

# DIARIO DE SESIONES D S P A

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

Núm. 288

X LEGISLATURA

30 de noviembre de 2016

**Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso**

Sesión celebrada el miércoles, 30 de noviembre de 2016

### ORDEN DEL DÍA

#### PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000264. Proposición no de ley relativa al impulso de la colaboración, complementariedad y aumento de la competitividad entre los puertos de Huelva y Sevilla mediante el establecimiento de un acuerdo estratégico de colaboración, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-16/PNLC-000325. Proposición no de ley relativa a la adaptación de las carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Huelva a la práctica del ciclismo, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-16/PNLC-000330. Proposición no de ley relativa a la variante este de Arriate, presentada por el G.P. Socialista.

#### COMPARECENCIAS

10-16/APC-000849. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y desarrollo de las convocatorias en curso de las ayudas al alquiler de vivienda habitual y de especial vulnerabilidad, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-16/APC-001042. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la evolución de los trabajos para la puesta en marcha del metropolitano de Granada.
- 10-16/APC-001076. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado actual y previsiones del metro de Granada, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz, Dña. Modesta Romero Mojarro y D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

10-16/APC-001122. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los nuevos estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

### PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001764. Pregunta oral relativa a cronograma de actuaciones para el nuevo acceso desde Alcalá del Valle a la A-384, formulada por el Ilmo. Sr. D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-16/POC-001795. Pregunta oral relativa a cumplimiento de la proposición no de ley relativa al tren litoral de la Costa del Sol, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-16/POC-001813. Pregunta oral relativa a la firma del convenio para la rehabilitación de la barriada de Santa Adela, Granada, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, ocho minutos del día treinta de noviembre de dos mil dieciséis.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000264. Proposición no de ley relativa al impulso de la colaboración, complementariedad y aumento de la competitividad entre los puertos de Huelva y Sevilla mediante el establecimiento de un acuerdo estratégico de colaboración (pág. 6).

Pospuesta

10-16/PNLC-000325. Proposición no de ley relativa a la adaptación de las carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Huelva a la práctica del ciclismo (pág. 6).

Intervienen:

D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, 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 del Carmen Molina Cañadas, del G. P. Podemos Andalucía.

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

*Votación: aprobada por 9 votos a favor, 6 votos en contra, ninguna abstención.*

10-16/PNLC-000330. Proposición no de ley relativa a la variante este de Arriate (pág. 15).

Intervienen:

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

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

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

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

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

*Votación: aprobada por unanimidad.*

## COMPARECENCIAS

10-16/APC-000849. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y desarrollo de las convocatorias en curso de las ayudas al alquiler de vivienda habitual y de especial vulnerabilidad (pág. 23).

Intervienen:

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

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

10-16/APC-001042 y 10-16/APC-001076. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado actual, evolución y previsión de los trabajos para la puesta en marcha del metropolitano de Granada (pág. 34).

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

Dña. Olga Manzano Pérez, del G.P. Socialista.

10-16/APC-001122. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los nuevos estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (pág. 51).

Intervienen:

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

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

## PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001764. Pregunta oral relativa a cronograma de actuaciones para el nuevo acceso desde Alcalá del Valle a la A-384 (pág. 61).

Intervienen:

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

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

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 288

X LEGISLATURA

30 de noviembre de 2016

---

10-16/POC-001795. Pregunta oral relativa a cumplimiento de la proposición no de ley relativa al tren litoral de la Costa del Sol (pág. 64).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001813. Pregunta oral relativa a la firma del convenio para la rehabilitación de la barriada de Santa Adela, Granada (pág. 67).

Intervienen:

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

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

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y cinco minutos del día treinta de noviembre de dos mil dieciséis.

## 10-16/PNLC-000325. Proposición no de ley relativa a la adaptación de las carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Huelva a la práctica del ciclismo

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a comenzar la sesión. Nunca un diputado ha sido tan esperado como usted, y entonces vamos a comenzar.

Ciudadanos ha retirado la primera proposición no de ley en comisión y solicitará que pueda ir a otra. Y, por lo tanto, pasamos a la segunda proposición no de ley en comisión relativa a adaptación de las carreteras de titularidad autonómica provincial de Huelva para la práctica del ciclismo.

Es una iniciativa que propone el Partido Popular de Andalucía, y que la lleva su señoría, don Guillermo José García de Longoria. Tiene usted la palabra, sabe que por un tiempo de siete minutos, primera intervención, y una segunda, de cinco. Los demás grupos tienen una intervención, de menor a mayor, de cinco minutos.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señor presidente.

Y buenos días a todos los miembros de esta comisión.

Y es evidente el auge que ha experimentado en los últimos años en toda Andalucía, y más en concreto en la provincia de Huelva, la práctica del deporte del ciclismo. En la actualidad, en la provincia de Huelva hay alrededor de ochocientas personas federadas y son más de cincuenta los clubes deportivos ciclistas que existen, y a ellos se unen cientos de personas que practican este deporte a lo largo de nuestras carreteras provinciales.

