, porque no se culmina y porque lo está retrasando, tengamos que estar pagando un dinero que no tenemos, un dinero público que no tenemos y que se podría estar dedicando a otras cosas?

Y digo yo: si ahora hay tanta participación vecinal, ¿por qué no hizo esa participación vecinal para otras decisiones que él ha tomado y que han supuesto a Málaga un menoscabo importantísimo desde el punto de vista económico, como fue el Museo de la Gema o como es el tema de las torres de Repsol?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Bustinduy, le ruego vaya terminando.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Voy a terminar inmediatamente.

Yo lo que pido aquí es que los grupos políticos, que además en Málaga ya se ha acabado, y ayer se demostró con la mundial, ya se le ha tumbado al alcalde uno de sus caprichos, sean capaces de ponerse de acuerdo, seamos capaces de ponernos de acuerdo aquí, defendiendo los intereses de los andaluces y de los malagueños, y en la ciudad de Málaga, que también lo haga defendiendo los intereses de los andaluces y

malagueños, porque ya está bien que el alcalde perjudique a los ciudadanos por capricho y simplemente por querer torcerle el brazo a la Junta de Andalucía.

Por último, una sola cosita: el tema de la extensión al PTA.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy breve, señora Bustinduy.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Muy breve, si me lo permite, es que creo que es muy importante.

Fue una moción que presentó esta servidora en el pleno de Málaga, me costó Dios y ayuda conseguirla. Conseguí que el alcalde, después de mucho, lo aceptara, como siempre hace, intentando darle la vuelta. Pero se trabajó luego para que aquello no se hiciese, y se consiguió que, a través de Fomento, Fomento asumiera que fuese el cercanías. Fue aplaudido por Málaga entera ese cambio, porque se entendía que era más viable y que era un cambio a mejor. No entiendo como ahora volvemos otra vez hacia atrás, bueno, quiero decir, sí lo entiendo, Fomento está ahora mismo en manos del Partido Popular. Y ellos no quieren esa carga, pero es un compromiso que se asumió y se aplaudió en la ciudad de Málaga hace ya muchos años.

Nada más y muchas gracias. Y gracias, presidente, por haberme dejado explicar lo del...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Bustinduy.

Consejero, por un tiempo no superior a siete minutos. Ruego a todos los portavoces se ajusten a los tiempos, y es más fácil para mí llevar la comisión.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bien. Gracias, señor presidente.

Bueno, han sido muchas cosas las que se han dicho, voy a intentar referirme a las que considero, al final, más relevantes.

Yo he calificado de deslealtad la actitud del alcalde de Málaga en relación con un proyecto importante para el conjunto de la ciudad. Y creo que ha utilizado el alcalde diferentes instrumentos como maniobra de distracción. Yo creo que la señora Bustinduy, con mucho fundamento, porque ha estado viviendo en primerísima línea todo este proceso a lo largo de estos años, hablaba del vehemente interés del alcalde en ese proceso de participación vecinal. Que, por cierto, cuando lo hemos invitado, ha declinado; pero en otros temas muy relevantes también para el conjunto de la ciudad ha hecho caso omiso, al final, de la opinión de los ciudadanos.

La Junta de Andalucía no, la Junta de Andalucía ha tenido interlocución con más de treinta colectivos en el conjunto de la ciudad, de todo tipo: culturales, educativos, deportivos..., bueno, no estaba el alcalde y el Ayun-

tamiento de Málaga en ese proceso de interlocución, porque, insisto, este es un proyecto de ciudad, y no hablo en nombre del alcalde. Evidentemente, el alcalde tiene su papel, pero la opinión de la ciudad la pueden conformar un grupo de vecinos, algunos de ellos parece que alentados, además, desde la posición política del ayuntamiento, ¿la pueden sustituir?, porque es que la opinión que tenemos nosotros, además refrendada luego con un estudio y un trabajo de carácter científico, una encuesta dirigida al conjunto de los ciudadanos de Málaga, beneficiarios de esta gran infraestructura, es que es particularmente idónea. Y, por tanto, no busquemos pretextos, no busquemos salidas que al final no hacen más que ser otro palo en la rueda, pretendiendo darle carácter de objetividad, de distancia, de búsqueda de lo que no se quiere confesar, que es una actitud desleal desde hace mucho tiempo. Que sí, que está rayando en el cinismo, sí, sí, sí. Esto es la realidad, esta es la realidad lamentablemente, ¿verdad?, esta es la realidad lamentablemente.

Porque ¿los problemas de Málaga, cuáles son? Mire usted, el porcentaje de uso del transporte público está por debajo de otras ciudades andaluzas, lamentablemente. El nivel de contaminación está por encima de otras ciudades andaluzas y tiene que ver con la salud de la población; tiene que ver con la economía del conjunto de la zona; tiene que ver con la seguridad del transporte; tiene que ver con el compromiso medioambiental en términos de limitar emisiones que tienen efecto, al final, negativos y perniciosos sobre el clima, ¿verdad?

¿Todas esas cosas son poco relevantes como para que haya una actitud de dilación permanente por parte del gobierno del Ayuntamiento de Málaga? Les hablo a ustedes sobre costes de tarifa técnica. La primera, lo decía también la señora Bustinduy, la primera de las intromisiones, entre comillas, aceptada al final por la Junta de Andalucía en aras del consenso y de la flexibilización es que en lugar del 50% subterráneo y 50% en superficie, plantea 75% en subterráneo, ¿tiene eso que ver con los sobrecostes? Pero, hombre, los sobrecostes que usted ha inducido planteando un trágala al final, que la Junta de Andalucía acepta, ¿tiene que ver con la tarifa técnica? Evidentemente, si es un mayor nivel de inversión la tarifa técnica tiene un reflejo, evidentemente. No se puede ser tan frívolo a la hora de analizar realidades.

Y hay una serie de temas, no se los voy a relatar enteros porque no tengo tiempo, pero que tienen que ver con aceptación por parte de la Junta de Andalucía de imposiciones impuestas por el Ayuntamiento de Málaga, que han representado incremento de costes. Algunas también por el Ministerio de Fomento, en torno a 20 millones de euros, con un sistema constructivo, bueno, en este caso digamos con algún fundamento, porque había que cortar una vía con mucho tránsito, competencia del Estado, y plantear un sistema constructivo alternativo para que fuese compatible el mantener el flujo de vehículos por esa vía. Pero, bueno, al final representó también un sobrecoste.

Pero quiero enlazar esto porque no quiero dejar la especie en el ambiente de esa retahíla permanente que ustedes están utilizándola..., la ha utilizado también la señora portavoz..., la señora Medina, portavoz de Podemos. Mire usted, no hay ni maquillaje de datos, ¿eh?, usted ha señalado; no hay ninguna concesión a la iniciativa privada en detrimento del interés público, en absoluto. Y le voy a dar algunos datos que seguramente usted desconoce, pero sería bueno que los conociera, porque quedan las cosas en el ambiente. Se ha sido... ¿Alguien tiene una alternativa más racional que el planteamiento que se ha hecho de sistema integrado de trazado en la ciudad de Málaga? ¿Alguien puede plantear una alternativa más racional, que conecta los cuatro distritos más poblados con todos los centros importantes de Málaga, sanitarios, educativos, deportivos, culturales? ¿Sí, alguien? Que la ponga en lo alto de la mesa, que la ponga en lo alto de la mesa.

El tema del PTA, el tema del PTA, nosotros no nos hemos negado a plantear ese tema en términos de análisis de estudio, por supuesto, el mando del Parlamento es absolutamente soberano. Otra cosa es que usted con esa petición de estudio acabe coligiendo que la necesidad es la que usted a priori ha establecido como solución. Y parece que racionalmente, racionalmente, cuando hay una demanda puntual en horas de entrada y salida al trabajo, que necesita una respuesta muy potente, no es el metro el instrumento idóneo, que es el tren de cercanías. Y así lo aceptaron los grupos políticos que lo contuvieron en su programa electoral en las municipales, así lo ha aceptado el propio Ministerio de Fomento —otra cosa es que esté dilatando el proceso—, para dar una respuesta a una necesidad de la ciudad de Málaga. Entonces, no confundamos porque ese tema, planteado en los términos que lo ha planteado el alcalde de Málaga, no es más que un instrumento más en la estrategia de dilación, nada más que eso.

Inversión y rentabilidad. Mire usted, y me parece muy importante también que hablemos de este asunto. Cuando se habla de los 2.800 millones de euros hablamos de un concepto que tiene que ser... Porque, al final, si los datos se dan de forma sesgada..., hay que darlos en su globalidad, ¿eh? No podemos hablar de 2.800 millones de euros y hablar de 20 millones de pasajeros. Mire usted, primero, primera consideración, ¿hablamos de euros corrientes o hablamos de euros constantes? Si hablamos de euros constantes, que es lo que tienen los ciudadanos en la cabeza hoy, en este momento, de lo que tienen en términos de capacidad adquisitiva, ¿verdad?, su nivel de renta, su capacidad de compra, en euros constantes estamos hablando de 697 millones de euros, no llega a 700 millones de euros, el coste sobre la totalidad de la concesión, para transportar..., no 20,7 millones de viajeros, para transportar casi 700 millones de viajeros, en el periodo concesional. De eso estamos hablando. Y esos son los números que hay que poner en lo alto de la mesa. No pongamos 2.800 millones de euros y pongamos 20 millones de pasajeros transportados, porque estamos trasladando un mensaje absolutamente sesgado y equívoco, no sé si por ignorancia o malintencionadamente, me da igual, pero a la postre algo que no corresponde a la realidad, porque estamos manejando dinero público, que tenemos que ser especialmente escrupulosos, desde luego, en la asignación de los recursos y en la explicación de dónde van esos fondos públicos.

Por lo tanto, señora Medina..., y el razonamiento vale también para..., que en esto coinciden, como en otras muchas cosas, con el señor Romero... Bueno, la inversión en el metro de Málaga es absolutamente rentable desde el punto de vista social, desde el punto de vista económico y desde el punto de vista de la razonabilidad en el equilibrio económico-financiero.

Ratio de cobertura, que es el parámetro que al final define, en términos de eficiencia, lo que ocurre en todos los temas de transporte metropolitano en ciudades como Madrid, como Barcelona, como Valencia, que son las referencias en términos de mejor funcionamiento de los metros, ¿verdad? Pues la ratio de cobertura, que es la proporción entre los ingresos comerciales y los costes de operación, en los metros de Madrid, Barcelona y Valencia está por debajo del 50%, en el de Málaga estará por encima del 70. Por lo tanto, no dejen ustedes andar por ahí la especie de que esto es ineficiente, que ha funcionado a base de ocurrencias... No, las ocurrencias son las del alcalde de Málaga, que está impidiendo que en el horizonte que hemos definido, máximo verano de 2018, acabemos teniendo la red completa. Y no me preocupa solo..., no me preocupa solo el problema del coste que está soportando, o que va a soportar, la Junta de Andalucía —es decir, dinero de todos los andaluces—, por la actitud negligente o desleal del Ayuntamiento de Málaga, sino que además

les estamos mermando la capacidad a miles de ciudadanos de Málaga de por qué tienen que emplear veintitantos minutos en desplazarse de la carretera de Cádiz a un centro público como el Hospital Civil, pudiendo hacerlo en la tercera parte del tiempo. Y con algo tan fundamentado, porque le hemos pedido... Cuando el alcalde aparece con supuestas soluciones, yo lo que invito a los grupos municipales que tienen representación en Málaga: plantéenlo ustedes allí. Cuando el alcalde dice que tiene soluciones, aquí ha venido con tres folios, tres, literalmente, ¿eh? Sin firma, por cierto. Con soluciones tan peregrinas como los..., decía antes la señora Nieto, ignorar por ejemplo que es el llamado metrobús, que va al intercambiador, pues resulta que tiene que dar la vuelta allí. Y no se le había ocurrido que dar la vuelta allí, para un vehículo de esas dimensiones, exige hacer una rotonda subterránea que tiene un coste estimado de 25, 27 millones de euros, solo, y que representa un par de años de obra. Bueno, ¿se puede ser más frívolo cuando se plantea una solución supuestamente alternativa y racional a un tema como este, se puede ser más?

Seguimos con el mismo tema. Ahora supuestamente se ha mejorado la definición de la solución alternativa. Yo le he pedido al alcalde de Málaga que me mande la documentación, para que los responsables en el ámbito ferroviario de la Junta de Andalucía estudien la racionalidad técnica, económico-financiera y de encaje jurídico-legal en los términos de la explotación. Pues estoy esperando que me la envíe. Si uno tiene una propuesta tan bien fundamentada no tiene problemas en someterla a escrutinio, a debate, a información. Ahora, si lo que tiene es otra cosa detrás de la manga, y por eso vale un día...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—... lo del PTA como pretexto... —voy terminando, señor presidente—, vale un día lo del PTA como pretexto, otro día vale lo de los vecinos, otro día vale tal..., pues cada día nos inventamos una copla. Y yo le tengo un profundísimo respeto, lógicamente, a la posición de los vecinos, ¿cómo no? Lo que digo es que en lugar de estar acompañando al esfuerzo que la Junta de Andalucía ha hecho en términos explicativos y en términos de razones... Ha habido otras ciudades en España que ha habido procesos también de discusión de la idoneidad de un sistema de transporte, ¿verdad? Luego han acabado convertidos en vehementes defensores de ese modelo cuando se ha implantado, por ejemplo, el caso de Zaragoza. Y lo hemos traído a Málaga para que lo viera. Pero en lugar de estar acompañando ese esfuerzo pedagógico, explicativo, lo que se ha hecho ha sido alentar por abajo el tema. ¿Eso qué explicación tiene? Pues tiene la explicación que tiene.

Y yo lo que le digo es que la responsabilidad de este Gobierno en la defensa de los intereses de los ciudadanos malagueños y de los andaluces, en términos de facilitarles la movilidad y en términos de la racionalidad económico-financiera, que debe formar parte de lo que todos analicemos, nos lleva a plantear que desde luego la mano tendida, pero no sobre cualquier invento del alcalde de Málaga que en cada momento quiera sacarse.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al último turno de intervenciones, por un tiempo no superior a tres minutos.

Señor Hernández, de Ciudadanos, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Sí, bueno, dos comentarios. Respecto al Parque Tecnológico de Andalucía, el PTA, nosotros tenemos una opinión muy clara, y es que existe una necesidad que, como usted ha dicho, comparte, y como ha dicho también la portavoz socialista, y entendemos que son los técnicos quienes tienen que establecer cuál es la mejor solución. O nosotros creemos que realmente las dos soluciones pueden ser viables. Por supuesto separamos el tema del Hospital Civil del Parque Tecnológico, pero entendemos que hay una necesidad real de los ciudadanos de movilidad, y que el cercanías, siendo necesario, y nos parece una opción muy buena, no resolvería quizás todas las necesidades. Porque no olvidemos que la mayor parte de los trabajadores del Parque Tecnológico de Andalucía y de los polígonos proceden de la ciudad de Málaga. Entonces, quizás no todas las necesidades de movilidad estarían..., no sería únicamente la solución necesaria el cercanías. Entendemos que también el metro, y además que el proyecto inicial del metro lo preveía. Pero por supuesto entendemos que es un tema independiente respecto al tema..., bueno, más complicado, que es el tema del Hospital Civil, y que como he comentado antes nos preocupa mucho. Porque..., porque, claro, cuando el Ayuntamiento de Málaga adopta esta posición nos preguntamos si..., y a lo mejor usted nos puede contestar: ¿se ha estimado lo que nos costaría a los andaluces el incumplimiento de ese convenio, en la penalización por parte de la concesionaria, la devolución de ayudas al Banco Europeo de Inversiones, etcétera? ¿Se ha calculado? Porque a lo mejor habría que explicar cuánto le costaría a los malagueños, cuánto habría que subir el impuesto de bienes inmuebles, quizás, el IBI, a los malagueños, o a los andaluces. ¿Qué impuestos se van a subir? Porque estamos hablando de una penalización millonaria. Y eso, cuando se han recogido firmas, cerca de 10.000 firmas, ¿se ha explicado? Es que es un tema..., es un tema importante. Y lo digo como malagueño y como andaluz. ¿Qué impuestos se van a subir? ¿Se ha explicado esto a los vecinos? Entonces, es un tema importante, y que nos preocupa, nos preocupa mucho, porque esto tiene sus consecuencias. Esto, sin duda, tiene sus consecuencias. Entonces, esperemos que se llegue a un acuerdo y que se siga con la ampliación del metro de Málaga conforme a lo acordado, conforme a lo previsto y conforme a muchos más..., como el punto que he comentado del Parque Tecnológico de Andalucía.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Señora Molina, por tres minutos, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, en cuanto a lo que ha dicho el consejero de manipulación o dar las cifras sesgadas, tengo los datos de los socios de la empresa concesionaria del metro de Málaga, encargada de su explotación comercial hasta finales de 2042, que es cuando acaba la concesión, han empezado a repartirse ya los dividendos que deja detrás de sí el proyecto.

Según el acuerdo adoptado por los accionistas en su última junta general, de los 17,8 millones de beneficios con los que se cerró la anualidad de 2015, 14 millones se destinan a dividendos en proporción al porcentaje que cada uno de ellos tiene dentro del capital social de la entidad. La parte restante se distribuye entre la reserva a la que está obligada legalmente la empresa, con casi 1.800.000 euros, y reservas voluntarias, con algo más de dos millones. Luego ya es una cifra importante.

El periodo de concesión que pesa sobre esa obra, hemos dicho antes que vence en 2042, lo que obligaría a la Junta a desembolsar esos 2800 millones de los que estamos hablando. Luego no lo hemos dicho sesgadamente, es hasta 2042. De todas maneras, es una cifra considerable. Usted..., la consejería tienen estipulados unos 70 aproximadamente, entre 65 y 70 millones anuales, que nos parece que es una cifra considerable.

El periodo de concesión que pesa sobre esa obra que vence lo tendrían..., tendrían al final que devolver el préstamo otorgado por el Banco Europeo de Inversiones, subvencionar el coste real del billete y cubrir los beneficios pactados con los privados, que dice usted que no hay beneficios privados. Estos últimos, según el contrato en vigor, se corresponden con una tasa interna de retorno del 10,3%, lo que convierte la iniciativa empresarial en una actuación carente de riesgos para las empresas concesionarias.

Desde Podemos Andalucía, apostamos por el transporte público y sostenible, y por la creación de un plan de movilidad que dé cobertura al conjunto de la ciudad y su área metropolitana mediante un sistema que priorice el transporte público y fomento, de forma eficiente y económica, la intermodalidad entre los trenes de cercanía, el metro, autobuses y movilidad ciclista y peatonal.

La creación de una red de metro ligero es un proyecto que consideramos de mucha utilidad y muy relevante para mejorar la movilidad en nuestra ciudad, tanto por criterios económicos como medioambientales, como muy bien ha dicho usted, señor consejero. Apostamos por un modelo de metro que transcurra en superficie con excepción de aquellos tramos en los que resulta indispensable, como es el tramo del centro o claramente ventajoso su soterramiento.

Por ello, proponemos la finalización de las obras con la máxima celeridad y puesta en funcionamiento de las estaciones de Guadalmedina y Atarazanas; la creación de un billete único de transporte público que incluya los autobuses urbanos, metropolitanos, el metro y el tren de cercanías —cosa que nos dijo usted en una anterior intervención en esta comisión que estaban en ello, y espero que sea así—; la paralización del proyecto de ampliación de esa línea 2 en dirección al Hospital Civil; moratoria de cualquier otro proyecto de ampliación de la red de metro de Málaga, y una convocatoria de un pacto por la movilidad con la participación del conjunto de las fuerzas políticas representantes de las distintas administraciones, ayuntamiento, diputación, Junta de Andalucía, Ministerio de Fomento, expertos en movilidad y representantes vecinales.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego...

La señora MOLINA CAÑADAS

—... finalmente, porque necesitamos un proyecto de futuro.

¿Cómo se enlaza la red de metrobús con el plan especial de movilidad urbana sostenible? ¿Cómo se realizará el intercambio con la red de metro existente?

Dado que la implantación es más económica se debe ser más ambicioso y apostar por ampliar las líneas Guadalmedina-Hospital Civil hacia el norte con otros ejes, y nosotros apostábamos, o sea... Ha dicho usted antes: pongan encima de la mesa alternativas, en vez de radial, también hay posibilidad de hacer trazados que sean cuadrículas...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina...