Muchos clubes de ciclismo y muchos ciclistas nos han trasladado su preocupación ante el estado en el que se encuentran distintas carreteras de la provincia de titularidad autonómica que hacen que aumente el riesgo y la peligrosidad a la hora de practicar este deporte. De hecho, en la provincia de Huelva hemos visto cómo ha aumentado, en este año, el número de accidentes y atropellos de ciclistas de manera considerable y, por tanto, de manera muy preocupante para nuestro grupo. Es evidente que los ciclistas son uno de los usuarios más vulnerables de la vía ante posibles accidentes o atropellos, por lo que consideramos necesario y oportuno comenzar a pensar en ellos también.

En este sentido, entendemos que se deberían poner en marcha iniciativas para su protección y para la reeducación de los conductores en su comportamiento ante la presencia de bicicletas en la carretera a lo largo de los 788,35 kilómetros de vías de titularidad de la Junta de Andalucía en la provincia de Huelva.

En la previsión de infraestructuras creemos, como se está haciendo en muchos países de Europa, que se deberían tener en cuenta unos criterios comunes y establecer un entramado de vías ciclistas o de vías adaptadas a la práctica del ciclismo en sus distintas vertientes, de uso conectivo o de uso turístico, o de ocio, o de uso también deportivo. La mala señalización, la falta de limpieza de los arcones, o la inexistencia de los

mismos en muchas ocasiones son las quejas habituales de estos deportistas en nuestra provincia, y motivos que multiplican, como hemos dicho anteriormente, el riesgo y la peligrosidad de estos deportistas. A esto, además, se le une la falta de concienciación vial de los conductores en algunos casos y, por tanto, la ecuación falta de respeto vial unida a la deficiente o a las deficiencias en las infraestructuras da como resultado un componente explosivo en relación a la propia seguridad de estos ciclistas.

En este sentido, a través de esta proposición no de ley, el Grupo Popular lo que pretende es que la Consejería de Fomento y Vivienda elabore un plan de mejora y adaptación a la práctica del ciclismo, de las carreteras de titularidad autonómica en la provincia de Huelva, puesto que si bien existe un Plan Andaluz de la Bicicleta, este no contempla las carreteras de la provincia, simplemente se basa en el entorno metropolitano y en la propia ciudad.

Por tanto, esta actuación vendría a completar esa adaptación, como digo, de las carreteras de titularidad autonómica a la práctica del ciclismo. Este plan, entendemos, que debería centrarse en mejorar el diseño y mantenimiento de las infraestructuras viarias existentes y eliminar los puntos de alto riesgo y obstáculos para los ciclistas en la carretera, como son: los tramos con pavimento deficiente, los escalones laterales por asfaltado parcial del arcén, las entradas y salidas a la vía de alto riesgo para los ciclistas, la modificación de los protectores laterales con perfil metálico, la eliminación de los reflectores colocados en el pavimento dentro de los arcones o sobre la propia línea blanca lateral.

Asimismo, todos los puntos en donde debería incidir este plan sería la limpieza y mantenimiento de los arcones, solo un arcén limpio, y esto lo saben perfectamente los ciclistas, y en buen estado, es garantía de seguridad para estos ciclistas, y, por desgracia, las carreteras onubenses suelen no estar en perfectas condiciones.

Eso, en cuanto a las carreteras existentes, pero también a través de esta PNL queremos ir un poco más allá y planificar las próximas actuaciones. A nuestro juicio, este plan se centraría en crear infraestructuras viarias que permitan reducir los riesgos, como redes de vías de ciclistas bien diseñadas, arcones más anchos, limpios y señalizados, o rutas señalizadas con preferencia para ciclistas, una vez que se empiecen a proyectar nuevas actuaciones en carreteras en la provincia de Huelva.

Y, como he dicho anteriormente, hay dos factores en relación a los ciclistas: unos son las carreteras o la situación de las carreteras, de las que ya hemos hablado, y otra es el respeto vial hacia estos ciclistas por parte de los conductores. Y, en este sentido, también con esta proposición no de ley pretendemos que estas actuaciones en materia de carreteras se acompañen de un impulso incluso en el desarrollo de una campaña de educación vial que mejore el comportamiento de los conductores en relación a los ciclistas, teniendo en cuenta además, como he dicho también anteriormente, que en este último año en la provincia de Huelva se ha multiplicado el número de atropellos y de accidentes de los propios ciclistas.

Y no se puede decir que este tipo de propuestas no existan y ni tan siquiera que seamos unos ilusos al plantear este tipo de iniciativas, ya que existen ejemplos en Europa. Incluso en nuestro país en el año 2003 se elaboró un informe, para la subcomisión sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico en el seno de los Congreso de los Diputados en relación al ciclismo, que planteaba ya este tipo de cuestiones y que en el día de hoy también nosotros queremos trasladar a las carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Huelva.

Por tanto, y para concluir, no estamos hablando de grandes actuaciones, no estamos hablando de auto-vías, no estamos hablando de metros, no estamos hablando de grandes puertos, sino que estamos hablando

de las pequeñas cosas que importan mucho y que les importan a muchos, y en mi provincia particularmente a miles de personas y a miles de ciclistas. Y quizás, además, estas actuaciones no cueste tanto hacerlas ni en materia presupuestaria ni en materia de inversión ni tampoco en materia técnica. Por eso esperamos contar con el voto favorable y afirmativo del resto de los grupos.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la palabra por un tiempo de cinco minutos.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Buenos días.