La señora MOLINA CAÑADAS

—... que pongan en conexión distintas zonas de la ciudad sin tener necesariamente que pasar por el centro. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Bustinduy, por un tiempo no superior a tres minutos.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Sí. Gracias, presidente.

Yo creo que la situación jurídica, en estos momentos, del metro de Málaga está —y tenemos que centrarnos en eso— en ese protocolo que se firmó en noviembre de [...], que hay que cumplirlo, le guste al alcalde o no le guste al alcalde. Desde el Grupo Parlamentario Socialista opinamos eso.

Y entendemos que, a estas alturas en 2016, no se pueden cuestionar las bases de ese convenio, ni tampoco se puede vulnerar el interés general de la ciudad, por todas las razones del mundo: por razones de movilidad y, también, por razones económicas, por supuesto.

Ha dicho el consejero, en su primera intervención, que los datos que se están arrojando de las líneas 1 y 2 son buenos, es decir, ya ha movido a 10 millones de pasajeros en el tiempo que lleva y tiene una valoración

de nueve sobre..., de uno a diez. Es decir, los datos tanto cualitativos como cuantitativos son buenos. Pero, atención, buenos para el metro, pero ¿y para la ciudad? Todavía no, porque no hemos terminado el círculo, porque no hemos terminado el proyecto.

Miren ustedes, la ciudad de Málaga sigue siendo la ciudad que tiene, que utiliza menos transporte público, que está más contaminada —también lo ha dicho el consejero— y que utiliza más el vehículo privado. Y ¿es que los malagueños somos tontos o somos distintos? No, es porque todavía no tenemos una propuesta de transporte público atractiva, barata, cómoda, y que dé respuesta a las necesidades de movilidad que tenemos los ciudadanos en Málaga.

La EMT ha mejorado, pero sigue siendo muy deficiente. En Málaga, los únicos autobuses que hacen, digamos, que trabajan de manera circular y entre barriadas..., existen esas líneas porque el Grupo Parlamentario Socialista hicimos aquella propuesta, bendita sea la hora que aquella vez nos lo aceptó el ayuntamiento. Pero sigue siendo deficiente, porque en Málaga para moverte tienes que..., el transporte público tienes que ir al centro para, luego, coger otra línea y, además, pagar dos veces, y eso pues te hace tardar mucho tiempo además.

Quiero decir que, para poder realmente cerrar el círculo, hace falta terminar lo planteado y lo acordado jurídicamente, porque hay un convenio firmado. Y nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, le pedimos al gobierno de la Junta de Andalucía que tire para adelante, porque tanto esfuerzo y tanto dinero si nos quedamos como estamos, ¿para qué? No tiene, no tiene ningún sentido que no se termine el trabajo planteado.

Y, miren ustedes, yo recuerdo que cuando se hizo la concesión de la basura en el Ayuntamiento de Málaga a unos privados, que aquello fue una cosa escandalosa, nosotros pedíamos que se privatizara. Y, entonces, aprendí yo muy bien lo del «lucro cesante», que no se le caía de la boca al alcalde. Lo aprendí muy bien, porque como estábamos empezando, yo decía, bueno, pero será, no, no, es que como se ha hecho a 20 años, le tenemos que indemnizar a la empresa por los 20 años de concesión, aunque estamos en el año primero. Y me lo estudié, y era verdad. ¿Y aquí no se habla de lucro cesante? ¿Qué pasa que ese lucro cesante, vamos a apechugarlo los malagueños, y los andaluces nos lo vamos a echar en nuestras espaldas?

Señor consejero, tire usted para adelante. Haga usted lo que tenga que hacer, que sé que lo está haciendo y además lo está haciendo desde la lealtad institucional de la Junta de Andalucía con un ayuntamiento que solo hace torpedear, porque esto —insisto— supondría un coste insoportable. Y no permita, consejero, que el alcalde convierta también el metro de Málaga en un proyecto inacabado como es lo que hace habitualmente: gasta mucho dinero y no consigue terminar nada, por el bien de los ciudadanos de Málaga y de los ciudadanos andaluces.

Estoy segura que usted, tal y como ha planteado el tema, hará bien el trabajo y defenderá no solo los derechos de los ciudadanos de Andalucía sino también, en este caso, el derecho que tenemos los ciudadanos de Málaga a una movilidad más barata, sostenible y menos contaminada.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, por un tiempo no superior a cinco minutos, cierra usted el turno de intervenciones.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Algunas consideraciones sobre los argumentos, algunos de ellos reiterados.

A la señora Molina, de Podemos, quiero decirle que es evidentemente que la concesionaria tiene beneficios. Parece que es lo razonable cuando alguien acaba prestando capitales para desarrollar una obra que no tiene capacidad la Administración pública en su momento para hacerlo. Pero esto no fue una decisión del gobierno de Andalucía, fue una decisión del gobierno de Andalucía y del Ayuntamiento de Málaga, ambos. Hasta el punto que, en la elección además de la concesionaria, estuvo presente con voz y con voto con tres representantes del Ayuntamiento de Málaga, y decidieron que si no había recursos de carácter ordinario en el presupuesto para abordar una inversión tan cuantiosa, había que buscar recursos ajenos, como cuando uno quiere comprarse un piso y no tiene recursos, va y pide un préstamo a un banco, ¿verdad? Bueno, pues eso es lo que se ha hecho.

¿Parece razonable que haya una remuneración de los capitales puestos por alguien? Bueno, pues esto es una consecuencia lógica, no planteemos eso en el escenario... Es que, yo no sé si ustedes, además del ámbito de la discusión de las ideas, el ámbito de la contabilidad y la aritmética lo tienen también en consideración. Usted dice, vamos, que no se ejecute la línea a Hospital civil. ¿Sabrá cómo se financia el desajuste en términos económico-financieros que eso representa? ¿Lo está planteando alternativamente o eso no tiene solución? Porque, claro, si rompemos... Aparte de la inseguridad jurídica que representa, romper un acuerdo que ha establecido compromisos con terceros —hablo del Banco Europeo de Inversiones y hablo, por supuesto, de la concesionaria—... Bueno, con el concepto de lucro cesante y con el que usted quiera. Al final si hay un equilibrio económico-financiero procedente del uso del sistema por parte de 20,7 millones de viajeros y resulta que el sistema se queda solo con 16 o con 17, ¿cómo lo equilibramos? ¿A cuenta de inventario? ¿Con un reproche al Ayuntamiento de Málaga y a la incompetencia del alcalde? ¿O a costa del presupuesto del conjunto de los andaluces? Me parece que no es razonable.

Y no quiero entrar solo en el debate presupuestario y en el equilibrio económico-financiero, siendo muy relevante y muy importante. Estoy hablando de cosas fundamentales, como a las que antes hacía referencia la señora Bustinduy. Estamos hablando de una ciudad que tiene un uso, en ratio de uso de transporte público por ciudadano/año, por debajo del que tienen otras ciudades andaluzas. Y tiene eso una derivada y un corolario en términos de nivel de contaminación atmosférica, y tiene eso que ver con la salud de los ciudadanos. Y no sé si eso forma parte de los temas que tenga que tener en consideración el alcalde a la hora de plantear... Claro, y ustedes, que están el ayuntamiento, hombre, tendrán que plantear cosas que sean razonables, ¿verdad?

Por tanto, no es irrelevante, «yo me sitúo como espectador, peléense ustedes porque yo estoy en el pódium de la verdad». No, mire usted, aquí estamos hablando de cosas que tienen que ver ya con paralizar o no una inversión importante. ¿Que paralizar la inversión importante qué consecuencias tiene? Si se paraliza al final tiene consecuencias muy negativas. La primera social, ni siquiera planteo en primer orden la económico-financiera, la primera social. Estamos privando a un conjunto de millones de ciudadanos —cuatro, cinco millones de ciudadanos— de que puedan usar un transporte que tiene todas esas ventajas, desde el pun-

to de vista de la seguridad, de la rapidez, de la contaminación atmosférica, de la contaminación en términos de polución del aire que se inhala con las micropartículas..., todos esos elementos que tienen que ver con la economía porque tienen un impacto negativo en el PIB. La dilación en tiempos de desplazamiento, los accidentes asociados a un modo de transporte, digamos, clásico de automóvil, pues..., los datos estadísticos están ahí. Todo eso son las primeras consideraciones que tenemos que hacer.

Y luego, además, estamos introduciendo desequilibrios económico-financieros —que alguien tiene que hacerse responsable, ¿verdad?, no son irrelevantes— y un elemento intangible pero de enorme valor, que es proyectar una inseguridad jurídica para inversores. Porque el mundo se mueve por las inversiones que hace el conjunto de empresas privadas, de actores, que quieren..., en el ámbito del turismo, en el ámbito del transporte, en el ámbito de las oportunidades ligadas al desarrollo, tener que ser alguien fiable y solvente para decir «este territorio me huele bien, vale la pena apostar por él». O introducir la duda y decir «bueno, cuidado, ¿con quién estoy tratando?». ¿Verdad? En términos de seguridad de que lo que la gente invierte tenga, lógicamente, capacidad para recuperarlo en los términos en los que se pacta.

Y la tasa interna de retorno, evidentemente, hoy puede parecer muy elevada, en este momento, cuando los tipos de interés están en el Banco Central Europeo al tipo que están. Cuando se hizo tendría la justificación de por qué se hizo, porque eso fue un procedimiento abierto de competencia libre, y por tanto lo que se aceptó fue lo que el mercado en aquel momento daba. Cuando no se tenía dinero desde el ámbito público para desarrollar una infraestructura y se pide a otros de forma abierta, competencia libre y abierta: vengan ustedes a financiar lo que yo creo que necesito, ayuntamientos y Junta de Andalucía, ambos, y présteme los capitales y ocúpense de hacer el desarrollo... Se podrían haber elegido otro modelo, el de Granada se ha hecho de otra forma, ¿verdad?

Por cierto, con el Ayuntamiento de Granada también, de signo político distinto al de la Junta de Andalucía, ahora coincidente felizmente pero en otro tiempo no, no había ninguna dificultad. El problema no es la diferencia de signo político, el Gobierno de la Junta de Andalucía ha sido absolutamente leal con cualquier Administración, sea del signo político que haya sido. Y ahí está el ejemplo de Granada, durante muchos años gobernada por el Partido Popular. Bueno, esa reflexión la pueden hacer ustedes también. ¿Cuál es la actitud desleal? ¿La del Gobierno de la Junta respecto a un ayuntamiento que no es de su mismo color político o hay algún otro interrogante que plantearse? Hombre, y los elementos están ahí porque son continuas maniobras de distracción, hoy digo una cosa, mañana digo otra, pasado me saco otro conejo de la chistera, al día siguiente acabo buscando un argumento, todo ello insostenible.

Y decía la señora Nieto, y yo, bueno, creo que como es un elemento fácilmente reproducible... Cuando se tiene un planteamiento alternativo sólido y defendible no hay ninguna dificultad para explicarlo, y cuando se le pide a alguien «diga usted cuál es su planteamiento», que sostenga un mínimo análisis en términos de rigurosidad técnica —que yo no soy capaz de hacerlo, para eso están los responsables de los ferrocarriles—, jurídica, porque hay una relación contractual —y lo que usted plantea tiene que tener encaje en esa relación contractual, en la que usted participó en origen, ¿verdad?—, y desde el punto de vista de la sostenibilidad económica y financiera, hágalo. Si no me lo hace, ¿qué es lo que estoy pudiendo intuir? Que usted lo que tiene son ganas de enredar, no de resolver un problema. Y el enredo, en este caso, tiene coste social, en primer

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

lugar, y económico-financiero en segundo. Y nosotros vamos a estar peleando por que ninguno de esos dos costes los pague la sociedad andaluza y la sociedad malagueña.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero,

10-16/APC-000661. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente solicitud de comparecencia, que formula el Partido Popular de Andalucía, a fin de informar sobre la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con la venia del señor presidente.

Señorías, la Junta de Andalucía aprobó, mediante Decreto 457/2008, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, con un horizonte temporal de 2007 a 2013. El Consejo de Gobierno de la Junta acordó en febrero de 2013 formular la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte, una reformulación que se planteó por varias cuestiones, pero sin duda uno de los elementos que más ha influido en esta decisión ha sido el contexto socioeconómico de crisis y la forma de afrontarlo.

La política de austeridad a ultranza defendida por la Unión Europea y sobre todo la forma de trasladar dicha política a la realidad del país por parte del Gobierno central imponen medidas que determinan un tratamiento financiero injusto para la Comunidad Autónoma de Andalucía y que ciertamente no están favoreciendo al desarrollo del conjunto de políticas públicas. La consolidación fiscal, tal y como se ha planteado por el Gobierno del PP, ha sido más exigente para las autonomías que para el Estado, aun cuando nadie obligaba al Gobierno a tomar esa decisión.

Andalucía, a pesar de no compartir esta decisión en torno a la distribución de los esfuerzos para alcanzar el objetivo de convergencia o de reducción del déficit, está cumpliendo con esos compromisos de estabilidad. Y todo ello, señorías, en un contexto en el que la deficiente aplicación del sistema de financiación y la negativa del Gobierno a afrontar su reforma, tal como se comprometió, está dando como resultado una infrafinanciación de Andalucía cuantificada en 4.156 millones de euros entre 2009 y 2013, 1.253 millones solo en 2013. Un grave problema para nuestra comunidad, que condiciona negativamente nuestros ingresos y limita las posibilidades de inversión y de empleo.

Y ciertamente esto es lo que ocurre cuando, en esos márgenes de maniobra de aplicación de los escenarios de estabilidad a los que nos obliga Bruselas, el Gobierno de España se queda también con más del 80% del margen de maniobra, dejando a las comunidades autónomas, que tienen servicios públicos básicos, los que configuran los pilares de la sociedad decente denominada Estado del bienestar..., que tienen, por cierto, muy poca elasticidad en términos de reducción del gasto, todo lo contrario... Se ponen en peligro, por tanto, si no se hace una asignación racional de recursos como debe plantearse.

El Gobierno de Andalucía ha tomado la decisión de mantener esos pilares básicos de esa sociedad decente a la que yo antes me refería, que representa igualdad de oportunidades para el conjunto de ciudadanos.

Por ponerles un ejemplo, Andalucía es la comunidad autónoma que más ha desarrollado la Ley de Dependencia, con inversiones que han alcanzado en los últimos dos años 1.131 millones de euros en 2015 y 1.160 en 2016. Y ello a pesar de que el Estado ha recortado en Andalucía en esta materia 508 millones de euros desde 2012, lo que ha obligado a la Junta de Andalucía a asumir el 80% del coste del sistema.

A todas estas cuestiones hay que añadir la necesidad de adecuar la planificación de las infraestructuras a un nuevo marco económico europeo en 2014-2020, y en particular al programa Feder, una de las principales fuentes de financiación. La entrada en vigor del nuevo marco comunitario de apoyo 2014-2020 ha supuesto una intensa reducción de la cuantía de los fondos destinados a la Consejería de Fomento y Vivienda. Si a lo largo del marco 2007-2013 dispusimos de una cifra cercana a los mil quinientos millones de euros, en el 2014-2020 será alrededor de setecientos sesenta millones de euros, prácticamente la mitad.

De otro modo, aunque no ha sido aprobado en ningún momento por el Consejo de Ministros, existe un nuevo marco estatal para la planificación de las infraestructuras del transporte y la vivienda, el denominado PITVI 2013-2024.

El PISTA representa y mantiene en gran medida la estructura y revisa sus contenidos añadiendo algunas cuestiones.

Quiero dejar claro que no hemos renunciado a ninguno de los proyectos que fueron considerados en su día prioritarios, y así se recoge en la formulación del PISTA: las actuaciones de la Junta de Andalucía previstas en los próximos años, en materia de infraestructura, se centrarán en aquellos de forma prioritaria, en aquellos que tienen un alto beneficio socioeconómico para la región y un alto grado de ejecución.

Así pues, como punto de partida, el plan contempla los instrumentos de ordenación del territorio de Andalucía, no puede ser de otra manera, la planificación en materia de infraestructura del transporte del Estado y las orientaciones de la política de la Unión Europea en materia de transporte, especialmente las redes transeuropeas.

Y tengo que recordarle que esta nueva formulación es un plan estratégico cuya principal función es aportar un marco de referencia general para orientar las diversas políticas sobre la infraestructura del transporte. Sus determinaciones, por tanto, serán asumidas por la planificación y los programas sectoriales y territoriales encargados de concretar su ejecución, y tendrá plena coherencia con las políticas y planes de la región del Estado y de la Unión Europea.

El nuevo plan parte de un balance del PISTA 2007-2013 y realiza un diagnóstico de la situación de la movilidad y de las infraestructuras en Andalucía. Y se han identificado los objetivos y prioridades de actuación haciendo especial hincapié en la mejora de la sostenibilidad y la funcionalidad del sistema de transporte andaluz, concretando actuaciones en los siguientes ámbitos: el transporte de mercancías, la articulación exterior de Andalucía, la interconexión de los centros regionales identificados en el Plan de Ordenación al Territorio de Andalucía, la mejora de la accesibilidad del territorio, el transporte público de personas, el transporte no motorizado, los ámbitos metropolitanos, el ámbito rural y las áreas litorales.

Como hemos reiterado, una cuestión inexorable es orientar la planificación andaluza hacia la sostenibilidad del transporte. El plan incorpora la programación de las actuaciones previstas con una definición de un ámbito temporal, una valoración económica, definiendo medidas y fórmulas de financiación que aseguren la viabilidad del sistema multimodal del transporte, y establezca los recursos económicos que deben ser utilizados para su ejecución.

Les anuncio brevemente la estructura y el contenido del plan PISTA.

El capítulo I nos sitúa el plan en su contexto normativo y de planeamiento, haciendo especial referencia a las políticas de transporte y medioambientales de la Unión Europea. Incluye una descripción del programa operativo Feder, que acondicionado..., como les señala en gran medida la propuesta del plan, y este capítulo incluye un balance de las actuaciones realizadas en el periodo de ejecución anterior, ampliando al periodo entre los dos planes.

El capítulo II realiza un diagnóstico de la situación dibujando cuál es el estado actual de las infraestructuras y la movilidad en Andalucía, las externalidades del transporte, la movilidad, las infraestructuras y el pronóstico de evolución de la movilidad.

El capítulo III se centra en las propuestas, tomando como referencia, por un lado, el actual marco legislativo en cuanto a estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Y, por otro, los elementos y singularidades descritas en la diagnosis, de manera que se desarrollen con los objetivos y las medidas que contempla el plan, confeccionando una programación realista de las actuaciones en infraestructuras para esa deseada sostenibilidad del transporte.

Se detallan, en este capítulo, las actuaciones propuestas para el horizonte temporal del plan, y se añade un anexo de medidas a largo plazo, entendiendo que la consecución del objetivo final para garantizar la movilidad y la mejora continua en la articulación del territorio y del transporte sostenible en Andalucía es el fruto de un programa inversor, que tiene que ser prolongado en el tiempo, y del cual el Plan PISTA hasta el Horizonte 20 constituye una nueva etapa.

El capítulo IV se centra en las propuestas que buscan crear un contexto sostenible del transporte, recogiendo en gran medida las directrices del plan anterior y revisarlo.

Y por último, el capítulo V se centra en las inversiones previstas, en las fuentes de financiación, así como las medidas de control y de seguimiento.

Las actuaciones en infraestructuras incluidas en el PISTA se van a realizar hasta el 2020 y suponen una inversión total de 1.300 millones de euros. En cuanto al estado actual de tramitación de este plan, se encuentra en fase de información pública, hasta el próximo día 1 de agosto. Posteriormente, se valorarán las alegaciones por parte de la comisión de redacción, como ustedes saben, formadas por representantes de los diferentes departamentos del Gobierno de Andalucía, que están involucrados en el tema, por parte también del Gobierno de la nación, concernido, y la Federación Andaluza de Municipios y Provincias.

En su revisión, participarán además el Observatorio de la Movilidad Sostenible, donde están representadas las administraciones, sindicatos, asociaciones de consumidores, así como empresarios vinculados al sector del transporte, expertos, investigadores y profesionales de reconocida solvencia.