Anticipar el voto favorable del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a esta iniciativa que nos trae el Grupo Parlamentario Popular, sobre la que hacemos algunas consideraciones en lo que en concreto nos traslada para llegar a un acuerdo de impulso a la acción del Gobierno, y luego algunas reflexiones en torno al contexto en el que se desarrolla una iniciativa de esta naturaleza.

En concreto, a lo que se refiere a la iniciativa, poco que añadir. Efectivamente, compartimos con el proponente la vulnerabilidad de las personas que hacen ciclismo y la poca adecuación de las vías por las que transitan a una actividad que requiere de unas medidas de seguridad adicionales y también de una concienciación por parte de quienes van en vehículos a motor que, lamentablemente, y como se refiere la iniciativa, en muchos casos no es suficiente. Es un problema que en este caso comparten también con los ciclistas y que, efectivamente, requiere de una inversión pública, de una adecuación de esas vías a unos estándares de seguridad mayores, y también requiere de una inversión en concienciación ciudadana para tomar, efectivamente, en consideración la situación de debilidad en la que se encuentra una persona que va en bici por cualquier tipo de vía. Por tanto, como digo, nuestro voto favorable a la iniciativa, y esperemos que surta los efectos que con ella se persiguen.

Pero, en un contexto más amplio, esta iniciativa está estrechamente vinculada con el Plan Andaluz de la Bicicleta, al que también ha hecho mención el grupo proponente en la argumentación que nos ha trasladado para conformar el voto del resto de los grupos. Un Plan Andaluz de la Bicicleta que cuando nació fue fuertemente contestado, por no decir despreciado y ninguneado, por el Partido Popular. Una estrategia de movilidad sostenible que en relación con otras que debieran haber estado ya en marcha y con fuerza de ley a través de la Ley de Movilidad Sostenible, que no sé si en algún momento de la legislatura llegará a la Cámara..., pero que, efectivamente, trataba de hacer unos nuevos estándares de movilidad dentro de nuestra comunidad autónoma, que por un lado incentivaran unos hábitos de movilidad no motorizada, y por otro lado, efectivamente, adecuaran esos traslados de las personas en vehículos no motorizados. Poner a la persona que va a pie o en vehículo no motorizado por delante y, por tanto, haciendo un esfuerzo inversor en ese sentido. Y, efecti-

vamente, se comenzaba con las ciudades, con las áreas metropolitanas, el plan tenía tres fases, con un horizonte temporal y presupuestario hasta 2020, en el que luego se comenzaba la conectividad entre las distintas áreas metropolitanas, para acabar con unas mallas ciclistas que, efectivamente, garantizaran algunas de las cosas que en esta iniciativa se solicitan en exclusiva para la provincia de Huelva.

Es de justicia decir dos cosas, en nuestra opinión. El plan no avanzó más y no hay un mayor número de kilómetros de carril-bici en las ciudades o en las mayores aglomeraciones urbanas porque la mayor parte de ellas estaban gobernadas por el Partido Popular cuando echó a andar esta estrategia, y los ayuntamientos del Partido Popular pusieron un millón de problemas sobre la mesa para evitar por todos los medios que el plan fructificase. Y también hay que decir, para ser justos, que he hecho referencia al Plan Andaluz de la Bicicleta hablando de él en pasado, porque aunque sigue pintado en los Presupuestos con el mismo cronograma con el que nació, está con un 90% menos de presupuesto del que lo vio nacer. Y con esa escasez de recursos difícilmente no solo se puede afrontar el plan en toda su extensión sino que difícilmente se puede asumir que el Gobierno andaluz está en disposición de cumplir con los compromisos que ya tiene firmados, al menos con las localidades que sí que llevaron a buen puerto sus convenios.

Por tanto, apoyamos esta iniciativa. Esperemos que en el trámite de las enmiendas parciales del Presupuesto se corrija la ínfima dotación presupuestaria que tiene el Plan Andaluz de la Bicicleta, con la cual no alcanza para cumplir con lo ya firmado y mucho menos con querer seguir para adelante con el plan. Y bienvenido al Partido Popular a una movilidad que, efectivamente, es sostenible, es necesaria y genera unos cambios en nuestros hábitos que de todo punto convienen a nuestra economía y a nuestra calidad de vida.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

### El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

La propuesta no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a adaptación de carreteras de titularidad autonómica en la provincia de Huelva para la práctica del ciclismo..., bueno, pues adelantado el voto favorable a esta propuesta no de ley. Pero me gustaría hacer una serie de observaciones, porque nos parece..., esta propuesta no de ley nos parece demasiado abstracta como para hacer una valoración objetiva, una valoración en profundidad sobre la misma y también para entender cuál es la incidencia que tendría para la provincia de Huelva.

Además, entendemos que el punto 2 se refiere..., respecto a la campaña de concienciación se refiere no solo a la provincia de Huelva sino en general, porque tampoco..., bueno, no queda especificado tampoco en qué consistiría dicha campaña.

Además, entendemos que..., por este mismo aspecto, que vemos que no hay mucha concreción, entendemos que hay instrumentos que se podrían haber utilizado con este mismo fin, es decir, se podría haber modificado la Ley de Carreteras de Andalucía o el Plan PISTA, especificando y llevando una obligación de un ancho concreto mínimo de arcén para mejorar la seguridad en la práctica del ciclismo y del viario en general, y que esto afectara además, bueno, pues a toda Andalucía. Entendemos que esa herramienta se podría haber utilizado, en vez de una propuesta no de ley, que no vemos concretamente cómo propone el Partido Popular que se acometa, porque sin duda estamos hablando de una inversión elevada si lo queremos ampliar a toda Andalucía y a todas las carreteras para la práctica del ciclismo.