Se trata, señorías, de una planificación realista, hasta el 2020, ajustada a la planificación europea y a sus exigencias, pero entendemos también que existen otras maneras de plantear el desarrollo de nuevas infraestructuras. Podía ser un elemento no contenido en el Plan PISTA, pero sí en términos de consideración y debate político, creo que no es irrelevante plantearlo.

Cabe plantearse la posibilidad de que la inversión en infraestructura del transporte no compute a efectos de déficit público nacional. Esto permitiría abordar inversiones de gran calado en nuestra comunidad autónoma, sin que se arrastraran los objetivos de déficit impuesto y se mermaran las posibilidades de inversión en

otros sectores, como ya hemos citado, prioritarios para cumplir con las obligaciones de mantener los pilares del Estado de bienestar.

El Partido Popular desaprovechó la oportunidad de situar a Andalucía también entre las prioridades de la agenda de inversiones de la Unión Europea, incorporando un listado de temas absolutamente prioritarios en el Plan Juncker, proyectos que, ciertamente, podían tener un horizonte de desarrollo por este camino. Esto denota dos cuestiones, y concluyo.

Desde luego, el Gobierno de la nación, en la parte que le corresponde tanto en la asignación de objetivos a déficit, su flexibilización, y la demanda a Bruselas para plantear que, en las inversiones en infraestructuras no compute el déficit público, no está siendo lo que sería conveniente a los deseos, a las necesidades y al desarrollo de Andalucía en los próximos años.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Romero, tiene usted su primer turno de intervención por un tiempo no superior a siete minutos.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Por fin, señorías, por fin, señor consejero, nos vemos aquí para hablar de la planificación estratégica de nuestras comunicaciones y de nuestra movilidad. Porque la primera crítica que hay que hacer a este plan es que es muy tardío. No tiene un pase, señor consejero, que una comunidad autónoma de nuestro calibre, con población y extensión superior a muchos países de la Unión Europea, llevase tres años, desde que terminó la vigencia del anterior, sin orientación estratégica, en materia tan importante como todo lo que rodea al transporte de personas y mercancías.

Y ahora, después de tres años de inactividad, traen ustedes un documento atropellado, improvisado, de bastante difícil comprensión. Una planificación estratégica de este tipo, que abarcará distintas legislaturas, requería del concurso de todos los sectores de la sociedad andaluza implicados en el sector del transporte, no en la fase de tramitación, sino previamente a la fase de redacción.

Y, sin embargo, no nos consta que se haya contado con nadie para redactar este plan. En muchas ocasiones, señor consejero, le hemos reconocido la dificultad de su herencia y no le hemos culpado por lo que no era su responsabilidad, pero este nuevo Plan PISTA sí que es de su exclusiva responsabilidad, y sentimos decirle que a nosotros nos resulta, francamente, frustrante.

Traen un documento con más del doble de páginas que el anterior PISTA y una séptima parte de las inversiones que aquel preveía por parte de la Junta. Un documento excesivamente prolijo, con una sistemática más que discutible, con confusiones y contradicciones, del cual, solo se puede decir algo positivo, y es que es profundamente sincero, porque reconoce que la Junta ha decidido dejar de invertir en infraestructuras y obras públicas dedicadas al transporte de mercancías y personas.

Saca usted de nuevo la Ley de Dependencia, como cada vez que usted tiene que hacerse perdonar el hecho de que aquí no se eche ni un euro en carreteras en esta comunidad autónoma.

A la vista de este documento, poco trabajo le va a quedar a usted en Fomento, señor consejero. Y quizás convendría suscribir la mención y pasar a denominar su consejería como únicamente «de Vivienda».

El nuevo PISTA dedica 153 páginas, de sus 323, al análisis y diagnóstico de nuestra comunidad en materia de infraestructuras ligadas al transporte, más del doble del espacio que se dedicaban en el anterior PISTA. O sea que la mitad de este plan es diagnóstico, un diagnóstico triunfalista en el que la consejería viene a sentar que el tiempo de las inversiones ya ha terminado porque todo está hecho.

Se utilizan todo tipo de datos en los que se aprecian bajadas en la utilización de todos los medios de transporte, por parte de la ciudadanía, para justificar que no son necesarias nuevas infraestructuras, pero se utilizan datos solo hasta el 2013, sin incluir aquellos claramente positivos que se refieren al periodo 2014-2016, cuando se produce la recuperación económica. Un ejemplo, ustedes establecen que el aeropuerto de Málaga pierde en usuarios, y, sin embargo, hoy mismo se ha publicado que gana un 15% respecto al año pasado. Con lo cual, no es un diagnóstico certero que recoja la realidad actual.

Realizan un estudio de ejecución del plan PISTA anterior, que contabiliza, por una parte, las inversiones realizadas hasta el 2013, por otra parte, las del 2013 al 2015, con una sistemática extraña, que no se justifica, que hace además muy difícil su evaluación. Hablan de un 63,1% de ejecución del mismo —que a nosotros, directamente, no nos cuadra—, y no dicen si se incluyen o no las inversiones hasta el 2015, que tratan de forma separada. A nosotros nos parece que no las incluyen, porque, efectivamente, faltan 3.000 millones de euros de la Administración central del Estado.

Faltan muchas inversiones realizadas, e incluso algunas de la propia Junta, y se señala que el Estado ha cumplido con el 58,65% de su inversión —que no es cierto, que ha cumplido con el 70%, con esos 3.000 millones de los que le hablaba antes—, y que la Junta lo ha hecho con un 75%, señalando incluso que en carreteras se ha ejecutado el 90,90% de inversión. Un dato que es sencillamente increíble, señor consejero.

De la Junta... O lo que no se establece es que el Estado ha venido a poner el 66% del total, mientras que el 33% lo ha hecho la Junta, y que, de cada dos euros que el Estado ha invertido, solo uno lo ha invertido la Junta en aquel anterior PISTA.

En fin, un diagnóstico del que se desprende que, gracias a la labor de la Junta durante todos estos años, nuestras carreteras vienen a ser las mejores de Europa: no hay demandas de atraque, nuestras áreas logísticas funcionan a pleno rendimiento, la movilidad urbana e interurbana se ha solucionado, etcétera.

Y lo cierto es que esa diagnosis no parece casar muy bien con los presupuestos de la Junta, que se han venido reduciendo año tras año en Fomento, en los últimos..., solo el 1,4% del presupuesto, y la cuarta parte de lo que se invertía en 2009. Y tampoco casa con la percepción de los usuarios y colectivos profesionales, que denuncian desde la paralización de la obra pública hasta la morosidad pertinaz de la Junta con las empresas concesionarias del mantenimiento de carreteras. Y tampoco casa con el hecho de que, en el propio PISTA, aparezca continuamente la referencia a obras que ya estaban contenidas en el Plan Más Cerca, que, como ustedes saben, data de 2004.

A nosotros nos resulta mucho más interesante la lectura del capítulo tres, en el que se habla de las propuestas y de su anexo de inversiones a largo plazo, en definitiva, de la política de inversión en infraestructu-

ras de la Junta de aquí al 2020. Pues, bien, en materia de carreteras, apenas una veintena de actuaciones entre las propuestas; la inmensa mayoría de ellas, sobre viales existentes, a menos de tres por provincia, y algunas de tan escaso calado como mejoras de firme y acondicionamiento.

Sin embargo, en el anexo de inversiones a largo plazo, se incluyen hasta 389 actuaciones, que antes eran estratégicas y a las que ahora se renuncia a ejecutar antes del 2020. Recurriendo al eufemismo de inversiones a largo plazo, se las saca del Plan PISTA y, en definitiva, de la programación presupuestaria de la Junta. Obras que responden a compromisos añejos, de décadas, como la autovía del Olivar, que aparecen en este capítulo. Por si alguien tiene algún tipo de curiosidad, está en el folio 244 del plan.

Actuaciones, 358 de ellas, vinculadas a las provincias de toda Andalucía. Siete, que son comunes a varias provincias, como las que he mencionado anteriormente o la duplicación de la calzada en Torredonjimeno-El Carpio, o todas las actuaciones del Plan Andaluz de la Bicicleta, señores de Izquierda Unida, y ahora Unidos-Podemos, han desaparecido de la planificación de la Junta, se colocan a largo plazo y no tienen ningún compromiso serio de realizarse.

Veinticuatro solo se realizarán si se obtienen fondos adicionales Feder, algo altamente improbable a la vista de la situación que se vive en la actualidad en la Unión Europea. En este capítulo se viene a reconocer que el eje principal de financiación son los fondos del programa operativo Feder 2014-2020 para Andalucía, al tiempo que se reconoce la disminución del mismo, aproximadamente hasta un tercio de lo que había en un principio. Y a lo mejor aquí hay que buscar la razón de la raquítica inversión prevista, y no el supuesto esplendoroso estado de nuestra red de infraestructuras.

Nada nuevo se prevé en áreas logísticas, en las que se posponen todas las ampliaciones previstas hasta que el mercado lo demande. Y eso se dice a la vez que se reconoce que existen áreas ocupadas al cien por cien, como las de Málaga o las de Córdoba. Todas las no ejecutadas continúan pendientes de tramitación administrativa, y el plan solo propone, con una frase que se repite por cada nodo logístico, «impulsar la tramitación de los documentos de planificación territorial y urbanística necesarios», de donde se deduce que hasta ahora poco impulso ha habido desde el 2007. Le recuerdo que los once nodos previstos estaban ya en el anterior plan.

En materia de puertos, ni un solo compromiso ni en pesqueros ni en recreativos, y únicamente el reconocimiento expreso de que la Junta no va a invertir en nuevas infraestructuras portuarias ni en la ampliación de las existentes. Únicamente, se admitirá la ampliación, si existe una inversión privada.

Se añaden dos ocurrencias: la regulación del fondeo, que ya se hace sin ningún género de problemas, y la creación de aparcamientos para autocaravanas en los puertos, para conformar —y dice literalmente el plan— un desarrollo turístico ligado a la actividad náutico-recreativa; algo bastante incomprensible para nosotros hasta tanto no se inventen las autocaravanas anfibas. Se completa, la parte autonómica, con una extensa literatura dedicada —voy terminando, señor presidente— al Plan Andaluz de la Bicicleta, que transcribe toda su filosofía, cuando no su literalidad, para trasladarlo posteriormente al largo plazo, como se ha dicho antes.

Podríamos seguir planteando cosas, pero voy a terminar simplemente hablándoles del anexo de inversiones del anterior plan, que establecía 21.900 millones de euros para el Estado y 8.100 por parte de la Junta.

Según los datos que aparecen en las páginas 303 y 304 del nuevo PISTA, al Estado le corresponderán 24.900 millones de inversión y a la Junta 1.300. ¿Es un error o verdaderamente la Junta ha previsto una pla-

nificación estratégica a cinco años en la que el Estado deberá invertir veinte veces más que la Administración competente en materia de puertos que no son de interés general?

En definitiva, este plan requiere de un cepillado profundo. Y nosotros, lógicamente, presentaremos nuestras alegaciones.

Muchas gracias. Y perdonen, señor presidente y señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, por un tiempo no superior a siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Intentaré centrarme en los cinco minutos que se me señalan.

Hace usted una primera aproximación diciendo que es un plan tardío, una crítica con fundamento, según usted. Bueno, a fuerza de ser sincero, podía ponerle calificativos a cómo está siendo el PITVI, el Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Vivienda en España, todavía pendiente de aprobar. Y lleva unos pocos años de tramitación. Y eso es competencia del Gobierno de la nación.

Por lo tanto, yo creo que si elige usted un calificativo aquí crítico respecto a la tardanza y aprobación del Plan PISTA, elija otro proporcional al tiempo que lleva en tramitación el PITVI, que todavía no ha sido aprobado y no tiene horizonte, por cierto, ¿eh?

Claro, es que al final es fácil utilizar el lenguaje cuando se trata de colocar epítetos respecto a las acciones de otros, e ignorar las propias.

Habla usted de ausencia de compromiso inversor... Mire usted, lo que estamos haciendo es un ejercicio de sensatez y de realismo, no de demagogia. Y es verdad que tenemos el corsé de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, de las limitaciones que impone a la inversión no poder contar para inversiones productivas en infraestructuras... Esa demanda que se hizo... Por cierto, en la última ocasión, cuando se eligió al señor Juncker, los socialdemócratas del Parlamento Europeo plantearon que se cambiara el criterio en la contabilidad y no acabaran computando esas inversiones en materia de desarrollo e infraestructuras, que son la eliminación de un cuello de botella para el desarrollo económico y el empleo, que es la principal prioridad del Gobierno de Andalucía, debe serlo del Gobierno de España y, por supuesto, de la Unión Europea, en los momentos en los que estamos.

¿Falta de inversión? Bueno, más sería mejor, sin duda.

Pero antes hemos hablado de un tema de vivienda —hace un rato, ¿verdad?—: 1.300 millones de euros de inversión en el Plan PISTA, 700 millones de euros en el Plan de Vivienda; 2.000 millones de euros de compromiso inversor por parte de la consejería en el horizonte de aquí al 2020, 2.000 millones. No sé si, en estos tiempos en los que estamos, 2.000 millones le parecen algo irrelevante, ¿verdad?

Y, claro, cita usted cosas que están todavía pendientes de concluir. Es verdad, la autovía del Olivar. Y le voy a dar una explicación que, seguramente, usted va a entender. Porque todo en la vida hay que referenciarlo con algo. ¿Cuál es el esfuerzo...? ¿Está sin concluir la autovía del Olivar? Sin duda. Y ese es uno de los objetivos, concluirla cuando la capacidad económico-financiera y el encaje presupuestario nos lo permitan. Pero no hemos renunciado a un eje que articula y estructura, básicamente, una parte muy importante en el interior de Andalucía.

En ese esfuerzo hecho por el Gobierno de Andalucía en los últimos años —creo que se lo he dicho en alguna ocasión aquí—, Andalucía ha sido capaz de generar 976 kilómetros de red de alta capacidad, competencia del Gobierno de Andalucía; cosa que no tiene parangón en ningún otro territorio de España, en ninguno. Yo le citaba antes a la señora Martínez la comunidad autónoma en la que ustedes llevan muchos años gobernando, Castilla-León. Tiene una población bastante inferior a Andalucía, pero un territorio algo superior al andaluz. Pues tiene la tercera parte de la red de alta capacidad que tenemos aquí. Bueno, forma parte de los objetivos que se han planteado aquí, en términos de desarrollo, con ambición. Yo creo que sí.

Hablábamos antes del tema de vivienda en la misma dirección. ¿Es verdad que hay una necesidad de rehabilitación? Sin duda. Pero coja usted los datos del Instituto Nacional de Estadística y verá que estamos, en términos comparativos, mejor que la media del conjunto de edificaciones en España. ¿Tiene que ver con qué? Con una voluntad política decidida hace años de ir avanzando en ese camino. Y los planes de rehabilitación, cuando no era obligatorio tenerlos —ahora si hay un mandato procedente de la ley de 2010— pues han sido la expresión de una voluntad política en un ámbito de concertación social que ha permitido avanzar en esa dirección.

Hombre, habla usted de la logística... Doscientos millones de euros invertidos en estos años en el desarrollo de los once nodos, siete con base portuaria y cuatro de interior. Doscientos más previstos en el Plan PISTA, doscientos más. Pero, hombre, no deja de ser curioso que usted hable de estos temas en términos de reproche cuando el Gobierno de la nación, sostenido por el partido en el que usted está, ha pasado una legislatura absolutamente en blanco respecto a un elemento fundamental, y no hay logística si no hay ferrocarril.

Y desde Algeciras hasta Bobadilla, Bobadilla-Córdoba, Linares-Baeza, la salida por Irún o el ramal litoral Antequera-Granada, Granada-Almería, Almería-Murcia-La Junquera, pues, Andalucía ha estado absolutamente ausente de las ocupaciones y de las preocupaciones del gobierno de España, que sostiene su partido. Por tanto, no haga reproches en algo que, siendo mejorable, 200 millones de euros comprometidos en el ámbito de la logística son insuficientes, sin duda, nos gustaría tener más, pero, hombre, que se hagan desde un partido que está sosteniendo a un gobierno que ha tenido una hoja de servicios literalmente en blanco, respecto a los intereses de Andalucía en materia de desarrollo logístico, y le insisto, sin conexión ferroviaria no hay logística posible, porque, hombre, tiene el fundamento que usted le quiera dar en términos literarios, pero en términos de rigor político, de compromiso presupuestario, es muy difícil de sostener. Y, por lo tanto, yo admito que ciertamente este plan es mejorable, está sometido, desde luego, a información pública y a aceptación de sugerencias que, en el ámbito de la participación, se está teniendo con lo que, al final, acaba apareciendo en todo este proceso hasta el 1 de agosto que, como usted sabe, está en información pública. Y haremos, como siempre, el mejor esfuerzo, el mayor trabajo y las mejores capacidades del conjunto de recursos de la Administración pública andaluza al servicio de los intereses de los ciudadanos, que es lo que estamos haciendo.

Y le he citado esta mañana dos cosas que son ejemplo de esfuerzo sostenido: la red de alta capacidad competencial del gobierno de Andalucía, el estado de la vivienda, y lo cito porque ha sido también objeto de debate hace un rato, y usted estaba también en el debate.

Por lo tanto, frente a la descalificación, el trabajo, los resultados y los esfuerzos hechos por la sociedad andaluza, desde luego, con un gobierno socialista.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero, tres minutos.

La señora ROMERO MORENO

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, es muy mejorable este plan, señor consejero, y, evidentemente, es un plan tardío. Saca usted el PITVI y lo pone encima de la mesa, pero este mismo trámite que hoy estamos pasando aquí, en julio de 2016, se concluyó en la Administración central del Estado el 18 de enero del 2014, del 2014, hace ya dos años. Una planificación que estaba calcada en cuanto a los tiempos del anterior plan PISTA.

Yo le pediría que, por favor, no vuelvan a sacar el argumento recurrente del déficit y de Europa. Tienen ustedes un amplísimo margen con el presupuesto de la Junta de Andalucía para establecer inversiones suficientes para infraestructuras que van a contribuir al bienestar, a la riqueza de todos los ciudadanos de Andalucía. Así que no es una cuestión de déficit, es una cuestión de administrar los recursos que existen actualmente y dedicarlos a lo que hace falta.

Hablar del planteamiento de la inversión en vivienda, pues a mí me parece muy bien, señor consejero, pero es que no estamos en ese debate, estamos hablando de la movilidad y del transporte y, efectivamente, lo que no pueden ustedes es escurrir el bulto con otras inversiones.

Habla usted de la promesa de la autovía del Olivar que, evidentemente, vertebra la anterior. Esa promesa es casi tan vieja como yo mismo, señor consejero. Y el problema es que en este documento, en el plan PISTA, se establece que no se va a hablar de la finalización de esa obra, por lo menos, hasta pasado el 2020. Ese es el problema.

Habla usted de la red de carreteras y la compara con otras comunidades autónomas. Y, en el mismo documento de diagnóstico que usted nos presenta, se reconoce que si España está convergiendo en la calidad de las carreteras con Europa, en Andalucía, sin embargo, nos queda todavía un largo camino. Lo dice su documento, no lo digo yo.

Y cuando habla usted de los nodos logísticos, cuando solo se plantea el 4% de inversión en este plan para los nodos logísticos, pues la realidad está enfrente de nosotros mismos, simplemente hay que leer el documento.

Ampliación del Fresno, sectores 3 y 4 de Algeciras, pospuesta. Ampliación de Málaga y Córdoba, pospuestas. Ampliación..., áreas de Jaén, inexistente; de Motril, inexistente... Esa es la realidad que ustedes traen en este plan.

Y yo simplemente le tengo que decir, señor consejero, que, efectivamente, me quedo con la parte final que ha dicho usted, que van a estudiar el plan y lo van a reformar para que sea verdaderamente un documento útil, porque hasta ahora, pues, con este documento que tenemos, le tengo que decir con todo el respeto, señor consejero, que para este viaje no hacían falta estas alforjas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad, señor presidente.

Señor Romero, la diferencia entre el PITVI, que ha estado sometido a una información pública, como usted dice, hace tiempo, es que el PISTA va a estar aprobado antes de final de año. Le aventuro a ver cuándo va a estar aprobado el PITVI.

Habla usted de un amplísimo margen de capacidad del gobierno de Andalucía para la financiación. Bueno, si obviamos la [...] presupuestaria y la distribución de esfuerzos que el Gobierno de la nación ha decidido, si hacemos abstracción de eso, me dirá usted cómo, pero lo que pasa es que parece que es poco probable hacer abstracción de esos corsés impuestos por parte del Gobierno de España. Y, por parte de la infrafinanciación que tiene Andalucía, que está clara, yo se lo he citado antes, cuatro mil y pico millones en el horizonte del 2009 hacia ahora. De los temas claros que obligan a dirigir recursos, porque creemos en eso como prioridad política, de la ley de la dependencia no financiada por el Gobierno español y que tiene que financiar el Gobierno andaluz..., por tanto, son bastantes menos los márgenes de maniobra que usted dice en términos de amplísima capacidad discrecional para dirigir recursos e inversiones de un sitio o a otro. Eso sabe usted que no es cierto, y, con lo que hay, estamos haciendo un esfuerzo de racionalidad absoluto.

Autovía del Olivar, sin terminar, 50% terminado. Mire usted, en los últimos meses se han puesto cinco tramos en funcionamiento en la comunicación entre Martos y Úbeda. Mire usted el eje Úbeda-Estepa. Y, naturalmente, no renunciamos a eso, es un eje de 170 kilómetros, después de la A-92, el más importante en términos de articulación territorial en Andalucía, desarrollado por la comunidad autónoma. Pero, bueno, yo le he estado planteando una alternativa, trabaje usted junto con las propuestas que hemos hecho, no solo del gobierno de Andalucía, desde la socialdemocracia europea a que infraestructuras que tengan un análisis coste-beneficios importante para el desarrollo económico, social, y para la creación de empleo, no acaban estando en términos de computo en el déficit. Parecería razonable y, además, es un instrumento, una palanca potentísima de desarrollo económico de empleo. Tampoco están por ahí, entonces, ustedes hacen una crítica por un lado con escasísimo fundamento y, por otro lado, acaban cercenando todas las posibilida-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

des que tiene de poder abrir un camino de verdad, de prosperidad, de incremento de la inversión, de capacidad de compromiso con esta tierra.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000898. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de la Plaza Vieja, Almería

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente..., al siguiente punto del orden del día, que son las preguntas...
Perdón.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Señor presidente, me gustaría pedir un aplazamiento, posponer la pregunta que tenemos en el orden del día.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿La relativa a la Autovía del Olivar?

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—La relativa a la Autovía del Olivar. Posponerla porque, la persona que la iba a hacer, la compañera Albás, no está hoy.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Se acepta.

Señorías, pregunta con ruego de respuesta oral en la comisión. En primer lugar, formula la primera el Partido Popular, a través de doña María del Carmen Crespo, con ruego de respuesta oral en comisión relativa a la rehabilitación de la Plaza Vieja, Almería.

Saben sus señorías que tienen dos minutos y medio el consejero, dos minutos y medio, ustedes. Háganmelo fácil.

La señora CRESPO DÍAZ

—Pues, muchas gracias, señor presidente. Así lo haremos.

Señor consejero, el ayuntamiento y la Junta suscribieron allá por el 2000 un convenio para la ejecución del 50% de la rehabilitación integral del área urbana de la plaza Vieja.

En este momento, en marzo de 2016 se ha firmado un convenio para la finalización total, pero qué ocurre, que de 2000 a 2016 son muchos años para la rehabilitación de un conjunto que realmente es monumental para Almería y que, además de tener la casa consistorial, la plaza es una plaza emblemática de la ciudad de Almería.

No sabíamos si mantener la pregunta aquí, señor consejero, o hacer la pregunta en Cultural, porque, en realidad, lo que nosotros decimos es cómo se ha constatado a lo largo del tiempo. Se ha tardado demasiados años en firmar este convenio de marzo de 2016. Ahora se le está dando una celeridad especial, y tenemos que decirlo, obviamente como es, como son las cuestiones, pero se ha tardado muchos años y, por tanto, ahora mismo hay una desesperación en la ciudad por la finalización de esta plaza.

Y decía en Cultura, porque en este momento, en la última fase que se pueda plantear, se va a levantar la plaza para su rehabilitación. Y, como sabe usted perfectamente, hay un conjunto arqueológico de enterramientos debajo de esa plaza, que ya están detectados.

Lo que pedimos, por un lado, señor consejero, desde la ciudad de Almería, es que ese convenio que se ha firmado en marzo de 2016 sea una realidad para la finalización de la obra a final de diciembre de 2018. Y, segundo, que se solapen, porque esa es la posibilidad para cumplir con esos plazos, el contrato del estudio arqueológico con las posibilidades de actuación. Es decir, que vaya todo solapado al mismo tiempo, desde el punto de vista cultural y desde el punto de vista urbanístico, ¿no?, para que se pueda licitar todo. Y es verdad que los almerienses puedan disfrutar a finales de 2018 de la plaza y del conjunto.

Es verdad que, en estos momentos, estamos pendientes de un modificado, ese modificado que hace que se puedan rehabilitar los muros, y que el ayuntamiento en el mes de julio va a entregar a la consejería para darle el visto bueno y, bueno, así, seguir con la fase que ese está realizando en este momento. Y sabemos —y lo tenemos que reconocer— que en este momento se le ha dado un empujón por parte de la Junta.

Pero, claro, son tantos retrasos anteriores que lo que queremos en este momento es que todo vaya con más celeridad. Por eso hemos mantenido esta pregunta aquí y no lo hemos hecho en Cultura.

Creemos... Por un lado, que esa firma que se hizo en marzo de 2016, de verdad, sea la firma definitiva para terminar este conjunto monumental a finales de 2018; que en la última fase, que tiene que ver con la plaza, que es lo más complicado, se solapen las posibilidades culturales, y también urbanísticas, de la zona, para que se hagan bien.

Y para finalizar, pues, desde luego, que en este momento ese empuje se haga y se coordine por parte de la Consejería de Fomento con Cultura para que no haya ninguna disfunción a la hora de la rehabilitación, y terminar esa plaza vieja...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Crespo...

La señora CRESPO DÍAZ

—Termino, presidente, agradeciéndole su benevolencia. Y, desde luego, diciéndoles que ese era nuestro criterio y nuestra oportunidad para hacerle esta pregunta aquí pidiéndole por los almerienses.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Usted es consciente que ha pasado los dos minutos y medio, y por tanto el señor consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Compensaré yo con menos tiempo, porque básicamente estoy de acuerdo con lo que plantea la señora Crespo. Efectivamente, en marzo del año pasado hicimos un esfuerzo, yo creo que de razonable entendimiento entre el ayuntamiento y la consejería, para impulsar definitivamente una obra, que había tenido más dilaciones de las deseables, en un punto neurálgico de la ciudad, como es evidente.

El compromiso se mantuvo, es un compromiso cerrado y total, con un marco de financiación en la distribución de los porcentajes que se inició en su momento, que nadie ha discutido. Las únicas dificultades que han ido surgiendo tienen que ver con lo que representa un entorno vivo, un entorno, además, de..., en fin, el conjunto de Andalucía lo es, ¿no? Un territorio que ha sido un crisol de culturas, y en cada sitio donde se excava acaba apareciendo un elemento digno de análisis, conservación en su caso, y por tanto establece algunas dilaciones no deseadas, pero que, inevitablemente, hay que ver con arreglo a la preservación de lo que representa la Ley de Patrimonio y conservación en Andalucía. Pero, desde el punto de vista de la actitud de la cooperación de la consejería, no tenga la menor duda que estamos igualmente interesados con el ayuntamiento en finalizar las obras cuanto antes; nuestra disposición es total. Y estoy convencido, por supuesto, de que el departamento de Cultura del Gobierno está en la misma sintonía. Yo espero que seamos capaces de cumplir los objetivos que nos habíamos planteado y que los almerienses puedan disfrutar de ese espacio privilegiado.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-001138. Pregunta oral relativa al refuerzo estival de los consorcios de transporte

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el Grupo Parlamentario Socialista a través de su parlamentario, don Carmelo Gómez, relativa a refuerzo estival de los consorcios de transporte.

Señor Carmelo Gómez, tiene usted la palabra, por un tiempo, sabe, de dos minutos y medio.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Se ha puesto de manifiesto, señor consejero, en los últimos datos que tenemos, la tendencia alcista que tiene el turismo en nuestra comunidad autónoma y también en el conjunto nacional.

Solamente un dato: significa hoy el turismo para la economía el 13% de nuestro producto interior bruto andaluz, con lo cual viene a dejar bien a las claras la importancia que tiene este sector dentro de nuestra economía andaluza, sobre todo además cuando estamos planteando un cambio de modelo productivo, en el que lo que se venía haciendo anteriormente no tiene validez hoy en día.

Por tanto, si el turismo es un pilar fundamental para nuestra economía, es lógico que los esfuerzos del Gobierno andaluz vayan centrados en intentar allanar todo lo posible ese camino, intentando buscar lo que yo creo que es muy interesante: el equilibrio entre el sector privado y el sector público. Y yo creo que en ese equilibrio, en el que la inversión tiene que venir dada fundamentalmente del sector privado, tiene que ser el sector público el que ponga las condiciones necesarias justas para que se haga ese desarrollo.

Dicho esto, en estas fechas, y dando la importancia que tiene el turismo en nuestra comunidad autónoma como decía anteriormente, muchos andaluces, muchos españoles, muchos extranjeros se desplazan a nuestras costas. No podía ser menos que en el ámbito del transporte los consorcios juegan un papel fundamental, y por tanto es lógico que estos consorcios de transporte refuercen esas líneas que van destinadas fundamentalmente a las costas..., a las costas andaluzas. Por eso le queríamos hacer hoy esta pregunta en esta comisión, para que usted nos detalle exactamente cuáles son los servicios que los consorcios de transporte en Andalucía están reforzando de cara a esta campaña de turismo veraniego.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor...

Entiendo que ha cubierto el plazo. Bien.

Señor consejero, conteste enseguida, por favor.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted bien señala, el turismo es un elemento básico en la economía y en el empleo en nuestra tierra, y por lo tanto en sintonía con eso la responsabilidad del Gobierno de Andalucía está, en este caso, a través de los consorcios metropolitanos de transporte en reforzar los servicios que permitan que eso se desarrolle en las mejores condiciones.

Es lo que estamos haciendo, reforzando servicios en el Campo de Gibraltar, en Bahía de Cádiz, en Huelva y en Málaga.

Y cito lo que representa el caso concreto del Campo de Gibraltar: se han modificado horarios e intensificado los servicios en los corredores de Algeciras con La Línea de la Concepción y Tarifa, así como en los términos municipales de Jimena y Castellar de la Frontera.

En las conexiones con Tarifa destaca la ampliación horaria hasta las 21..., perdón, hasta las 23:15 los días laborables, y en los refuerzos de fines de semana el incremento en los desplazamientos a la playa y al servicio nocturno denominado bus búho, que es una manera de conectar, en este caso, Algeciras y Tarifa, en la noche de los viernes y los sábados, que ha tenido un incremento del 40% en el número de usuarios.

En Bahía de Cádiz se intensifican los servicios, especialmente los fines de semana en el acceso al litoral, y en este sentido se refuerzan los accesos a las playas de San Fernando, de Cádiz, El Puerto de Santa María, Valdelagrana, Rota, la Ballena, Laguna, Chipiona y Sanlúcar, así como los accesos marítimos entre Cádiz y El Puerto de Santa María, y Cádiz y Rota.

En el caso de Huelva se ha incrementado un 35% la oferta de servicios a la playa, alcanzando los 2.900 expediciones semanales, con origen o destino en el área metropolitana de la capital, y ese esfuerzo permitirá mejorar el acceso a Isla Canela, Punta del Moral, La Antilla, Isla Antilla, La Redondela, El Rompido, El Portil, Punta Umbría, Mazagón y Matalascañas.

Y respecto a la costa de Málaga, el consorcio de transportes amplía su oferta de servicios de autobuses de playa, de ocio, noche y feria, y se han puesto en marcha los servicios especiales de bus ocio y playa, que enlaza los municipios y núcleo interior de Alhaurín de la Torre, Álora, Almoraima, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Mijas, Pizarra, Totalán, con las playas de Benalmádena, Torremolinos y Málaga, así como con centros comerciales y de ocio.

Igualmente los servicios especiales de bus noche incluyen tanto líneas adyacentes, que se refuerzan en horario nocturno, como rutas que funcionan solo en verano para disfrutar del ocio nocturno en Málaga, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Benalmádena Costa o Mijas Costa.

Otras líneas de autobuses también incrementan sus servicios con mayor frecuencia de paso para adaptarse al incremento de la demanda en los corredores de Torremolinos, Fuengirola, Mijas, Marbella, Alhaurín el Grande, Málaga y Rincón de la Victoria.

En definitiva, adaptarse a una demanda que crece en la época estival y contribuir al mejor desarrollo de un sector importante la economía y para el empleo de nuestra tierra.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 228

X LEGISLATURA

13 de julio de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-16/POC-001139. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Chipiona

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a la última pregunta con respuesta oral en comisión, relativa al dragado del puerto de Chipiona, que formula la parlamentaria doña Rocío Arrabal.

Tiene usted la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señor presidente.

El puerto de Chipiona está gestionado directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y posee una dársena deportiva con 453 atraques y una zona pesquera con 52 barcos de modalidad artesanal, que prácticamente faenan en el golfo de Cádiz. Puerto autonómico de gestión directa, como es Chipiona, también aplica una bonificación de hasta un 70% en la suma de las tasas de atraque y estancia a las embarcaciones participantes en regatas, campeonatos náuticos o eventos deportivos oficiales. Esto va a posibilitar que Chipiona sea un centro neurálgico de competiciones náuticas en la Bahía de Cádiz.

Con el objetivo de facilitar las condiciones de navegación y atraque para las flotas de recreo y pesquera, se está dragando el puerto de Chipiona, garantizando de esta forma la operatividad de embarcaciones de grandes esloras y fomentar el turismo deportivo que revierta en creación de empleo y generación de riqueza en la provincia de Cádiz.

Señor consejero, dicho esto, ¿en qué consiste el dragado del puerto de Chipiona y qué inversión se está realizando?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Rocío Arrabal, le queda después medio minuto. ¿Lo quiere ejercer después? Sí. Vale. Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el pasado mes de junio se iniciaron las actuaciones en el puerto de Chipiona, que supone una inversión de 375.000 euros. El objeto de las obras es, efectivamente, establecer unas condiciones óptimas de navegación y de atraque tanto a la flota pesquera como a la flota de recreo. Y usted señalaba ciertamente la dársena deportiva, con 453 atraques, y una zona pesquera, en la que tienen su base 52 barcos de la modalidad artesanal, que faenan mayoritariamente en el golfo de Cádiz.

De esta manera, los trabajos previstos van a facilitar que las embarcaciones de otros puertos también puedan recalar en Chipiona para participar en las actividades deportivas estivales, garantizando la operatividad de las embarcaciones de grandes esloras que puedan aprovecharse de las condiciones de apertura del puerto para la navegación de este tipo.

Hay que tener en cuenta que el puerto de Chipiona se convierte este verano en un punto neurálgico de competiciones náuticas en la bahía. Y para impulsar la participación de otras embarcaciones la Consejería de Fomento, que gestiona directamente este puerto, como usted sabe, bonificará hasta con un 70% las tasas de participación en las competiciones.

Los trabajos de dragado consisten en la dársena deportiva, está previsto extraer unos 18.900 metros cúbicos de materiales a fin de obtener un calado mínimo de tres metros de profundidad. Y en estas labores trabajan dos barcos draga: uno, en la bocana del puerto, y otro, en la propia dársena deportiva. Asimismo se va a realizar un desmontaje de las instalaciones de atraque que resulte necesario, tanto pantalanes como *fingers*, que serán posteriormente rehabilitados.

En la zona pesquera, se está dragando la bocana y el canal de acceso al puerto para obtener un calado mínimo de 2,5 metros en la máxima bajamar. Con lo cual será necesario extraer unos 14.600 metros cúbicos de arena de los fondos marinos, y está previsto utilizar estas arenas limpias, extraídas, en la regeneración de la playa de la Micaela, en Cádiz.

A esta nueva inversión, hay que sumar la ya realizada anteriormente en este puerto, donde se han puesto en marcha un pantalán y un cerramiento para mejorar el desembarco y trazabilidad de la pesca, actuaciones que han supuesto una inversión de 50.000 euros.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Vamos a tener un descanso de cinco minutos. Empezaremos inmediatamente en función de que hay cuatro PNL. Y agradecer al consejero su presencia, y lo citamos nuevamente para septiembre.

Levantamos en este momento la sesión.

[Receso.]

10-16/PNLC-000007. Proposición no de ley relativa al cumplimiento de los acuerdos de rehabilitación y regeneración urbana de la ladera del Zenete, sita en el barrio del Albaicín, Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a comenzar las proposiciones no de ley.

Y, en primer lugar, tiene la palabra su señoría, Gil de los Santos, proponente de esta proposición no de ley relativa al cumplimiento de los acuerdos de rehabilitación y regeneración urbana de la ladera del Zenete, sita en el barrio del Albaicín de Granada.

Su primera intervención es, como usted sabe, de siete minutos, y una segunda, después, de cinco. Los demás grupos tienen, de menor a mayor, cinco minutos.

Cuando usted quiera, señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

El Zenete era un barrio extramuros bajo la Alcazaba Cadima, uno de los centros del poder civil y nazarí. Antaño, esta zona era una de las que mejor conservaba la estructura urbana hispanomusulmana, con sus placetas, cobertizos y casas de paso, tal y como siguen recordando algunos mayores del lugar.

Respecto a su nombre, contemporáneamente se ha concluido que proviene de «zenet», ladera, si bien a este diputado le gustaba más aquella explicación que mantenía que el nombre del mismo provenía del hecho de que antiguos moradores fueron los zenetes o zanatas, y con su maestría de montar a caballo dieron origen a la palabra castellana «jinete».

Pero hoy no les voy a hablar del respeto a la historia milenaria de una ciudad y de sus asentamientos. Hoy quiero tratar del valor cultural de una comunidad en que reside, entre otros, la consideración a su identidad urbana. Esta idea parece que es compartida por la Unesco, que declara el Albaicín como Patrimonio de la Humanidad en 1994, uniéndose al mismo lugar que ya existía en la ciudad desde diez años antes, con una nueva denominación: Alhambra, Generalife y Albaicín.

Esta denominación del barrio como Patrimonio de la Humanidad lo incluye, no dentro de la categoría de monumentos o lugares individuales, sino de grupo de edificios urbanos o lugares habitados. Y les leo el texto de la declaración, «como un rico legado de la arquitectura árabe, vernacular, con la que armoniosamente se combina la arquitectura tradicional andaluza».

Por tanto, y para ilustrar la importancia que tiene la actuación pública en este barrio, no es descabellado compartir las palabras de una concejala del Ayuntamiento de Granada, en las que mantenía, y cito textualmente: «En Granada no tenemos dos lugares patrimonio mundial por separado, tenemos uno solo: Alhambra y Albaicín. Desde Europa, el Estado y la Junta debe prestarse atención a las dos colinas por igual», concluía esta concejala.

Dicha actuación pública debe tener determinadas características, según se desprendía de manera pionera y lúcida de las conclusiones del seminario que se celebró durante los días del 2 al 6 de febrero de 1998 en

la Escuela de Estudios Árabes y que pasaba por: uno, hacer de los vecinos un agente clave en las obras de rehabilitación; dos, entender que el conjunto Alhambra, Generalife y Albaicín es un único enclave del Patrimonio de la Humanidad, que debe estar estrechamente relacionado con el resto de la ciudad; tres, y que se debía, a tenor de una mayor exigencia de las diversas administraciones públicas, en concreto, a lo que se refiere a, primero, demostrar voluntad política de intervención, coordinar las actuaciones, aumentar significativamente las inversiones y finalmente cumplir y hacer cumplir las diversas normativas vigentes.

El desarrollo urbanístico de dicho ámbito se encontraba previsto en el Plan General de Granada AI-27. Dicho plan especial contó con la aprobación definitiva por acuerdo del Pleno municipal en sesión plenaria del día 31 de enero de 2003, publicado en el *BOP* de Granada número 62, de 18 de marzo de 2003.