Apoyamos, por supuesto, esta propuesta no de ley pero entendemos que hay cosas, hay lagunas que..., hay puntos que no están concretados y que quizás habría que ir más allá. Además, el objetivo sería crear una red interconectada, porque recordemos que hay otras carreteras que no son de titularidad autonómica, hay carreteras también —y muchas— de titularidad provincial, de la Diputación Provincial, en este caso de Huelva. Entonces, esas carreteras no tendrían estas normas de seguridad, por eso entendemos que hay que ir más allá y hay que ir quizás a modificar la Ley de Carreteras y valorarlo, claro, y valorarlo, porque esto lógicamente tiene su coste.

En definitiva, nos parece una propuesta que no concreta demasiado sobre cómo hacerlo, pero entendemos el espíritu de la propuesta no de ley y lo apoyamos, porque entendemos que los ciclistas cada vez que salen a las carreteras, tal y como están las carreteras, pues se juegan la vida. Y hace falta una mayor concienciación, tanto conductores de vehículos como ciclistas, para que la práctica del ciclismo no sea una práctica de riesgo, en este caso, en la provincia de Huelva.

Nada más que añadir. Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por parte de Podemos, su señoría la señora Molina. Tiene usted la palabra.

## La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor presidente.

Bien. Adelantar, lo mismo que han hecho los portavoces que me han precedido, que, efectivamente, apoyaremos esta PNL, nos parece lo suficientemente..., además, está redactada en términos muy generales, nos parece necesario, porque estamos hablando, además, de actuaciones relativamente baratas, asequibles y necesarias.

Es evidente, como ya se ha comentado, que los ciclistas son los usuarios de la carretera especialmente vulnerables y frágiles; que cuando el trazado está deteriorado, los arcones no existen o existen pero de forma mal conservada, evidentemente, supone un riesgo añadido al que ya suponen los vehículos motorizados circulando por las vías cuando no están en el estado óptimo para circular.

De cualquier modo, y al igual que ha hecho la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, querría hacer hincapié en lo chocante que resulta que ahora tengan esa preocupación en el Partido Popular, teniendo en cuenta las trabas que han puesto en los sitios en los que han gobernado. Y, por otro lado, también decir que siguen

gobernando en determinadas ciudades y siguen poniendo trabas a la extensión de la red de carriles bici y de los usuarios de las bicicletas.

En este sentido, la proposición que hacen yo añadiría que no solamente se circunscribiera a la provincia de Huelva, sino a todas las carreteras autonómicas de titularidad autonómica, de toda la autonomía, porque hace falta en todos sitios, no solamente en Huelva.

Y ahondando también en lo que se ha comentado sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta, en el que la inversión ha dejado mucho que desear en cuanto a los compromisos iniciales, no parece cuadrar esta apuesta que dice tener en materia de movilidad, tanto de la Junta como del Grupo Popular, con la modernización y eficiencia del transporte público, principalmente, y de los sistemas de transporte ciclista.

En relación al orden de prioridades, recordamos lo siguiente: en relación al Plan Andaluz de la Bicicleta, con el plan que abarcaba del 2014 al 2020, aprobado en enero del 2014, con un presupuesto de 421 millones de euros, que pretendía conseguir un 15% del reparto modal en bicicleta para ámbito urbano y un 10% en ámbitos metropolitanos —entiéndase las carreteras autonómicas de las que estamos hablando—, debemos decir que la Junta aportó en el presupuesto de 2016 el 4,7% de la inversión comprometida para la realización del proyecto, 15 millones de euros. Y, sin embargo, si debe estar culminado en 2020 dicho plan, nos tememos que no se cumplirá el compromiso adquirido en 2014. A este ritmo el plan tardaría en ejecutarse más de 20 años.

El presupuesto para 2016 se redujo a la mitad respecto al previsto para el 2015 y era incluso menor que el del 2014.

Para 2015 se presupuestaron 33 millones y se ejecutaron 18 y para...

[Corte en la grabación.]

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Puede usted seguir.

### La señora MOLINA CAÑADAS

—No sé cómo se ha apagado.

[Risas.]

Bueno, quería decir que ha sido muy poca la apuesta que ha habido por el Plan Andaluz de la Bicicleta, lo que se presupuestó ni siquiera se ha ejecutado y quedan muchos compromisos pendientes.

Sin ahondar más en eso, vuelvo a reiterar el apoyo a la propuesta que nos trae el Partido Popular, pero me parece que habría incluso que hacer una apuesta más fuerte que la que se hace en esta PNL.

Muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señora Romero, tiene la palabra por cinco minutos.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Pues, en principio, yo quiero poner en valor el instrumento con el que cuenta la Junta de Andalucía para la planificación y desarrollo de actuaciones en fomento del uso de la bicicleta, como es el Plan Andaluz de la Bicicleta, aprobado en 2014 y que muchos de los intervinientes ya han comentado y han puesto en valor.