En 2002, y según publica *La Ciudad Viva*, revista de difusión de la Consejería de Fomento y Vivienda, se crea una oficina de rehabilitación integrada de manera multidisciplinar por arquitectos, arquitectos técnicos, trabajadores sociales, abogados y administrativos para dar una respuesta adecuada a las demandas de los ciudadanos no solo urbanas y edificatorias sino sociales, jurídicas, etcétera. Se creó una ventanilla única con atención personalizada. Es también en esa fecha cuando se firma un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Granada y la Junta de Andalucía donde se expresa la colaboración y coordinación interadministrativa entre los distintos departamentos para regenerar el Albaicín. Es curioso, señorías, una oficina parecida a la que pretendíamos se creara en la comarca de la Costa de Granada y por la que este diputado recibió el calificativo de bolivariano, populista, radical y extremista, que con tanta cortesía parlamentaria le obsequió un compañero de la bancada socialista.

Con fecha 18 de julio de 2007 fue aprobado definitivamente el proyecto de urbanización en desarrollo del plan especial AI-27, Zenete, del Plan Especial de Reforma Interior del Albaicín.

El 8 de enero de 2008 el diario *Granada Hoy* publicaba una noticia con el siguiente texto: «La Junta invertirá ocho millones en recuperar el barrio del Zenete. El Gobierno andaluz pretende construir 39 viviendas protegidas en alquiler, 117 plazas de aparcamiento, un centro cívico y una plaza». Continuaba la noticia con la siguiente afirmación: «La delegada del Gobierno, Teresa Jiménez, y el delegado de Obras Públicas, Francisco Cuenca, han presentado hoy el proyecto de actuación de regeneración urbana y social de la ladera del Zenete, en el barrio granadino del Albaicín, incluido dentro de las actuaciones recogidas en la declaración del área de rehabilitación concertada del Albaicín».

¿Qué ha pasado desde 2008 para que estas 39 viviendas en alquiler no se lleven a término? Señorías, ¿creen ustedes que no hay demanda de viviendas de alquiler para jóvenes en el barrio del Albaicín? Nosotros sabemos que sí la hay, bastante y mucha. Las asociaciones de vecinos también saben que la hay. Entonces, me asalta la siguiente pregunta: ¿por qué la Junta de Andalucía no las ha promovido? ¿Por qué se ha invertido, por ejemplo, en la provincia de Granada en las mismas fechas en otros municipios, donde no había esa demanda y que a día de hoy están cerradas? Parece ser que no hay nadie responsable de los gestores públicos políticos en esa toma de decisiones...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Gil de los Santos...

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Ya termino.

Por ello, señorías, porque ninguno de ustedes merece el calificativo amable que me dirigió el compañero del Grupo Socialista cuando escasean los argumentos, hemos presentado esta proposición no de ley en la que queremos contar con su apoyo para que la Administración autonómica cumpla algo que acordó hace más de doce años. Los vecinos del Albaicín, los ciudadanos de Granada y todos aquellos que tienen un sentido urbanístico y sensibilidad histórica se lo agradecerán.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gil de los Santos.

Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la palabra por un tiempo no superior a cinco minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con relación a la proposición no de ley que nos traslada el Grupo Parlamentario de Podemos, algunas consideraciones que nos trasladan, a su vez, a nuestro grupo parlamentario nuestros compañeros y compañeras de Granada, que justamente ayer mantenían un encuentro con la Asociación de Vecinos del Bajo Albaicín y que han echado en falta que se contase con su parecer para la elaboración de esta iniciativa, que quizás por esa razón pues carece de algunos elementos que a criterio de quienes viven en el barrio deberían ser tenidos como prioritarios.

En ese sentido, nos plantean, llevada la necesidad a lo concreto, y sin dudar de que, efectivamente, la emergencia habitacional en esa zona es un hecho, como lo es en otros puntos de la ciudad y, bueno, de toda nuestra Andalucía..., nos hablan más de la necesidad de regenerar y de rehabilitar el patrimonio inmueble con que ya cuenta la barriada, que está en franco deterioro y que necesita de esa inversión pública urgente..., nos hablan más de esto que de la necesidad de construcción de vivienda nueva. También nos hacían ver que el solar en el que debieran ir esas viviendas tiene una pendiente tal que haría imposible el acceso a las mismas salvo, bueno, alguna..., construir un ascensor a pie de calle o alguna obra de esas características que, evidentemente, allí en ese entorno, y con la calificación y la protección que tiene, pues es absolutamente impensable.

Y luego, y ya como reflexión de nuestro propio grupo, habría que discriminar bien..., no hablar solo del entorno urbano sino hablar de cuáles son aquellas parcelas o áreas en las que tiene una responsabilidad la Junta, cuáles el ayuntamiento, porque es verdad que en general allí hay una falta cierta de mantenimiento, de limpieza, y algunas cuestiones que atender y que no son menores, y que, de hecho, para los vecinos y vecinas son incluso prioritarias.

Por tanto, hay algunos puntos que no están, a nuestro entender, muy concretados, quizás por esa falta de participación ciudadana, pero seguro que luego en el resumen el proponente nos lo aclarará todo.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

El posicionamiento de Ciudadanos respecto de esta propuesta no de ley, y de cualquier propuesta no de ley que hable de cumplir lo conveniado, de cumplir un convenio que se ha firmado entre instituciones, como ya hoy hemos tenido la oportunidad de hablar, pues siempre será positivo. Y por eso entendemos que es positivo que en una propuesta de ley, aunque creemos que no sería ni necesario, porque los convenios entendemos que están para cumplirlos, si no no se deberían firmar... Porque engañar a la gente, engañar a los ciudadanos es negativo y es lo que desgraciadamente ha traído muchas veces el descrédito de la política.

Entendemos, por tanto, que es positivo y apoyamos esta propuesta no de ley, pero, no obstante, hay que tener en cuenta las consideraciones que ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, y es que, claro, en este convenio también está el Ayuntamiento de Granada, ¿no? Entonces, hay que analizarlo todo y si queremos que se cumpla pues lógicamente cada institución tiene su parte de responsabilidad y su parte también presupuestaria, tampoco podemos decir presupuestariamente que se debe dotar... Entendemos, por el contenido también de la proposición no de ley, que se refiere a la parte que afecta a la Junta de Andalucía, a la Consejería de Fomento y Vivienda. Pero que hay que tener en cuenta, bueno, la otra parte firmante.

Y nada más, que los convenios están para cumplirlos, pero todos. Por tanto, bueno, adelantamos nuestro voto positivo porque había una enmienda del Grupo Socialista, se ha hecho una transaccional, según tengo entendido, con lo cual la apoyaremos.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por cinco minutos, Grupo Parlamentario Popular.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidente.

Bueno, efectivamente, como se ha dicho aquí, la ladera del Zenete pues no ha tenido la misma suerte que otras zonas del Albaicín, aquí no han llegado ni inversiones ni proyectos ni mejoras significativas, aunque esté englobada, paradójicamente, en una zona nombrada Patrimonio Mundial por la Unesco desde 1994.

El empedrado tradicional de la calle, lleno de baches y parcheado parece que ha recibido un bombardeo. Pero en realidad lo que ha recibido es una acumulación de despropósitos de los que, de una manera o de otra, nadie se responsabiliza. Lo que en su día fue la calle principal de un arrabal árabe, pues hoy es una zona de mugre que está pidiendo a gritos una intervención urgente.

Con la obra que se inició en 2005, por parte de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía, para llevar a cabo la recuperación de la ladera, pues su estado todavía ha empeorado más, en el sentido de que el paso de los camiones pesados hizo que alguien, con muy buenas intenciones, pero con resultados regulares, pues pensara en echar una capa de cemento sobre el empedrado con las intenciones de protegerlo, pero, como digo, nada más lejos de la realidad. Por si fuera poco, pues las tuberías de Emasagra reventaron por puntos distintos de la calle, ocasionando daños en algunos vecinos. Emasagra optó por renovar las conducciones antes que por pagar las indemnizaciones. Con lo cual, lo que hizo fue abrir la calle en canal para meter las tuberías, pero lo que no hizo fue volver a poner el empedrado en su sitio, e incluso, como han puesto de manifiesto algunos vecinos, pues se llevaron piedras para bachear, valga la redundancia, otros baches. Como tampoco se ha restaurado la esquina que la empresa constructora demolió para que pudieran pasar los camiones, y no lo han hecho excusándose siempre en que la obra iba a tener que retomarse en algún momento.

Lo que pretendo evidenciar con esto es que la situación en la que se encuentra en estos momentos no es la misma como si no se hubiera hecho nada, sino que, a excepción, evidentemente, de la construcción del aparcamiento, sino que es peor, porque como se recoge en la exposición de motivos, pues, hace un poco de basurero, de acumulador de orinas, de heces, de expositor de grafitis, etcétera.

En cambio, pues, llama la atención, aunque sea todo lo legales y todo lo legítimos que..., que si un vecino hace una obra nueva y se encuentra restos, que es lo más normal del mundo, viendo que estamos en el barrio del Albaicín, pues sí es verdad que la Consejería de Cultura puede incluso paralizar las obras durante años incluso a costa del propio propietario. En cambio, si es la Junta quien no está cumpliendo o quien no está preservando el patrimonio, pues parece ser que no se exigen las cosas tan a rajatabla.

Nosotros, pues, ya lo hemos hablado con el proponente, pues estamos de acuerdo con la PNL, porque estamos de acuerdo en que se cumpla no solo lo que se promete sino lo que además está firmado y conveniado. Lo que sí nos ha sorprendido bastante es la enmienda que ha presentado el Partido Socialista, porque, bueno, pues nos alegramos porque está haciendo..., bueno no, buenísimo, el Plan Estatal de Vivienda, porque desde que empezó solo han hecho críticas al plan y al señor Rajoy, pero a la hora de actuar y de hacer algo, pues acuden a él, acuden para que haga lo que no está haciendo la Junta o para que tape los incumplimientos de la Junta, en este caso, después de más de diez años sin actuar. Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, aunque ya sabemos que ha sufrido la transaccional, porque lo que queremos es que se lleve a cabo la rehabilitación y la regeneración urbana de la ladera. Y si para ello hay que acudir al Gobierno de la nación y al señor Rajoy, pues, hagámoslo y ya está.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Millán, tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues por alusiones, antes de nada, al señor diputado Gil de los Santos. No recuerdo en la última comisión haberle llamado «bolivariano» y estas cosas... No sé si fui yo, ¿no?, porque hizo... Yo creo que fui yo el que defendí la de Motril, esa, no sabía... Ya me asustaba.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No mantengan diálogo entre ustedes.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—En todo caso, bueno, si fuese por nuestra parte nos referimos siempre al grupo, la actuación del grupo como tal, el grupo al que usted representa, nunca en lo personal. Y si a mí aludía, mis disculpas si, en algún momento, le he podido ofender en alguna intervención por mi parte.

En relación a lo que hablamos hoy, pues bueno, él ha hecho referencia a la situación de esta Declaración de la Unesco del año 1984, no 1994, creo que es de 1984, donde la Junta de Andalucía ha hecho una intervención, pues, como este barrio requería y la importancia del mismo.

A partir de 2002, con la creación de la Oficina de Rehabilitación Concertada, hasta el año 2007, del Bajo Albaicín, que afectaba a 35 hectáreas, y la ampliación de la misma, desde 2007 ya hasta 2011, estamos hablando hasta 2011, en el que llegó la crisis, las dificultades económicas, también por las limitaciones que..., bueno, que todos conocemos, donde ya sí se acogía todo el barrio..., y se trabajaba en las 86 hectáreas que recoge todo el barrio del Albaicín. Y dentro de esta actuación, pues lógicamente, estamos hablando de una actuación compleja, como es la de la AI-27, pues que conlleva toda la intervención de un plan especial de reforma interior que permita la complejidad de desarrollar un aparcamiento, viales nuevos, equipamientos públicos, viviendas de promoción pública, y que, por tanto, pues requiere cierta complejidad.

Se firmó el convenio en su momento entre la consejería y el ayuntamiento, y se ejecutaron unos documentos, que fue el Plan Especial de Reforma Interior, un proyecto de reparcelación, un proyecto de urbanización de todo este sector, que ya está ejecutado, un desarrollo parcial del proyecto del parquin para residentes, un proyecto de viviendas protegidas y locales en la calle Zenete y la calle de nueva apertura, que ya está ejecutado y ya está hecho —por lo tanto, a lo que decía la señora diputada de Izquierda Unida yo creo que ya tiene haber una solución técnica, dado..., no sé..., lo que me extraña es que no lo conozcan los vecinos, o no sé qué situación se da en ese caso—, un proyecto de viviendas y locales para jóvenes en la calle Elvira, y un proyecto de centro cívico y de equipamientos.

Todas estas actuaciones ya están aprobadas definitivamente por el ayuntamiento, salvo el de reparcelación, que, según entendemos, parece que tuvo algún problema de carácter jurídico y que también iba vinculado con el uso de la cubierta del aparcamiento, y que por la similitud con otra situación que se daba también en el barrio de Santa Adela, pues estaba vinculada la solución que se les daba a ambos, al parecer, para aprobar este proyecto de reparcelación. Y es lo que también está..., ya digo, lo que ha limitado la solución que se le daba al espacio resultante de..., el espacio público sobre el aparcamiento.

¿El estado de la actuación actualmente? Pues, se ha construido el aparcamiento; se han realizado las obras de conservación de la red de abastecimiento y saneamiento; se ejecutó la pavimentación completa de la calle Zenete; se realizó la conexión de la red de saneamiento de la calle Zenete, y la calle de nueva apertura con el aparcamiento. Y este último, también el aparcamiento, se encuentra en uso para residentes desde octubre del año 2014, es decir, una intervención ya ejecutada de 3,3 millones de euros.

En cuanto al mantenimiento, también a principios del presente año 2016 se han realizado obras de mantenimiento en la zona, consistentes en la eliminación de chapas metálicas de la zona alta de las calles Barranco, [...] y Zenete, picado de todos los elementos de enfoscado deteriorados o sueltos, y nuevo revocamiento con mortero blanco, retirada de escombros, limpieza y desbrozado del solar también destinado al espacio público existente. Eso, en este año 2016.

La voluntad de la consejería, que nos transmite y se nos transmite, es de retomar las actuaciones y las conversaciones con el Ayuntamiento de Granada para impulsar, lógicamente, esta actuación y desarrollar un nuevo convenio que permita, en el marco que tenemos actualmente, que es ese Plan Estatal que está justo para su vencimiento en el Plan Andaluz de Vivienda que tiene que aprobarse, pues, tanto el que se apruebe uno y otro, pues poder desarrollar esta iniciativa, contando, cómo no, con el acuerdo y la complicitad de todas las administraciones, también la del Ayuntamiento de Granada, que es imprescindible. Y, bueno, pues en esa voluntad está también la consejería, como les comento.

Por nuestra parte, entendemos que debe ser ese el marco de referencia al que debe acogerse, el que debe permitir que tenga viabilidad el desarrollo de esta actuación. Y, por lo tanto, hemos planteado esa enmienda en la que instamos..., a ver si la encuentro por aquí, en la que, de alguna forma, hemos negociado con el grupo proponente, que se firme un convenio por parte de las distintas administraciones que intervienen en el mismo, para acogerse al Programa de Fomento, de Regeneración y Renovación Urbana en el marco de estos planes a los que hacía referencia.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Millán.

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

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Primero, agradecer el tono de todos los intervinientes, la voluntad de apoyar esta iniciativa, que es imperiosa por lo que significa cultural, histórica y socialmente para los vecinos y vecinas.

Aclarar también el punto sobre la comunicación con los vecinos. Lamentablemente, esta iniciativa... La iniciativa no es mía, es de José Luis Serrano, que, como sabéis, falleció. Entonces, pues se vio interrumpida la hoja de ruta de contacto con los diferentes vecinos. La teníamos registrada, no obstante. Y considerábamos de suma importancia que, antes de finalizar este periodo de sesiones, pues que saliera adelante y se discutiera. De ahí que, aunque hayamos tenido contactos informales con diferentes vecinos, sí es verdad que no ha habido una reunión con la Asociación de Vecinos del Bajo Albaicín, que vamos a intentar corregir esta misma semana. Y ya hemos hablado con la presidenta para mantener esa reunión formal este mismo viernes, en la cual compartiremos la información que..., lo que se decida en esta comisión.

Y también es verdad, como ha dicho el compañero del Partido Socialista, sí es verdad que hay una serie de contenidos avanzados sobre los proyectos, que habrá que aterrizarlos y compartirlos con los vecinos para que, de esa forma, tengan un mayor conocimiento. Porque sí es verdad que, como ha comentado la compañera Inmaculada Nieto, los vecinos están faltos de esa información concreta, porque esto es un asunto que lleva coleando doce años, en el cual ha habido diferentes..., ha habido un convenio y ha habido diferentes instancias y períodos, y ahora lo que queremos es cerrarlo. Y para ello me doy por contento, la [...] ha hablado con el compañero del Partido Socialista, que a su vez venía con información detallada y actualizada por parte de la consejería, sobre esa hoja de ruta de futuras actuaciones, que en ningún caso van a entrar en contradicción con las futuras acciones por parte de los vecinos, que tendrán que entablar un diálogo con el ayuntamiento y con el resto de administraciones para ver esos proyectos cómo aterrizan en detalle y que todo el mundo esté contento sobre las actuaciones.

Como digo, hay una serie de proyectos, como bien ha descrito el compañero, sobre 39 viviendas protegidas para alquiler social para jóvenes, un centro cívico, aparcamientos, una plaza, viales, y en definitiva realizar una actuación del plan interior del Albaicín sobre la manzana, regeneración de todo el barrio, de lo que contempla ese plan especial, aparte de construir, como digo, el centro cívico y las 39 viviendas protegidas.

En ese sentido, hemos realizado una transaccional sobre la enmienda del Partido Socialista, después de haber mantenido ese diálogo, y creo que lo que hemos conseguido transmitir en la parte dispositiva, que vamos a proceder después a la votación y que espero tenga el apoyo mayoritario de los grupos..., y que paso a leer.

Son dos puntos diferenciados. El primer punto habla sobre: «El Parlamento de Andalucía considera necesario y anima a que a la mayor brevedad el conjunto de las administraciones públicas se acoja a programas de fomento de la regeneración y renovación urbana en el marco de los planes estatales y autonómicos de vivienda que permitan dotar de presupuesto de actuación del plan especial de la AI-27, con el objeto de la construcción del centro cívico, aparcamientos, plazas, varios viales, siete locales y 39 viviendas protegidas aún pendientes de edificación».

El segundo punto dice así: «El Parlamento de Andalucía anima a las administraciones implicadas para que estudien e implementen fórmulas que conlleven el adecentamiento y uso temporal de los espacios públicos actualmente sin uso de esta actuación, de conformidad con el ordenamiento jurídico».

Sí es cierto que ahora mismo hay dos solares, que son un acumuladero de basura, y en tanto en cuanto se realice...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor...

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Ya termino.

... se realice esa actuación para la construcción de lo que he dicho en el punto uno, se tiene que llevar a cabo de forma inmediata el adecentamiento de esos solares, que lo merecen los vecinos, para que el convivir con esos solares sea de la mejor forma, de la forma más dignificada posible.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Gil de los Santos, debe... Si mejora la letra y demás quizás lo podamos entender, haga un esfuerzo, porque... Madre mía.

[*Rumores.*]

10-16/PNLC-000161. Proposición no de ley relativa al desdoblamiento de la carretera Jerez-Antequera

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda proposición no de ley, que formula el Grupo Parlamentario Popular, relativa al desdoblamiento de la carretera Jerez-Antequera.

Señor Saldaña, por un tiempo de siete minutos tiene usted la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, esta proposición que presenta el Grupo Popular es una proposición que hace referencia a la A-384, o a la conocida como A-384, aunque en el tramo inicial entre Jerez y Arcos pues ya es la autovía 382, y afecta de forma importante a dos provincias, como son las provincias de Cádiz y de Málaga. Y en este inicio de intervención pues agradecer a mi compañero Félix Romero la redacción que ha realizado de esta proposición y que es la que hoy estamos debatiendo.

Si ustedes me lo permiten, a mí me gustaría hacer una exposición, destacando tres puntos fundamentales en esta proposición. El primero es, bueno, pues dar alguna pincelada de qué es lo que supone la A-384, de qué estamos hablando, para poner en orden de magnitud la importancia de esta infraestructura. Un segundo punto de cuál es la realidad histórica y actual de esa carretera, de la A-384, de esa importante infraestructura. Y tercer punto, qué es lo que se está solicitando, y que creo, además, y creemos que desde la lógica y el sentido común..., pues prácticamente entiendo que todos los grupos políticos deben estar de acuerdo.

El primer punto, qué es lo que supone la A-384, sí me gustaría que no pareciera que esto es una petición más, una acción petitoria más de los grupos políticos en relación a determinadas infraestructuras y que tomemos la dimensión de la importancia que tiene esta infraestructura. Estamos hablando del primer eje de comunicación interior entre dos provincias de Andalucía, como son Cádiz y Málaga. Y con el máximo cariño, el máximo respeto a todas las provincias de Andalucía, entre las provincias de Cádiz y Málaga estamos hablando de tres millones de personas, y estamos hablando de una población muy importante en relación al volumen total de personas en Andalucía.

Segundo punto para poner en orden de magnitud esta infraestructura es que esta carretera, esta vía, cierra una malla, vamos a llamarla logística pero también turística, entre el puerto de Cádiz, el aeropuerto de Jerez, el puerto de Algeciras, el puerto seco de Antequera, el puerto de Málaga y el aeropuerto de Málaga. Es decir, estamos cerrando una malla logística y turística con esta infraestructura interior de conexión de estas dos provincias. Que también, con el máximo respeto al resto de las provincias y cariño al resto de las provincias de Andalucía, estamos hablando de que en esa malla logística turística tenemos prácticamente el 80% de los viajes vía aérea con origen o destino en Andalucía, evidentemente fundamentalmente por el tirón que tiene el aeropuerto de Málaga; el 90% de las mercancías que llegan a los puertos de Andalucía, teniendo en cuenta, evidentemente, el tirón que tiene el puerto de Algeciras; prácticamente podemos hablar del 80% de los movimientos

turísticos en Andalucía, por la costa de Cádiz pero fundamentalmente también por la Costa del Sol, que también llega a esa parte interior de Cádiz y de Andalucía, y prácticamente, el ciento por ciento..., no voy a decir el ciento por ciento, pero casi el ciento por ciento de los viajes origen o destino de los cruceros en Andalucía, por el puerto de Cádiz y por el puerto de Málaga. Y, por lo tanto, no estamos hablando de una infraestructura cualquiera ni de una carretera cualquiera, estamos hablando de una infraestructura, un eje de comunicación importante.

Tercer punto. Es la columna vertebral de comunicación de la comarca de la Sierra de Cádiz y de la comarca de Antequera. Estamos hablando de que ahora mismo toda esta población que se distribuye en torno a este eje que es la A-384 no tiene ahora mismo una comunicación o una vía de alta capacidad, y estamos hablando de municipios como Arcos, Bornos, Villamartín, Algodonales, con su correspondiente conexión a Prado del Rey, Ubrique, El Bosque, Puerto Serrano, Alcalá del Valle, Olvera, Almargen, Campillo... Es decir, estamos hablando de esa ruta de los pueblos blancos, tan importante desde el punto de vista turístico, y conexión también, por ejemplo, con Ronda, aunque no pase directamente. Entonces, también es importante poner esto en orden de magnitud.

Y, por lo tanto, saber que no estamos hablando de una infraestructura, insisto y repito, de pedir por pedir, sino que estamos hablando de una de las principales infraestructuras del transporte por su importancia económica y social.

Segundo punto, y voy terminando, voy más rápido. ¿Qué ha pasado? Miren, yo creo que tampoco hace falta entrar a discutir y a tirarnos unos a otros lo que ha ocurrido, unos tendrán sus motivos, otros tendrán otros, pero la realidad es que esta carretera, esta infraestructura lleva más de diez años en la agenda política de cualquier aspirante, candidato o candidata a la presidencia de la Junta de Andalucía, o sucesivos consejeros o consejeras, pero después de diez..., se ha incluido en el Plan PISTA 2007-2013, pero la realidad a día de hoy es que lo que hay hecho es un trámite, o un tramo, entre Jerez y Arcos. Y después se ha prometido y se ha dicho una y otra vez que si se iba a hacer el Arcos-Bornos, que si se iba a hacer el Santa Ana-Campillo y se licitaban los estudios informativos... Curiosamente, también coincidiendo con épocas preelectorales, uno en marzo de 2012, otro poco antes de 2011. Pero, bueno, la realidad es que al final pues no se ha hecho, no quiero tampoco entrar en más discusiones.

¿Qué es lo que estamos pidiendo? Y es el tercer punto, y creo que todos debemos estar de acuerdo. Pues, mire usted, que se aplique el sentido común, la seriedad. Decía el señor Hernández White que se había perdido la credibilidad en la política. Yo no estoy de acuerdo con eso. Es un tema de personas con independencia de los partidos políticos, es decir, habrá personas que habrán perdido la credibilidad porque prometen cosas que después no hacen, pero no es algo generalizado de la política. Pero pedimos que se aplique el sentido común, la seriedad, el respeto y el compromiso con todas esas personas de toda la provincia de Cádiz, y también pues un detalle con lo que se estructura a lo largo del eje de la sierra de Cádiz y la comarca del Campo de Gibraltar.

Y, por lo tanto, ¿qué pedimos? Pues, pedimos que se ejecuten o se inicie ejecutar aquello que se ha anunciado durante tanto tiempo y que haya una planificación plurianual clara —y voy terminando, señor presidente, después intento recortar—, una planificación plurianual con dotación presupuestaria para que en un escenario razonable, que nosotros planteamos y lo digo aquí, el año 2019, 2020, que pueda estar ejecutada la totalidad de esta carretera.

Así que, muchísimas gracias, y esperamos el apoyo de todos los grupos políticos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Por parte de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Algunas consideraciones con relación a la iniciativa que nos traslada el Grupo Parlamentario Popular, incidiendo en las que han sido puestas..., o en las que ha puesto el énfasis el proponente.

Me quedo con la permeabilidad entre la provincia de Málaga y la provincia de Cádiz, la parte de la sierra, estrictamente la parte más al norte de la sierra es cierto que tiene una..., hay una comunicación, una vecindad con los pueblos de Málaga, en muchos casos mayor, incluso, que la que tienen con otros puntos de nuestra provincia de Cádiz.

Bueno, viene de una..., nuestra singularidad como provincia viene muy determinada por la deficiente vertebración que ha tenido a lo largo de la historia, y eso ha comarcalizado mucho la población, y hace que, efectivamente, haya una relación con determinadas poblaciones limítrofes con la sierra de Cádiz que es más que evidente.

Él hablaba de la malla en la que se concentra ese volumen de población y demás, pero bueno, quizás habría que hacer algún comentario al respecto, porque sin hacer de menos a la reivindicación, que es verdad que es necesario rematar esa infraestructura, hay algunas consideraciones que no se nos pueden escapar, sobre todo cuando hablamos del potencial logístico y del valor añadido de la producción y de su movimiento dentro de nuestra tierra, o de su salida de nuestra tierra hacia destinos terceros.

La sobrecarga de la distribución de mercancías a través de carretera y, por tanto, haciendo uso de tráfico pesado, es insostenible. Y no vamos a poder optimizar los beneficios que tendría para nuestra economía, fundamentar una de sus patas de diversificación productiva en la logística, si no acometemos con seriedad la malla ferroviaria.

Porque el movimiento de mercancías, yo soy de Algeciras, el movimiento de mercancías si seguimos obcecados en hacerlo a través de tráfico pesado, aparte de ser insostenible en términos medioambientales, es caro para las empresas que lo llevan a cabo, porque no olvidemos que de esa malla, a la que hacía referencia, para sacar la mercancía por vías de altas prestaciones desde Algeciras, hay que pagar peaje en la AP-4 o hay que pagar peaje destino Málaga. Se puede coger la autovía alternativa en Málaga, que es la que conocemos allí como «la rotonvía», lo cual no parece muy adecuado para el tráfico pesado, o desviar, como se hace, se ha estado haciendo hasta hace muy poco tiempo, la práctica totalidad del tráfico pesado que buscaba Sevilla a la N-IV, porque del puerto de Algeciras sale más de medio millón de camiones al año con mercancía, sin contar lo que sale del polígono industrial, también muy potente, que tenemos en las ciudades limítrofes.

Por tanto, con independencia de que es cierto que esa autovía debiera culminarse y, por tanto, nosotros consideramos razonable que el tramo que queda debiera terminarse, porque además hay una actividad productiva y cooperativa en el norte de la sierra que lo justifica, pero la distribución racional y sostenible de nuestras mercancías, su paso, la penetración interior, darle a ese eje y a las dos vías de transporte básico de la

Unión Europea la continuidad que requiere, para que la malla logística deje la riqueza y el valor añadido en nuestra tierra, pasa ineludiblemente por la electrificación de la vía Algeciras-Bobadilla y la apuesta decidida, en un plan sostenido por años, para adecuar nuestra red ferroviaria a esos movimientos, que comparto con el proponente, que se dan tanto en el ámbito del movimiento de pasajeros en el ámbito de lo turístico como en los de mercancías que, habida cuenta de nuestro índice de desempleo, debieran ser prioritarios.

Por tanto, vamos a votar favorablemente, pero rogamos al grupo proponente que reflexione serenamente sobre mantener una vía sin electrificar que comunica el primer puerto de este país y que se sale por arriba en todos los ránkines mundiales, sacando la mercancía en vagones de gasoil de 250 metros sin poder hacer uso de redes que son ya absolutamente...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—... habituales en todos los puertos, no ya del porte del nuestro, de puertos que no los encuentra uno en el ranquin ni buscando entre los doscientos primeros.

Por tanto, les pedimos esa reflexión, y que también hagan el esfuerzo inversor para que se acabe con esas anomalías, se deje de oír a los lobbies y a los grupos de presión de Levante y se permita que la riqueza y el empleo que generaría la red ferroviaria se culmine sin mirar el color político del Gobierno de esta comunidad autónoma.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Sin duda, la comarca de Antequera, la conexión del puerto seco de Antequera con el puerto de Algeciras, ya lo hemos dicho en muchas ocasiones, nosotros hemos pedido al Gobierno andaluz que invierta, que realice las inversiones en el Puerto Seco de Antequera, pero es que ineludiblemente está asociado a la electrificación de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla. Por eso, hemos presentado una enmienda a esta propuesta no de ley, porque, aunque entendemos y compartimos el diagnóstico que realiza el Grupo Popular respecto a la importancia de articular vías de mayor capacidad al puerto de Algeciras en la salida hacia..., no olvidemos que el puerto de Algeciras es el primero de España, pero desgraciadamente lo tenemos aislado, está

aislado ahora mismo. Y es una pena porque, bueno, aunque coincidimos en el diagnóstico, entendemos, y por eso hemos hecho esa enmienda, que la solución es la vía ferroviaria, porque es la única forma realmente de aportar algo desde la inversión pública, inversión pública productiva, a la generación de empleo y riqueza, que, al fin y al cabo, es de lo que se trata.

Las empresas andaluzas ahora mismo no son lo productivas o lo competitivas, mejor dicho, que deberían ser, porque no tienen una salida, un movimiento adecuado a sus mercancías con unos costes asumibles. Ahora mismo, transportar mercancías desde el puerto de Algeciras hacia el interior de la Península y viceversa, desde el interior, desde el interior de Andalucía hacia el puerto de Algeciras es muy costoso y, por tanto, inasumible con la vía férrea que ahora mismo existe.

Por tanto, pensamos que hay que abordar esta necesidad que plantea la propuesta no de ley, hay que abordarla también desde un posicionamiento más desde el punto de vista ferroviario, porque una carretera, un desdoblamiento de esta carretera, que consideramos que sería positivo, sin duda, pero no sería la solución que realmente los andaluces y las pequeñas y medianas empresas andaluzas necesitan para poder poner sus productos en el exterior con unos costes de transporte más competitivos que los que ahora mismo proporcionan.

Y, desgraciadamente, el proyecto Algeciras-Bobadilla es un proyecto que está bloqueado desde hace muchísimos años, y los andaluces no sabemos por qué. Los andaluces y las pequeñas empresas andaluzas no sabemos por qué está bloqueado, y es ahora mismo un cuello de botella. Una carretera como esta, un desdoblamiento de la carretera Jerez-Antequera sería positivo, no cabe duda, pero sería incapaz de absorber la gran cantidad de mercancías que el puerto de Algeciras, por potencialidad, podría mover.

Por tanto, hemos presentado una enmienda, vamos a apoyar esta propuesta no de ley, pero entendemos que el desdoblamiento de la carretera, desgraciadamente, no sería suficiente porque no reduciría considerablemente los costes de transporte para las pequeñas y medianas empresas, para poner los productos en el mercado, para exportar y para generar más riqueza en Andalucía, que es lo que los andaluces nos están demandando.

Así que esperamos que también nuestra enmienda sea aprobada por el resto de grupos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señora Molina, cinco minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien, la A-382 será la autovía autonómica andaluza que discurrirá entre las provincias de Cádiz y Málaga si finalmente se acaba ejecutando entre Jerez y Antequera. El desdoble reclamado en esta PNL pondría en comunicación los pueblos de la sierra de Cádiz, que ya están comunicados por una carretera que une ambas ciudades. La autovía en la actualidad únicamente comunica Jerez de la Frontera con Arcos, y la preten-

sión se supone que es que continúe hasta Antequera. La conexión entre ambas provincias y las ciudades de la zona se hace por carreteras que supuestamente soportan un alto tráfico de vehículos y camiones durante todo el día.

Ha pasado más de una década desde que se anunciase su trazado y, desde entonces, no se ha avanzado en absoluto. Parece interesar, sobre todo, con vistas a la futura construcción del puerto seco de Antequera. Según declara esta PNL presentada por el PP, el desdoblamiento supondría aumentar la capacidad de una vía que ahora mismo ya existe y pone en comunicación todos esos pueblos vecinos de las localidades malagueñas, como Campillos, Teba, Almargen, Antequera o Sierra de Yeguas, transitan por esa carretera y se supone que hay demasiado tráfico pesado.

Eso se utiliza como argumento para solicitar un aumento de su capacidad ya que, además, se presenta como la vía fundamental de comunicación con la futura..., que conectaría con el puerto seco de Antequera.

Dentro de la política de infraestructuras, a nosotros no nos queda tan claro que eso venga a favor del desarrollo económico de Campillos y de todos los pueblos aledaños. Ha tenido una importancia y una relevancia..., consideración no han tenido los criterios ambientales, ni ha existido apenas coordinación entre administraciones para hacerlo.

Uno de los principales motivos esgrimidos en la PNL —o sea, el impulso del proyecto este, estancado— es el impulso que va a recibir durante este año el puerto seco, que todavía tampoco está construido. El proyecto del puerto seco de Antequera se situará entre las intersecciones de la autovía A-45 y A-92, supuestamente es alabado por una lluvia de inversores privados interesados en adquirir acciones de esa sociedad, aunque nosotros no estamos muy seguros de tal circunstancia.

Puede muy bien suceder que acabe sin apoyo inversor privado, como sucedió con el proyecto del anillo ferroviario, que también se vendió desde el PSOE como una gran apuesta en suelo antequerano pero que no contó, finalmente, con respaldo inversor privado.

Dice la PNL que Antequera cuenta con un feraz territorio y, sin embargo, continuamente esta fértil vega se ve amenazada por proyectos e infraestructuras que amenazan con enterrar bajo cemento y asfalto su vocación agrícola. El bombeo desde esa tierra fértil no debe hacerse multiplicando infraestructuras viarias de gran capacidad ni grandes centros logísticos. Nos hemos acostumbrado a aceptar una desproporcionada política de obras públicas, en este caso, con la petición de desdoble de una vía que ya existe para convertirla en vía de gran capacidad, potenciando, como hasta ahora y durante toda la época de bonanza y derroche, el uso de vehículos motorizados, y ello a costa de las inversiones en la red convencional de ferrocarril, que entendemos que es la opción deseable en estos momentos y de cara al futuro, de acuerdo, además, con lo planteado por el Grupo de Izquierda Unida.

Lo que no resulta coherente ni convincente es querer apoyar esta propuesta en que se necesita seguir incrementando estas vías, cuando tenemos sobredotación en carreteras de alta capacidad y que articulan el territorio no del todo de forma adecuada pero aceptablemente. A poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de la existencia de un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Hay un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a estas conclusiones, que se pueden resumir en que, una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transporte, su incremento no siempre genera riqueza. En contra de la creencia general, los

beneficios de las infraestructuras pueden ser limitados, pueden favorecer solo a los lugares más desarrollados o pueden no provocar ningún tipo de beneficio.

Es de destacar que no hay beneficio automático en la economía o el empleo por el simple aumento de las infraestructuras viarias. Es imprescindible romper...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría...

La señora MOLINA CAÑADAS

—... el vínculo entre el crecimiento del transporte y...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, le ruego vaya terminando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... el crecimiento económico.

Perdón.

Para justificar grandes inversiones en infraestructuras, también se usan con frecuencia los argumentos del reequilibrio territorial, el de favorecer a las regiones más pobres. A menudo, se ignora que, para mejorar la gestión del transporte, más que la acumulación de más y más infraestructuras, resultan útiles los sistemas de redistribución territorial. Muchas de las carreteras desdobladas no llegan ni de lejos al tráfico que se asumía para que fuera razonable la inversión, al menos 10.000 vehículos diarios, y eso que muchos manuales recomiendan todavía medidas con tráfico superior.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, lleva dos minutos más.

Le ruego vaya terminando. Este posicionamiento son cinco minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—En definitiva, apostamos por retomar las inversiones en el tren convencional, la electrificación, como han dicho los compañeros, del tramo Bobadilla-Algeciras para potenciar la comunicación viaria mediante ferrocarril. No más autovías.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Arrabal, por cinco minutos.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Hablando de inversión pública no puede faltar en este debate el señor Montoro porque, a lo largo de estos cuatro años del Gobierno del PP, nos ha dejado serias lindeces sobre la inversión pública, si hay que destinar o no hay que destinar dinero a la inversión pública en nuestro país.

En 2012, los presupuestos generales del Estado, que fueron las cuentas de los recortes del Partido Popular, las partidas en infraestructuras pasaron a la mitad de 2010 a 2012, se recortaron a la mitad. En 2013, el señor Montoro nos dijo que no podemos salir de la crisis con más inversión pública... Todo esto es lo que nos dice el Partido Popular a nivel nacional, que ahora veremos que no tiene nada que ver con lo que está aquí reclamando en Andalucía el Partido Popular.

Ha sido algo común en todas las comunidades autónomas, si bien Andalucía ha sido algo más castigada, pero qué comunidad autónoma no se queja de que las carreteras nacionales no llegan.

Aquí podríamos anunciar la Algeciras-Tarifa-Vejer; podemos también anunciar..., que, además, en su exposición de motivos el señor Saldaña ha hecho alarde de la comunicación entre Cádiz y Málaga, qué pasa Cádiz con Sevilla, tenemos la AP-4, ese peaje que nunca termina y que nunca cesa, ahí lo tenemos vigente aún; carreteras que no llegan a las distintas comarcas; la vía del tren que queda paralizada —podemos poner aquí el ejemplo del ferrocarril Algeciras-Bobadilla—; falta de mantenimiento en carreteras...

Montoro dijo, entre otras: «Este Gobierno no es rehén de nadie y piensa en el interés de toda España y en los proyectos de inversión preferentes».

Un gobierno preso, no rehén, pero sí preso por el incumplimiento del objetivo del déficit, totalmente preso de Bruselas. Tenemos sobre nuestros hombros una sanción de 2.100 millones de euros y la congelación de los fondos estructurales por el incumplimiento y por la sinrazón del Gobierno de derechas que nos ha asediado durante cuatro años y que ahora está en funciones.

Dicho esto, el PP nos trae una PNL de inversión pública pura y dura. Decía el proponente que no quería que fuera una iniciativa más de inversión. Claro que sí lo es, claro que sí lo es. Pero que lo piden aquí, aunque el Gobierno central no piense en la inversión pública, porque Montoro dice que, de inversión pública, nada de nada. Además, a los hechos me remito: en la provincia, en Andalucía, ¿qué inversión pública ha venido en los cuatro años del señor Rajoy?