Este plan pues marca todas las directrices de actuación, estableciendo un marco racional y eficiente para la planificación y desarrollo de actuaciones y medidas orientadas al fomento de la bicicleta en Andalucía. Y, además, con unos objetivos muy concretos. Y paso, por ejemplo, a detallar los más importantes, como son: articular y vertebrar el territorio regional y los ámbitos metropolitanos internamente, mediante el establecido en una red de vías ciclistas de Andalucía, que contribuyan a una oferta eficaz y eficiente como base para el desarrollo más sostenible en Andalucía; contribuir al desarrollo socioeconómico y a la disminución de los niveles de desempleo, gracias al impulso de la implantación de la red de vías ciclistas en Andalucía; reducir los niveles de consumo y dependencia energética de Andalucía y reducir, además, los efectos desfavorables del cambio climático; mejorar la calidad de vida de los andaluces y andaluzas, tanto por su contribución a la disminución de emisiones de gases contaminantes y ruidos como por el potencial para mejorar la salud de las personas y prevenir enfermedades físicas y psicológicas; incrementar la participación del transporte en bicicleta en el reparto modal de viajes y facilitar la conexión con el transporte público; motivar en la sociedad el uso de la bicicleta como medio de transporte y de ocio, y también pues incrementar el uso de la bicicleta en las actividades turísticas y deportivas, así *grosso modo*.

Entonces, decir que el Plan Andaluz de la Bicicleta aborda no solo la infraestructura viaria, sino que también aborda pues elementos complementarios como pueden ser el aparcamiento y la intermodalidad.

La verdad es que el desarrollo de estas medidas de fomento del uso de la bicicleta se plantea a tres escalas —territoriales, estoy hablando—: la escala autonómica, metropolitana y la urbana, en la cual pues se desarrollan pues los distintos usos de la bicicleta.

Y decir que a escala autonómica es donde predominan los usos relacionados con el turismo, el ocio y el deporte, más que con el transporte en sí. Y en la escala metropolitana y urbana pues es donde el uso de la bicicleta pues tiene una función muy importante como medio de transporte para viajes cotidianos en su uso simple, como pueden ser viajes en bicicleta o múltiples, la intermodalidad de bicicletas con transporte público.

Además de las escalas de aplicación y la diversidad de usos de la bicicleta, una planificación integral de este tipo exige tener en cuenta la confluencia de competencias entre las distintas administraciones involucradas, algo que consideramos, además, muy importante.

Y, por lo tanto, consideramos desde el Grupo Socialista que esta proposición no de ley planteada —sin menoscabar, por supuesto, su interés y demanda social— pues se encuentra fuera, si no totalmente sí parcialmente, de las previsiones vigentes de desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta, que ya tuvo..., y creo importante recalcar que tuvo su preceptivo trámite de información pública, ya que este pues considera el desarrollo de ejes ciclistas centrados en ámbitos urbanos, en áreas metropolitanas y en los ejes regionales definidos o en red autonómica, que no tienen por qué coincidir con carreteras pues ni de nuestra titularidad, ni siquiera con carreteras en sí, que pueden ser vías verdes, que pueden ser caminos rurales, etcétera.

Entonces, quería dejar constancia de que las prioridades de este Plan Andaluz de la Bicicleta, por el que nosotros abogamos y apoyamos, pues lo que buscan, en principio, pues sería conectar lugares de interés, conectar redes de senderos señalizados.

En fin, no me quiero extender más. Simplemente decir que compartimos la necesidad de concienciación ciudadana sobre la seguridad vial, pero no queremos llevar a engaño a la ciudadanía, e ir en contra de lo establecido en el Plan Andaluz de la Bicicleta pues en este momento no lo vemos.

Muchísimas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el turno de intervenciones el señor Longoria, que es el proponente de esta iniciativa.

### El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí, gracias, señor presidente.

Y, en primer lugar, cómo no, agradecer a los grupos políticos que van a votar afirmativamente esta iniciativa, agradecer también el hecho de que la consideran, además, una iniciativa que puede trasladarse al resto de provincias andaluzas, pero bien es cierto que son los ciclistas y los clubes onubenses los que nos han trasladado a este humilde parlamentario andaluz por Huelva la situación en la que se encuentran las carreteras y, sobre todo, además, como he dicho también en mi primera intervención, a raíz de una serie de atropellos y de accidentes que han tenido lugar en el último año en nuestra provincia, de ahí la concreción en torno a las provincias de Huelva.

Es verdad que han aludido todos los intervinientes al Plan Andaluz de la Bicicleta, pero entendemos además que este plan no es excluyente, es decir, el plan de la bicicleta se puede desarrollar, pero es verdad que esta proposición no de ley va en otro sentido. Y va en otro sentido en relación a que, como bien ha dicho la señora Nieto, el Plan Andaluz de la Bicicleta se centra fundamentalmente en las ciudades y se centra fundamentalmente en el área metropolitana.

En mi provincia, en la provincia de Huelva, esto supondría actuar simplemente entorno alrededor de 50 kilómetros de red de titularidad de la Junta de Andalucía.

Por lo tanto, el resto, casi seiscientos kilómetros restantes de la red de la titularidad de la Junta de Andalucía no se actuaría. Estamos hablando de carreteras como la Palma-Valverde, La Puebla-Villanueva de las Cruces, la carretera de Cabezas Rubias, la carretera de Lucena a Rociana, etcétera.