Una infraestructura que nosotros consideramos necesaria pero que, a la vez, es muy costosa y que, por lo tanto, debemos priorizar, porque los recursos son limitados. Tenemos recursos totalmente limitados.

Decimos sí a esta inversión, en cuanto la disponibilidad presupuestaria lo permita. El tramo de Antequera a Santa Ana son 13 kilómetros de longitud y tiene un coste de 106 millones de euros.

No está justificada en la actualidad la inversión si atendemos a los valores de intensidad media diaria del tráfico, vehículos/día.

En estos años de crisis, el Gobierno de la Junta ha priorizado las políticas sociales antes que las infraestructuras, y las infraestructuras, las que estaban sin acabar, pero ya empezadas.

La asfixia económica ha sido la tónica del Gobierno del Partido Popular hacia Andalucía, pero el PP de Andalucía mira para otro lado y exige a Andalucía inversiones, entiendo que con el afán de que no cumplamos el objetivo del déficit o con el afán de que no se atiendan las necesidades sociales de los ciudadanos. Una de esas dos explicaciones tiene que tener, otra no le encuentro.

Entrando en la exposición de motivos de la PNL, que expresa un par de párrafos que..., en fin, uno de ellos dice: «No resulta de recibo que la comunicación más directa entre la zona occidental de Andalucía, el puerto de Algeciras y Antequera y su futuro puerto seco se realice hoy a través de carretera». Pues claro que no es de recibo. Esta conexión debería de ser por ferrocarril, pero ustedes miran para otro lado con los incumplimientos del señor Rajoy. Eso sí es un incumplimiento. Claro que no es de recibo que el Algeciras-Bobadilla no se haya invertido ni un euro en ella, claro que no es de recibo.

Pero voy a más. En otro párrafo dice: «Pero ese potente corazón requiere de arteria que le permita bombear nuestras preciadas mercancías hacia el resto de Andalucía, España y Europa». ¿Cómo, por carretera, señor Saldaña? ¿Usted qué pretende, que la mercancía salga por carretera, no por ferrocarril? Seamos un poquito coherentes. Lo tenemos proyectado, programado por Europa. Si lo único que hay que hacer es invertirlo. ¿O invertimos nada más que en Valencia y en España? No atendemos al reparto territorial ni atendemos a las demandas ni a las necesidades. Valencia y Barcelona...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Arrabal, vaya terminando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida.

Con esta iniciativa, el Partido Popular quiere eliminar la salida de mercancías por ferrocarril, renunciando claramente a la Algeciras-Bobadilla y aplaudiendo el incumplimiento del señor Rajoy con Andalucía, con el puerto de la bahía de Algeciras, con su crecimiento económico, y evitando hacerlo competitivo.

Esto sí es un incumplimiento, señor Saldaña, un claro incumplimiento del señor Rajoy, del Partido Popular —vosotros, que lo silenciáis desde aquí, desde Andalucía— y del Partido Popular a nivel nacional, sobre una vía férrea programada, necesaria y demandada, a cambio de la salida de mercancías por carretera.

Como usted dice, en su exposición de motivos: desde luego, esto no es de recibo.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Cierra el turno de intervenciones su proponente, el señor Saldaña, por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, permítame que empiece con la señora Arrabal, decía que venía en son de paz, intentar llegar al consenso, pero tampoco rehúyo en ningún cuerpo a cuerpo.

Ella, yo creo que ha fundamentado su posición en el señor Montoro, y yo lo que le quiero decir es que cuando, señora Arrabal, cuando el PSOE prometió la duplicación de la A-384, Jerez-Antequera, Montoro estaba en Preescolar. Montoro estaba en Preescolar. Es decir, el PSOE lleva prometiendo la Jerez-Antequera desde que yo veía a Espinete en *Barrio Sésamo*, y usted también. Usted es un poquito más joven, seguramente, y si no, lo parece, ¿vale?

¿Qué le quiero decir con esto? Que no venga usted a echarle las culpas al señor Montoro de una cosa que yo no sé cuántos años llevan prometiéndolo. Y, de verdad, no quería decirlo, pero se lo voy a decir. Señor Luis Pizarro, en aquel momento consejero de Gobernación, esto es en el año 2009. No estaba el señor Rajoy, no había crisis... Vamos a licitar el Arcos-Bornos, y van a estar las obras en ejecución al inicio del año 2010.

Es que Montoro ni pasaba por allí. Y eso lo dijo el señor Pizarro, consejero de Gobernación, a la postre, compañero nuestro en el Parlamento.

No, pero déjeme, déjeme que siga...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Arrabal, le ruego silencio.

El señor SALDAÑA MORENO

—Después en marzo del 2012, no el señor Montoro... Es que salió diciendo la Junta de Andalucía que ya estaba el estudio informativo de la Bornos-Algodonales, 293 millones de euros.

Y ahora ustedes se ponen a hablar aquí de la importancia del ferrocarril Bobadilla. Mire usted, que sí. Decía la señora Nieto que reflexione... No, no tenemos que reflexionar, si lo tenemos clarísimo, hay que hacer la línea de ferrocarril.

Oiga, señores, desde 1982, señor presidente, corrijáme usted si me equivoco, que se está gobernando en España, el Partido Socialista alternando con el Partido Popular, de esos 34 años, creo recordar, 12 años ha estado el PP y 24 años ha estado el PSOE. Y resulta que, en estos últimos cuatro años, es cuando por primera vez en la historia de la democracia se ha hecho algo en la Algeciras-Bobadilla.

Es verdad que tiene problemas, que se está licitando el tramo... Déjeme usted que yo acabe, usted ha hablado y ha dicho lo que le ha dado la gana.

Entonces, que sí, que no hay que reflexionar, que de acuerdo, pero si ustedes quieren aprovechar esta proposición para hablar la de Bobadilla, me parece... Es más, le voy a aceptar la enmienda, pero de verdad, más por un acto de condescendencia que por que tenga esto que ver con lo que estamos hablando. Ustedes tienen grupo parlamentario en el Congreso, lo pueden plantear allí. Aquí estamos hablando de algo que es competencia de la Junta de Andalucía. Y dígame, usted, señora Arrabal, qué carretera más importante hay en Cádiz y en Málaga que esta carretera. Porque habla usted de priorizar, que es precisamente lo que yo le decía, que no estamos hablando de una más, sino una que es importante.

La señora de Podemos, realmente yo no he entendido muy bien si lo que quiere es que se haga un ferrocarril por la ruta de los pueblos blancos o lo que dice es que se adhiere a la proposición de la Algeciras-Bobadilla que, por otro lado, es importante dentro de un nudo logístico, es de otro ámbito, lo vamos a aceptar, porque estamos de acuerdo que se haga la Algeciras-Bobadilla, de la misma manera yo podría haber dicho: «mire usted, la importancia de esta carretera para el transporte del cangrejo rojo, ahora que está tan importante, de moda y se ha puesto de acuerdo, o para que los guiris de Gibraltar salgan por el Brexit... Mire usted, podemos decir todo lo que queramos, pero la realidad, la realidad es que estamos hablando de una carretera competencia de la Junta de Andalucía, y lo que pedimos es que haya un compromiso por parte de todos los grupos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Saldaña, le ruego que...

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando ya. Voy terminando, señor presidente, de verdad.

Lo único que le pido, de verdad, es que si hay que hablar de otra cosa, pues lo hagamos en otro ámbito. Y que, en el ámbito en el que haya que hablarlo, pues haya que decirlo.

Y también le digo, a los que tanto están diciendo que no es importante esta carretera, o algunos que lo dicen. Mire, una cosa es la política de despacho y otra cosa es estar en la calle.

El único que ha hablado aquí de personas parece ser que es el Partido Popular. Ustedes nada más que han hablado de mercancías y de empresas, que son muy importantes. Váyanse ustedes... No, no, es que la realidad, y revise usted su intervención...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Saldaña, por favor.

El señor SALDAÑA MORENO

—Termino.

Váyase usted a Villamartín, a Bornos, a Algodonales, a Olvera, a Campillo y demás, y dígame a la gente que, para solucionar su problema de la vía de alta capacidad y segura, se tienen que ir coger el ferrocarril a Bobadilla, a ver qué le dicen.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Entiendo que acepta usted la enmienda de Ciudadanos, ¿no?

El señor SALDAÑA MORENO

—Sí, ya le he dicho que por condescendencia.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vale, vale.

En fin, un nuevo recurso parlamentario, un nuevo recurso parlamentario.

10-16/PNLC-000190. Proposición no de ley relativa a la conexión marítima de Cádiz y Huelva

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera PNL, proposición no de ley relativa a la conexión marítima de Cádiz y Huelva, que formula el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes Convocatoria por Andalucía.

Señora Nieto, siete minutos.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente, intentaré no agotarlos, porque, bueno, hemos hecho un relato, en la exposición de motivos, que espero que sea suficiente para posicionar a los grupos parlamentarios favorablemente entorno a esta iniciativa, y también porque viene abalada de un posicionamiento unánime del Ayuntamiento de Sanlúcar entorno a una moción de Izquierda Unida, que también se refiere en la citada exposición.

En concreto, la verdad es que las provincias de Cádiz y Huelva no tienen la comunicación que sería deseable, o incluso que se podría presuponer, dada la cercanía, la continuidad del territorio y del litoral. Y, a pesar de tener una formidable potencia en varios ámbitos, su índice de desempleo o de exclusión no se acompasan con esas posibilidades de futuro que pudieran albergar, además en varios sectores económicos muy importantes.

No es casual que esta iniciativa venga de la mano o venga precedida de un acuerdo unánime del Ayuntamiento de Sanlúcar. Sanlúcar es, lamentablemente, junto con La Línea de la Concepción, son las dos ciudades más pobres de nuestro país, y evidentemente cuando se habla de alguna opción de encontrar oportunidades de creación de empleo, pues los representantes municipales de todos los grupos piden que se explore con ahínco.

Y esta nos ha parecido una iniciativa muy interesante, que, además, vendría a dar respuesta a una demanda que no es nueva. Y además también vendría a favorecer la ruptura de la estacionalidad y el dar a conocer, en nuevos paquetes turísticos, otros atractivos de zonas de ambas provincias que atesoran mucha riqueza patrimonial, cultural, paisajística, gastronómica..., y que podría reportar unos beneficios de los que la zona está muy escasa. Y es por esa razón que, como ustedes han visto ya en la parte dispositiva, nuestro grupo parlamentario les traslada para su consideración esa posibilidad de que, por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, se abandere desde lo público el impulso para poder materializar el proyecto de conexión marítima entre ambas provincias, con escala en Sanlúcar, que, como les decía, da origen a esta iniciativa a través del acuerdo plenario, con criterio de sostenibilidad ambiental e implicando al resto de consejerías para que, efectivamente, esa línea sea atractiva en términos comerciales, en términos económicos, y se dote de contenido que permitan dar a conocer esta zona y reconvertir ese potencial y, así, en realidades que generen riqueza y empleo.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Hernández... Ah, perdón, señor Romero. Perdón, no me lo habían notificado.

Tiene usted la palabra por un tiempo su superior a los cinco minutos.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Muchísimas gracias, presidente.

Bien, pues Ciudadanos ya lo ha manifestado en muchas ocasiones, la política, evidentemente, ha de trabajar para que no haya, de alguna manera, ciudadanos ni de primera ni de segunda. Y al igual que pensamos que todos tenemos las mismas obligaciones, pues evidentemente también tenemos que tener los mismos derechos, los mismos servicios y las mismas oportunidades.

En este caso, la futura conexión marítima: Huelva-Cádiz, salda, de algún modo, la deuda en cuanto a comunicación e infraestructura que se tiene con estas provincias y, por ende, con el más de 1.700.000 ciudadano que viven en ambas.

Y es una demanda y una reivindicación histórica. Y ahora pues también es una reivindicación unánime, que yo creo que es lo que realmente hace fuerte a esta iniciativa. No podemos olvidar que en pleno siglo XXI en el que vivimos, pues ambas provincias son las únicas limítrofes que no están conectadas ni por carretera ni por otros medios de transporte.

Sabemos que es un primer paso, que se está dando por parte de todos, pero bueno, estamos convenidos que si todas las administraciones, todos los partidos políticos y la propia sociedad, que así lo está también trasladando, pues podemos conseguir, esta vez sí, que se pueda comenzar con este proyecto. Porque yo creo que, de alguna manera, estas dos provincias están hermanadas o unidas, pero están también de espaldas la una a la otra, ¿no?

Desde que a principios de año se hiciera pública la intención de hacer realidad esta vía marítima entre las dos provincias, a través de un estudio de viabilidad por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva que ha encargado a una consultora, pues nosotros nos hemos mostrado favorables a este proyecto, ya que entendemos que redundará —como no puede ser de otra manera— favorablemente en el sentido económico y productivo para ambas, ¿no?, pero también para la movilidad y esa cohesión social y territorial de las dos provincias, y a la que hacía referencia, con eso de tener ciudadanos con la misma igualdad.

Hablamos de dinamización socioeconómica, de actividad comercial y portuaria, y actividad, por supuesto, también turística, además de ese servicio de transporte público entre personas, por lo que estamos seguros y convencidos —así también lo han manifestado las diferentes cámaras de comercio y las diputaciones— de que puede ser un impulso para la actividad privada y para la generación de riqueza y empleo, algo en lo que nosotros siempre insistimos.

Es un proceso largo, está claro que es así. Pero, bueno, como ya digo, nosotros venimos preocupándonos y apoyándonos en esta reivindicación, porque ya aquí, en el Parlamento, en comisión parlamentaria, le preguntamos al vicepresidente de la Junta al respecto, y nos dijo que era una propuesta interesante. Y, bue-

no, estamos apoyando en el Pleno del Ayuntamiento de Sanlúcar esta iniciativa, y tanto las agrupaciones de ciudadanos en Cádiz, en Huelva como en Sanlúcar, pues, lo hemos manifestado así.

A la espera de esa información y esas conclusiones, a las que pueda llegar ese estudio de viabilidad, ¿no?, que indique el tema de ingresos, la demanda potencial, el sentido medioambiental, las alternativas que pueda haber, la flota..., esa empresa naviera que pueda llevar a cabo la realización de ese servicio, pues nosotros vamos a estar apoyando esa iniciativa.

Nosotros lo que sí entendemos es que ha habido apoyo por parte del sector privado, de la sociedad civil, de las cámaras de comercio... Y también ha habido un apoyo manifiesto y público por parte de las diputaciones de Cádiz y de Huelva, del Ayuntamiento de Huelva, el Ayuntamiento de Sanlúcar, la consejería, a través —como digo— del vicepresidente de la Junta, también lo manifestó... Y lo que queremos es que haya ese compromiso por parte de la Consejería de Fomento. Con lo cual, nosotros, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, esta iniciativa que trae el Grupo de Izquierda Unida la vamos a apoyar sin ningún tipo de fisuras.

Y, bueno, por último, decir que aquí estamos presentes tanto un onubense como un sanluqueño, y somos conscientes de la importancia que puede tener este proyecto para dinamizar la situación que tenemos, y que, efectivamente, tal y como ha dicho la compañera de Izquierda Unida, pues, es grave en el caso del desempleo en Sanlúcar de Barrameda. Con lo cual, nuestro apoyo va a ser unánime y sin fisuras, y esperamos contar con el apoyo por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, y, por consiguiente, también de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos, señora Molina, cinco minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bueno, pues, nos parece muy buena la propuesta que trae aquí esta mañana el Grupo de Izquierda Unida, pendiente de que se lleve a cabo ese estudio de viabilidad para comprobar si esta nueva línea, que sería la primera conexión directa entre Cádiz y Huelva, es rentable o no lo es.

El proyecto de esa conexión marítima regular con la ciudad de Cádiz supondría una opción viable para la movilidad, tanto de onubenses como gaditanos, entendida —como bien dice en la exposición de motivos— esta PNL desde criterios de sostenibilidad ambiental, y que puede contribuir al fortalecimiento de opciones económicas relacionadas con un turismo que amplía la oferta de sol y playa.

Huelva y Cádiz siguen siendo, como ha quedado de manifiesto, las únicas dos provincias europeas limítrofes que no están conectadas por carretera ni por ningún otro medio de transporte de manera directa, lo que supone un claro marco de desigualdad para sus ciudadanos.

La autoridad portuaria tiene encargado ya el proyecto de viabilidad, que puede servir tanto para el transporte de mercancías —entendemos— como para el de pasajeros, organizado además en paquetes turísticos, con poca inversión, ya que tanto Huelva como Cádiz cuentan ya con infraestructuras necesarias más que suficientes para poner en marcha la iniciativa.

Mientras se esperan los resultados del estudio de viabilidad de este planteamiento, la conexión tiene todas las papeletas para salir hacia delante si hay voluntad y se concreta el interés de navieras en ponerlo en marcha.

Serán factores relevantes, que influyen en la viabilidad de la ruta, la demanda potencial que se estime, el coste del combustible, la flota necesaria o el tipo de buques. Todo ello dependiendo del interés que muestren determinadas navieras. Dependerá, por tanto, de que una compañía naviera se interese por llevarlo a cabo en función de la viabilidad económica que se aprecie tras el estudio correspondiente.

Nos parece especialmente relevante el que ese proyecto lograría la conexión directa de las dos provincias, de manera diferente a la carretera. Por ello, apoyamos decididamente la propuesta, como ya he dicho antes.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Molina.

Señor García de Longoria, tiene usted la palabra para el posicionamiento del Partido Popular de Andalucía.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señor presidente.

Aquí un onubense, ¿no?, como ha señalado el señor portavoz de Ciudadanos, pues aquí hay un onubense también defendiendo esta conexión entre ambas ciudades.

Efectivamente, la unión de Huelva y Cádiz ha sido, además de una demanda socioeconómica, yo diría y nuestro grupo defiende que es una demanda sentimental, por ese histórico alejamiento que han tenido estas dos ciudades hermanas. Y de hecho —y es verdad, y todos los grupos lo han recordado—, somos las dos únicas provincias europeas limítrofes que no estamos conectados ni por carretera, ni por unión, en este caso, marítima.

El Partido Popular, nuestro grupo, siempre ha defendido la unión por carretera entre Huelva y Cádiz... No vamos a renunciar... Por la conexión marítima no vamos a renunciar a esa conexión terrestre, por la que seguiremos peleando y seguiremos luchando. Pero sí es verdad que se trata de un proyecto, la unión marítima entre Cádiz y Huelva, que se ha recuperado. No es un proyecto nuevo sino que es un proyecto que se ha discutido y debatido a lo largo de los años, si bien es cierto que en los últimos meses se ha recuperado este proyecto, e incluso —como se ha apuntado en este debate— se han encargado diversos estudios para analizar su viabilidad.

Estos estudios se han centrado en profundizar los factores más relevantes que influyen en la ruta, tanto en materia de ingresos, demanda potencial, alternativas en materia de transporte, así como el coste de combus-

tible, flota o tipo de buques. Y es cierto que, una vez analizados estos datos, se podrán establecer distintos escenarios y seleccionar por tanto el que resulte más viable de cara a una operativa sostenible a largo plazo.

Insisto en que se trata este tipo de transporte de una demanda histórica que ha vuelto a ser retomada por distintos colectivos sociales, partidos políticos, ayuntamientos onubenses y gaditanos, diputaciones gaditanas y onubenses... Y creo que con esta iniciativa también entendemos que se pretende que sea la propia Junta de Andalucía, la Consejería de Fomento, la que, de una manera clara y decidida, apueste por la puesta en marcha de esta infraestructura, que, como digo, haría justicia además y reconocería..., y nos quitaría esa espinita que tenemos clavada muchos onubenses y muchos gaditanos en esa unión de esas ciudades hermanas.

Por tanto, se trata de un proyecto de todos, en el que todos tenemos que estar implicados. Y por eso, en esa línea hemos presentado nosotros también una enmienda para sumar a la iniciativa empresarial privada. Entendíamos que se quedaba un poco incompleta, la unión de todas esas fuerzas, en donde tiene que tener cabida, lógicamente, la iniciativa empresarial. Porque creemos, además, que no debemos renunciar en este proyecto a ningún tipo de fórmula posible, puesto que el fin general, que es la propia conexión, así lo puede requerir, siempre dentro de unos márgenes —como siempre hemos defendido— sostenibles y respetuosos con el entorno en el que se va a situar.