Por tanto, como digo, no es excluyente del Plan Andaluz de la Bicicleta, plan por otra parte que estamos de acuerdo en que al menos en la provincia de Huelva se encuentra en estos momentos paralizado. No fue precisamente el Ayuntamiento de Huelva, esos ayuntamientos que pusieron problemas y trabas en la elaboración sino todo lo contrario. Y, desgraciadamente, hace unos meses conocimos que ese proyecto está parado en la ciudad de Huelva, absolutamente parado y recogido, esa paralización además en documentos oficiales. Por tanto, no es excusa para votar en contra del Plan Andaluz de la Bicicleta. De hecho, una de su desarrollo lo hizo el Grupo de Izquierda Unida, y el Grupo de Izquierda Unida va a votar favorablemente a esta iniciativa.

Y en cuanto a la concreción o a la falta de concreción que aludía el Grupo Ciudadanos, es verdad que se establece la elaboración de un plan, un plan que hemos desarrollado a lo largo de nuestra primera intervención, señalando en la mejora de tramos con pavimentos deficientes, en escalones laterales, en las entradas y salidas a las vías de alto riesgo, en la mejora de los arcenes... Es decir, es verdad que hay que hacer en general, en el sentido de que son los técnicos de la consejería los que tendrán que determinar las actuaciones que deben llevar a cabo, pero si bien es cierto que hemos trazado un poco el camino por donde deben ir esas actuaciones.

Y, lógicamente, este plan de mejora iría tanto a las carreteras que ya existen en la provincia de Huelva de titularidad autonómica, como en las futuras carreteras, si alguna vez la Junta de Andalucía construye algún kilómetro nuevo de carreteras en la provincia de Huelva. Porque quiero recordar también que desde hace 14 años no construye ni un solo kilómetro nuevo de carreteras, que fueron los seis últimos kilómetros de la auto-vía entre Huelva y Punta Umbría, y esa es la realidad que vivimos en nuestra provincia.

En cuanto a las relaciones entre las distintas administraciones, también le quiero recordar al Grupo de Ciudadanos que hace dos años una iniciativa muy parecida fue aprobada en la diputación provincial de Huelva para adaptar las carreteras de la provincia o de titularidad provincial a la práctica también del ciclismo. Fue aprobada. En este punto no sé qué trabajos se han desarrollado, pero también es verdad que estamos de acuerdo en que estas administraciones se deben poner o deben poner en común este tipo de actuaciones para, como digo, mejorar la seguridad de los ciclistas, mejorar la práctica del ciclismo en sus tres vertientes, como hemos comentado tanto en la colectividad, en el ocio del turismo, como en el propio deporte.

Y sí quiero terminar insistiendo, en agradecimiento a los tres grupos que van a apoyar esta iniciativa, agradecer a los ciclistas, a los miles de ciclistas y a los clubes de la provincia de Huelva, que por fin van a tener un elemento para que la Junta de Andalucía trabaje un poco más en su seguridad y en la práctica del ciclismo, y lamentar que el Partido Socialista busque en el Plan Andaluz de la Bicicleta una excusa no válida, como se ha demostrado ciertamente, para votar en contra de esta iniciativa.

Muchas gracias.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias.

## 10-16/PNLC-000330. Proposición no de ley relativa a la variante este de Arriate

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente iniciativa, proposición no de ley en comisión, relativa a variante este de Arriate. Formula la defensa de la misma, doña Rocío Arrabal, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene usted la palabra por un tiempo de...

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todos.

Permítame saludar a los alcaldes y a los representantes públicos, que hoy nos acompañan aquí en el Parlamento, de distintas localidades de la serranía, viendo este debate hoy en público, el debate de esta iniciativa. Representantes de Arriate, de Setenil, de Olvera, de Torre Alháquime, de Alcalá del Valle, de poblaciones que se sienten afectadas por esta variante y por el debate que hoy estamos teniendo aquí.

Agradecer su presencia, como he dicho aquí, muestra del interés por esta infraestructura, y que así me lo han manifestado en diferentes ocasiones, y a su trabajo constante y diario en cada una de sus localidades.

Hoy, el Grupo Parlamentario Socialista trae a debate una proposición no de ley en la que se insta al Consejo de Gobierno a priorizar las obras de la variante este de Arriate, con el objetivo de mejorar la conectividad entre los municipios de Setenil y Arriate con Ronda. Unas obras que fueron suspendidas por falta de financiación durante los años de crisis, y estando en un 40% de ejecución.

Como bien se explica en el cuerpo de la iniciativa, el Gobierno central, el Gobierno del Partido Popular ha llevado a cabo durante los últimos años una política económica de austeridad, que ha mermado las posibilidades de ejecutar un número importante de obra pública necesaria en nuestra comunidad autónoma, y ha frenado el desarrollo socioeconómico de Andalucía, y, por ende, de esta comarca que nos trae aquí a debate y su infraestructura, que es la variante este de Arriate.

Dicho esto, esta infraestructura es necesaria, y nos consta que siempre ha sido una prioridad para el Gobierno de la Junta de Andalucía. Al igual que ha sido una prioridad la puesta en marcha del nuevo hospital de Ronda, hospital de la Serranía, que lo pongo aquí de ejemplo porque influye y afecta a la misma comarca.