Además también, a través de una enmienda *in voce*, vamos a presentar que el texto se complete: ya que contempla la escala en Sanlúcar, que también contemple la escala en Matalascañas; cosa que no es novedosa, puesto que ya en los planes de desarrollo del entorno de Doñana se incluía esta posible escala en la conexión marítima entre Cádiz y Huelva, y que incluso se contemplaba y se analizaba la construcción de una terminal de pasajeros en el propio núcleo de Matalascañas.

Por tanto, con estas dos pequeñas enmiendas creemos que sería una proposición no de ley mucho más completa, mucho más justa para los municipios implicados en esta construcción, y supondría además un verdadero estímulo socioeconómico y una verdadera oportunidad para estas provincias de Cádiz y de Huelva, que creo..., y es la voluntad de todos los grupos que hoy estamos debatiendo esta iniciativa, queremos que dejen de vivir a espaldas la una de la otra.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Romero, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, cinco minutos.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Bueno, pues aquí otra onubense, esta vez, socialista.

Pues, desde nuestro grupo, consideramos que la verdad es que es una buena iniciativa la que nos trae ante esta Cámara el Grupo de Izquierda Unida.

Aunque, ahora bien, tal y como expuso el consejero ante esta comisión, en la planificación de infraestructuras del transporte y las comunicaciones, pues no se haya contemplado el desarrollo de esta iniciativa. Por tanto, no está recogida en la planificación de actuaciones de la Consejería de Fomento, aunque eso sí, si el grupo proponente acepta la enmienda de modificación que ha presentado el Grupo Popular, sin que sirva de precedente, estamos de acuerdo, ya que va en consonancia en una enmienda *in voce* que nosotros teníamos previsto presentar donde..., porque solicitan la implicación en el desarrollo de la misma de la iniciativa privada empresarial. Y consideramos que es importante que entren también a unar fuerzas tanto la iniciativa privada como el resto de consejerías.

Así que si aceptan la enmienda, pues nosotros votaremos a favor, ya que, desde esta consejería, pues me trasladan que podríamos favorecer la concesión de autorizaciones pertinentes, en el caso de que existan, efectivamente, un operador privado que esté interesado en impulsarla, con las garantías, lógicamente, de que cumplirá todas las premisas medioambientales pertinentes, y de viabilidad, para garantizar un buen servicio que impulse el turismo y que, además, pues evidentemente que tenga su interés económico tanto en Cádiz como en Huelva. Lo que puede repercutir en nuevos puestos de trabajo en ambas provincias, que, la verdad, pues que son tan machacadas actualmente por la crisis.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Nieto, cierra el turno de intervenciones, y nos da luz también a las enmiendas, ¿no?, sobre todo porque hay una *in voce*.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Enseguida le traslado..., es que primero quiero agradecerles a los grupos el respaldo a la iniciativa. Que, efectivamente, Izquierda Unida ha servido de herramienta en el Parlamento, como lo hubiera servido otro grupo parlamentario, habida cuenta del tiempo que tiene y del consenso que genera en ambas provincias desde hace mucho tiempo.

Algunas consideraciones al respecto de las reflexiones que han trasladado sus señorías en el debate. A ver, la demanda siempre está conectada con la oferta, ¿no? Y para nosotros y nosotras es importante la implicación de la consejería, y no solo de ella sino también de la Consejería de Turismo, o de la de Medio Ambiente, o la de Cultura, porque se trata de buscar fórmulas, de ofertar paquetes atractivos que incentiven, efectivamente, el uso de esa línea, sobre todo en el tráfico de pasajeros, con independencia de la viabilidad económica comercial que pueda tener por las pesquerías o por el traslado de mercancías. Y es por eso que nos parece que el impulso público para diseñar esas posibles ofertas atractivas en colaboración con los operadores privados que quisieran acometer la puesta en marcha efectiva de la línea, de la comunicación entre las dos provincias, pues nos parece necesaria.

Y abundando en ese atractivo de la oferta y en ese potenciar algunas de las posibilidades y de atractivos que tienen estas zonas, y que quizás no son tan conocidas como sus excelentes playas, hemos hablado, no en esta comisión pero sí en la de Cultura, creo que fue además el Grupo Parlamentario Ciudadanos, hemos hablado de la necesidad de concretar los actos sobre el V centenario de la Primera Circunnavegación de la Tierra, que tuvo su punto de partida en Sanlúcar, y de las posibilidades que, culturalmente, ofrece de dar a conocer una parte importante, y a la vez desconocida, del legado patrimonial, documental-histórico de la zona.

Por tanto, esa oferta también habrá que plantearla para que sea atractiva la demanda y, efectivamente, merezca la pena explorarla bien en términos de inversión.

No sería la primera vez que se invierte sin tener esa prudencia, y luego es verdad que esas cosas no salen bien. Pero creemos que aquí hay apuesta segura, con tasas de retorno suficientes, y que si la Administración trabaja de manera cómplice con los operadores privados, puede haber una oferta importante que, efectivamente, salde, decía el portavoz del Partido Popular, salde esa demanda sentimental. Y, efectivamente, nos comunique a dos provincias que, inexplicablemente, aún no podemos hacerlo; también es cierto porque atesoramos un patrimonio medioambiental que complica mucho las comunicaciones, pero que, por fortuna, ahí sigue, que también es un reclamo de mucha fortaleza.

Aceptamos las enmiendas, tanto la que se ha planteado por escrito y, bueno, y la *in voce*, si el resto de grupos no tienen problema de que se tramite, pues también la aceptamos.

Gracias, presidente.

10-16/PNLC-000195. Proposición no de ley relativa a la regeneración y renovación urbana en el barrio de Veracruz, y reubicación de las familias de Callejón de los Esparteros, en Antequera, Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última proposición no de ley, que está firmada por todos los grupos parlamentarios de esta comisión. Si les parece a sus señorías, de menor a mayor, y por un tiempo no superior a tres minutos, pueden posicionarse.

En primer lugar, Izquierda Unida Los Verdes, señora Nieto, tiene usted la palabra para esta proposición no de ley relativa a la regeneración y renovación urbana en el barrio de Veracruz, y reubicación de las familias de Callejón de los Esparteros en Málaga..., perdón, en Antequera, Málaga.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con brevedad, porque a la fuerza vamos a ser reiterativos. Hemos firmado varios grupos la iniciativa.

Viene derivada de una visita al Parlamento que hizo el alcalde de la localidad con vecinos afectados por este problema, y que ha tenido un recorrido un poco más accidentado de lo que cabía prever. Había un acuerdo de la anterior legislatura entre estos vecinos, el ayuntamiento y la Consejería de Fomento y Vivienda, para dar satisfacción a su demanda y resolver su problema, que llevaban arrastrando de mucho tiempo.

El ayuntamiento cumplió su parte o dio los pasos que le fueron sugeridos por la consejería para poder optar a esa solución, pero finalmente no se concretó en la resolución del problema, porque hubo algunos cambios que, por parte de la consejería, de manera unilateral, se adoptaron, y que dejaron a los vecinos en mitad de ninguna parte. Esta PNL lo que trata es de superar ese problema y de que se arregle de una manera satisfactoria.

Esta mañana ha hecho algunas referencias el consejero cuando hablaba de la regeneración urbana y de la rehabilitación, o sea que pensamos que sea probable que la iniciativa salga aprobada por unanimidad. Es lo que entendemos que merecerían los vecinos y lo que —a cada uno lo suyo— también merecería un ayuntamiento que ha hecho lo que debe, que no suele ser lo común.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por parte de Ciudadanos, señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Bueno, todos los grupos parlamentarios tuvimos la ocasión de recibir, hace una semana, a estos vecinos, aquí, en el Parlamento andaluz, y a parte de los concejales, al alcalde de Antequera.

Sin duda, estos vecinos, estas familias de Callejón de Esparteros y del barrio de la Veracruz, bueno, pues, sin duda, también son merecedores de que, en la rehabilitación de sus viviendas, sean incluidas las actuaciones de la Junta de Andalucía.

Por eso, esta mañana, en la comparecencia del consejero, en línea con esto, que era con carácter general, yo le pregunté respecto a municipios que se habían quedado fuera, ¿no?, de estos planes. Porque entendemos que ninguno de los vecinos son merecedores de quedarse fuera por divergencias entre ayuntamiento, Junta, etcétera.

Por tanto, bueno, nos alegramos que por parte de todos los grupos parlamentarios nos hayamos puesto de acuerdo en esta iniciativa, en esta propuesta no de ley, para que estos vecinos de Antequera también vean que las administraciones están apoyando la rehabilitación de las viviendas en las que residen o, bueno, las viviendas en las que residían, porque temporalmente han tenido que abandonarlas, porque el estado es realmente lamentable.

Así que no me voy a extender más. Me alegro..., nos alegramos que salga adelante una propuesta, por unanimidad, con esta.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Albert Einstein decía: «hay dos formas de ver la vida: una es creer que no existen milagros, y la otra es creer que todo es un milagro».

Desde luego, los vecinos y vecinas del barrio de Veracruz creerán firmemente que es un milagro todo lo que les ocurra a partir del día de hoy que se aprueba esta PNL, si se llevan a cabo las resoluciones que en ellas figuran. ¿Por qué digo esto? Nada más tenemos que ver el historial y los tiempos de las actuaciones pendientes. Voy a darles solo unos datos.

En el año 2013, se avanza en una solución para nueve familias, que ya llevaban ocho años de retraso en sus necesidades.

En el año 2014, se aprueba, por el Ayuntamiento de Antequera, el Plan de Vivienda y Suelo 2014-2018, donde se les da solución habitacional a nueve familias desalojadas de sus viviendas hace diez años.

En noviembre de 2014, se aprobó, por unanimidad, en este Parlamento, una moción para conveniar una solución entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Antequera.

Señorías, otra vez cito a Albert Einstein: «Si quieres obtener resultados distintos no hagas siempre lo mismo». Por eso, señorías, insto desde aquí a que una vez aprobada esta proposición no de ley por todos los grupos no duerma el sueño de los justos y no se demore más la ejecución de las obras y rehabilitaciones necesarias. Si esto no ocurre, obtendremos los mismos resultados que hasta ahora; es decir, las familias que están pendientes de tener un hogar para su presente y su futuro seguirán sin él.

Parafraseando ahora a Alfred de Musset: «Los proyectos de felicidad son, tal vez, la única felicidad de este mundo». Señorías, me pregunto qué proyecto de vida han llevado hasta ahora estas familias. Algunas llevan más de diez años esperando la solución sobre el hogar en que construir su proyecto de vida. Parece que el derecho a ser feliz de los andaluces se enfrenta constantemente a la lentitud de las instituciones públicas. Este Parlamento y este Gobierno han de tomar seriamente nota de esto. Una familia no puede ser feliz si no tiene una vivienda digna, ni sabe adónde va a vivir ni cuánto tiempo podrá trasladarse de una vivienda a otra para poder llevar a cabo su proyecto de vida.

Por tanto, quiero que esta reflexión que les he expuesto aquí hoy la mediten y vean que la realidad que viven muchos andaluces fuera de estas puertas está llena de incertidumbre. Esta incertidumbre se debe a años de lentitud de las administraciones en resolver asuntos, que incluso ya habían sido tratados y aprobados en este Parlamento. Las situaciones como las que tratamos hoy deben acabar y por tanto dar preferencia de una vez a la solución de problemas como el barrio de Veracruz, que no pueden ni deben ser enquistados por las administraciones públicas.

Han de poner todo su empeño y diligencia en resolverlas. En este caso, con familias que llevan más de diez años esperando una solución. Debemos dar una inmediata solución a los vecinos y vecinas de Antequera que llevan más de diez años en un periplo del que ahora les toca a las administraciones públicas estar a la altura.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Muchas gracias.

Bueno, pues igualmente, en el mismo sentido que los grupos se han pronunciado para..., para..., bueno, apoyar una iniciativa que es de justicia, que llevan más de diez años unas nueve familias sufriendo un periplo por distintas viviendas, después de que tuvieran un problema realmente grave. Y todos conocimos a esas familias porque vinieron de la mano de su alcalde a este Parlamento a presentarnos la iniciativa. Familias que..., que bueno, pues que lloraron, porque realmente el problema ha sido muy grave, porque han sufrido además el olvido y la indiferencia por parte de la Administración.

Yo quiero dar las gracias al ayuntamiento, al Ayuntamiento de Antequera, y a su alcalde, que se implicó desde el minuto cero en este problema y que ha venido hasta aquí, ha ido donde ha hecho falta para solucionarlo. Y realmente hoy estamos aquí debatiendo esto gracias al impulso de un equipo político de un ayuntamiento que decidió impulsar esta iniciativa.

Yo creo que una vez más estamos haciendo esta propuesta gracias a que existe un plan estatal, un plan estatal 2013-2016, que contempla actuaciones de rehabilitación, de regeneración urbana como la que hoy se propone aquí y que dará solución a estas familias. Y que, bueno, hoy hemos tenido la ocasión de debatir en esta comisión. Nosotros vamos a estar, desde luego, vigilantes para que las manifestaciones del consejero de Fomento y Vivienda en relación a las áreas de regeneración y renovación urbana se cumplan.

Y bueno, pues, lamentar que durante todos estos años, desde el año 2007, que ha habido dos planes andaluces de vivienda y rehabilitación, que no había crisis, que ha habido en Andalucía un gobierno socialista, pues que no se haya tenido la prioridad de atender a estas familias. Estas son las cosas que desde el Partido Popular queremos que cambien en Andalucía, porque para nosotros, desde luego, son una prioridad, y así lo hemos demostrado desde el ayuntamiento.

Nada más. Y decir que vamos a estar muy vigilantes en el cumplimiento de los plazos, porque este problema ya no tiene..., no puede esperar más.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, por tres minutos, señora Bustinduy, tiene usted la palabra.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—Gracias, presidente.

Nosotros también firmamos esta proposición no de ley, y por lo tanto venimos dispuestos a apoyarla para darles una solución a estas familias del barrio de Veracruz de Antequera. Y para hacer también y suplir las carencias del Ayuntamiento de Antequera en cuanto al trabajo que tenía que hacer, en un tema que era de responsabilidad claramente patrimonial municipal. Es así, y no se puede llamar de otra manera. Y lo vamos a explicar.

Llevar diez años, dice la portavoz del PP. Cinco nuestros y cinco, los cinco últimos, del Partido Popular. Lleva cinco años gobernando el Partido Popular. El alcalde del Partido Popular propone como única solución a los problemas de estas viviendas que la Junta de Andalucía se haga cargo a través de viviendas de protección de..., de VPO. Pero resulta que son unas viviendas privadas, que por una obra pública de la empresa de Aguas del Torcal, la empresa de agua de Antequera, se..., tienen un problema de estructura. El ayuntamiento, inicialmente, no sabe todavía si es de estructura, mientras se hacen los estudios, si había dañado las..., sacan de allí a los vecinos y les pagan un alquiler: 32.000 euros todos los años en concepto de alquiler. Vamos, yo creo que si el alcalde, ya una vez que se supo, porque ya hubo estudios, que era un problema estructu-

ral y no tenía solución, si les hubiese comprado las viviendas a los ciudadanos, las hubiera demolido, aquí no tendríamos hoy ningún problema. No que hemos seguido pagando dinero público y nos hemos querido enganchar como siempre aquí a que me lo pague..., yo invito y tú pagas, que lo pague la Junta de Andalucía y que la Junta de Andalucía asuma un problema que es claramente, claramente de responsabilidad municipal, porque estamos hablando de responsabilidad patrimonial. Y lo pone de manifiesto claramente que el ayuntamiento es el que está pagando todos los meses esos..., todos los años esos 32.000 euros.

Ahora vamos a plantear, por supuesto, colaboración interinstitucional, de la Junta de Andalucía y también del Gobierno de España, que gracias a que el Gobierno de España tiene un Plan de Fomento de Vivienda de Alquiler y de Rehabilitación, como han tenido todos los gobiernos de España, que parece que aquí lo que hace el Gobierno de España con dinero de todos los españoles tenemos que estar haciéndoles todos los días la ola.

Pero quiero poner..., quiero poner la atención sobre dos cuestiones.

Una. Tiene que hacer los deberes el alcalde de Antequera, porque a estas alturas de la vida no tienen expedientes de ruina esas casas ni tampoco hay expedientes de desahucio. Y digo yo, si conseguimos la financiación para viviendas de VPO, ¿cómo vamos a hacer si el alcalde de Antequera no ha hecho todavía los deberes en cinco años que lleva, para poder adjudicar esas viviendas de VPO cuando ni siquiera hay expedientes de ruina ni de desahucio? ¿Lo vamos a hacer por la cara, o cómo lo vamos a hacer?

Por otro lado, la solución que plantea el alcalde de Antequera es que se haga una promoción de viviendas de 14 viviendas de protección oficial, que cuando él llegó a la alcaldía ya se la encontró hasta con financiación, que eran viviendas de promoción..., que tenía el Ayuntamiento de Antequera ya encarriladas hasta con la financiación...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Bustinduy, tiene que ir terminando.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—... y que las ha perdido. Entonces, lo que vamos a hacer aquí hoy es darles una solución a los ciudadanos de Antequera, si el alcalde termina de hacer los deberes, que todavía no los ha terminado. Y en lugar de venir a lloriquear aquí por las esquinas, lo que tiene que hacer es hacer lo que le corresponde. Porque... Sí, sí, es así de claro. Porque nos podemos encontrar con que estando hoy de acuerdo todo el mundo aquí, llegue la hora y no se puedan adjudicar las viviendas de VPO a estas familias y darles una solución definitiva. Y por otro lado dejar de gastar dinero público, en este caso municipal, esos 352.000 euros que hasta ahora se han pagado de alquiler, y que se podían haber utilizado en comprar...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Bustinduy, tiene que terminar.

La señora BUSTINDUY BARRERO

—..., pero que se siguen pagando cada año.

Y otra cosa, por último, para terminar. Me preocupa que grupos parlamentarios que han apoyado esta PNL crean que es que vamos a rehabilitar las viviendas de Veracruz. No tienen arreglo. Las viviendas, que es..., lo que quiere el alcalde es demolerlas, hacer allí una plaza y que con dinero de la Junta de Andalucía y del Estado, con lo que nosotros estamos de acuerdo, se hagan las viviendas de 14..., las 14 viviendas del camino [...], que él no ha sido capaz de sacar adelante, y se les adjudiquen a estas familias. Pero que haga los deberes, porque nos encontramos que no las vamos a poder adjudicar.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Vamos a pasar al turno de votaciones de las cuatro proposiciones no de ley. En primer lugar, la proposición no de ley relativa al cumplimiento de los acuerdos...

[Intervención no registrada.]

¿Cómo? Es la primera.

La señora NIETO CASTRO

—Sí. Le quería solicitar votación separada en esta, por favor.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Votación separada del punto 1? Sí. Bueno, vamos a... ¿Y el resto juntos? Son dos puntos. Bien.

Votamos... Señorías, si están un poquito atentos terminamos enseguida. Proposición no de ley relativa a cumplimiento de los acuerdos de rehabilitación y de regeneración urbana de la ladera de Zenete, sita en el barrio del Albaicín, de Granada.

Votamos, en primer lugar, el punto 1.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 15 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.

Pasamos a votar el punto 2.

Se inicia la votación.

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

Segunda, segunda proposición no de ley, que tiene tres puntos.

La parlamentaria del Grupo Socialista también ha pedido votación separada del punto 3, que es la enmienda de Ciudadanos, ¿de acuerdo? Por tanto, votamos, primero, el punto 1 y el punto 2.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido rechazados, al haber obtenido 6 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Pasamos a votar el punto 3 del orden del día, que es la enmienda de Ciudadanos.

Perdón, perdón, punto 3, la enmienda de Ciudadanos.

Se inicia la votación.

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

Pasamos ahora a la tercera proposición no de ley relativa a la conexión marítima de Cádiz y Huelva, se entiende que con las enmiendas. ¿Están de acuerdo todos con las enmiendas? Sí, pues entonces se vota en conjunto.

Se inicia la votación.

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

Y, por último, se vota la reubicación de las familias del Callejón de Esparteros, en Antequera, Málaga.

Se inicia la votación.

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

Señorías, se levanta la sesión.