Esta, la variante de Arriate, supone una mejora de las comunicaciones de la comarca con un fuerte potencial turístico, y a ninguno se nos escapa, al igual que la variante de Arriate canalizará los más de 4.000 vehículos que circulan diariamente entre Setenil y Ronda, a la espera, que ya desespera con cero euros de inversión que el Gobierno central, durante los últimos cinco años, ha hecho al ferrocarril Bobadilla-Algeciras, a la electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras, que supondrá, sin duda alguna, un fuerte impulso para el desarrollo de esta comarca.

Esperamos el apoyo de todos y cada uno de los grupos políticos a esta iniciativa y al desarrollo que esta comarca se merece de la mano de esta infraestructura.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.  
Pasamos a turno de intervenciones.  
Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con brevedad, entre otras cosas, porque esta iniciativa, no en estricto sentido una iniciativa de impulso al Gobierno, sino de apoyo a la acción del Gobierno, esta variante con un presupuesto de algo más de cinco millones de euros, pendientes de ejecución más o menos un 60% —como ya ha referido la señora Arrabal, proponente de la iniciativa— y paralizada en el 2010, así que, bueno, pues seis años de retraso en cuanto al compromiso adquirido con la ciudadanía de las zonas beneficiarias de la infraestructura, y una intensidad media diaria de vehículos, efectivamente —que también lo ha referido ella—, de unos 4.000 vehículos diarios.

Decíamos lo de que es de apoyo al Gobierno más que de impulso a su labor, porque ya ha sido anunciada por el consejero su reinicio. Hizo el anuncio en Málaga el pasado 20 de septiembre, dentro de un paquete de obras paralizadas que se van a retomar, porque tienen un grado de ejecución aceptable, y que se van a financiar con cargo, si seguimos las palabras del consejero en aquel anuncio, a una bolsa de financiación de 290 millones de euros.

Desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, estamos completamente de acuerdo que esta obra se remate. De hecho, el acuerdo viene precedido de un acuerdo favorable también de la comisión en la legislatura pasada. Es cierto que va a redundar en un beneficio objetivo para la comarca, aunque ha estado poco afortunada la señora Arrabal, eligiendo el ejemplo del hospital de la Serranía de Ronda como uno de los acicate o revulsivo, porque el hospital a día de hoy, más que una solución, es una fuente inagotable de problemas, que no es ámbito de esta comisión mencionar, pero sí decirles que algunos de sus compañeros les pueden contar hasta qué punto es un ejemplo de que en este momento solo les está llevando preocupación a las personas que viven en la zona.

Así que nada, nuestro voto favorable, queremos que esta obra se remate como otras tantas que no se terminaron en su día, que efectivamente vertebran la conectividad y facilita la conectividad entre poblaciones que lo necesitan mucho.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.  
Pasamos el turno ahora a Ciudadanos.  
Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Bueno, adelanto también el voto favorable a esta propuesta no de ley. Recordemos que es una actuación, como ya se ha comentado anteriormente, una actuación que se empezó a llevar a cabo, que se licitó en agosto de 2006, estamos hablando ya de hace diez años, y es una obra que se abandonó, es una obra que se estaba financiando y se seguirá financiado con fondos europeos. Y, bueno, es uno de los muchos casos en los que los ciudadanos no terminan de entender por qué, por qué se abandona una obra que viene con fondos europeos, que no son fondos propios con autofinanciada, y que, bueno, que ahora afortunadamente, y nos alegramos mucho de ello, se vuelve a retomar, porque es una zona, la zona entre la provincia de Cádiz y de Málaga, la zona de Setenil, Alcalá del Valle, Olvera, Ronda, es una zona que no está muy bien comunicada, es una zona con una orografía complicada, y con muchas necesidades de comunicación, y necesitaban esta carretera, necesitan otras muchas actuaciones y, sin duda, bueno, es positivo, es positivo aunque no terminamos de entender por qué durante tantos años ha estado en el olvido habiéndose, habiéndose, incluso se empezó en abril de 2009, en mayo de 2010 se paralizó, y es una obra necesaria, necesaria desde el punto de vista de la seguridad y desde el punto de vista de desarrollo económico de la zona, porque sin duda también los vehículos pesados que ahora mismo cruzan por Arriate deberían, tienen la opción o de cruzar o dar un rodeo de 19 kilómetros. Entonces, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de la productividad empresarial y de los pequeños empresarios y las empresas de transporte es, sin duda, beneficioso, y desde el punto de vista de los ciudadanos y de su calidad de vida también, es algo muy reclamado.

Por tanto, apoyamos, sin duda, esta propuesta no de ley, y esperamos que se haga realidad pronto.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—En nombre del Grupo Parlamentario de Podemos, señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, adelantar también, como han hecho los portavoces anteriores, que en este caso también vamos a apoyar la iniciativa.

Efectivamente, no es una propuesta que vaya a impulsar nada, porque ya lo había adelantado el señor consejero que estaba contemplado dentro de los presupuestos de este año, en la finalización.

Comentarle al portavoz de Ciudadanos que el motivo de que se frenase, en el momento en el que se frenó la obra, paralizada hace casi seis años, no es otro que el inicio de la crisis, porque por ello se suspendió en 2010, por falta de financiación a finales de ese año. La nueva carretera estaba pendiente, le faltaba..., alrededor del 40% de su ejecución tenía hecho, estaba medio a hacer, y tenía un presupuesto de 5,3 millones de euros, quedándose inconclusa. El consejero ha informado al Consejo de Gobierno sobre la reanudación de esta actuación, al igual que sucederá con otras muchas en Andalucía, según contemplan los presumpes-

tos que tenemos para el 2017, con una inversión total de unos doscientos noventa millones de euros. Dijo, en palabras textuales, el consejero que se priorizan aquellas actuaciones que fueron suspendidas por falta de financiación durante los años de la crisis y que se encontraban en un avanzado estado de ejecución, lo cual nos parece, de entrada, muy pertinente; de entrada, digo, porque no en todos los casos se dan las mismas circunstancias, pero en esta consideramos que sí es así.

Podemos comprobar que, dentro del capítulo de presupuestos de la consejería y en relación a los gastos cofinanciados con Feder, no sabemos exactamente cuál es el porcentaje que correspondería poner a la Junta, entendemos que alrededor de un 20% probablemente, para la ejecución de esta variante, pero entendemos de cualquier modo que es una obra necesaria y es justo que se les ofrezca a esos cuatro mil vehículos, que decía en la exposición de motivos que usan la vía y el tráfico pesado también que se eliminaría de muchos centros urbanos. Está más que justificada la puesta en marcha de la obra, en este caso como en otros, cuya pretensión es la articulación eficiente del territorio andaluz. Cabe recordar que la Junta ya anunció la inclusión en los presupuestos de este año de todos esos fondos, lo cual quiere decir que priorizarlos nos parece también adecuado, y por eso, además, apoyaremos la propuesta.

Aunque seis años después el anuncio de reactivación de las obras de esta variante viene a aliviar algunas carencias, la ciudad del Tajo también tiene otras demandas: la mejora de la conexión con la capital malagueña y de las vías con San Pedro de Alcántara, y otras zonas de los pueblos que comunican con el Valle del Alto Genal. Hay demasiadas demandas, el arreglo de carreteras de acceso a muchas localidades que también son necesarias, y la variante de Arriate nos parece una de ellas, de las más importantes. De todos modos, la denuncia que hacen desde el Ayuntamiento de Ronda de reclamar muchas más obras no siempre son las más adecuadas.

Se calcula que entre Arriate y Setenil de las Bodegas circulan unos cuatro mil vehículos y muchos camiones, eso lo justifica de sobra, no otras obras que hay pedidas por las cercanías y que no tendrían la misma justificación, obras importantes para el desarrollo socioeconómico de la comunidad. También hay que tener en cuenta, asimismo, el desarrollo socioambiental, nunca olvidemos que el desarrollo social y el económico no se pueden desligar del ambiental, están indisolublemente ligados, pues las bases del desarrollo de nuestra sociedad tienen sus cimientos en los siguiente tres pilares: social, económico y ambiental, y no podemos obviar ninguno de los tres porque se romperá un frágil equilibrio, del que además debemos ser muy conscientes en este momento de la historia, en que hemos visto con toda crudeza las consecuencias de olvidar algunos de ellos, y esto solo lo puntualizo aquí porque se habla de la exposición de motivos de desarrollo socioeconómico, olvidando esa tercera pata que también es muy importante...

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señoría, le ruego vaya terminando.

**La señora MOLINA CAÑADAS**

—... y a tener en cuenta, que es la ambiental.

Y, bueno, ya que me queda poco tiempo, solamente reiterar el apoyo a la propuesta, como no puede ser de otra manera en este caso.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Molina.

Señor Romero, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos.

El señor ROMERO MORENO

—Gracias, señor presidente.

La denominada variante de Arriate es una vía en construcción que desde la carretera A-367, a la altura del denominado Puente de la Ventilla y atravesando por la zona denominada Parchite, llega a la carretera Ronda-Setenil de las Bodegas, una vía que cuando esté en servicio va a comunicar directamente, a través de la A-367, la provincia de Cádiz, los municipios de Setenil de las Bodegas y Alcalá del Valle, con la provincia de Málaga, con Ronda y con sus pedanías.

Actualmente, la comunicación pasa por cruzar directamente por Arriate, o cuando se trata de tráfico pesado a dar un largo rodeo. Ese cruce por Arriate genera importantes trastornos en la circulación en las calles de ese municipio, con un itinerario que transcurre por calles muy estrechas, en algunos puntos no hay espacio suficiente para que se crucen dos vehículos a la vez, de tal manera que autobuses, camiones, turismos deben pararse a mirar por un espejo de pared por si en sentido contrario viene algún otro vehículo. El importante volumen de tráfico, las dificultades que presenta la travesía hacen que a diario se produzcan embotellamientos y problemas de circulación, con grave riesgo para los usuarios de la vía. A los perjuicios que causa esa comunicación terciarista hay que sumar el hecho de que la referencia hospitalaria, educativa y de servicios de los municipios gaditanos de Setenil de las Bodegas y de Alcalá del Valle es precisamente la ciudad de Ronda. Esta necesidad se tiene en Arriate desde hace muchos años, así que estamos totalmente de acuerdo con que se inste al Consejo de Gobierno a que priorice esta obra.

Como de acuerdo estábamos el 11 de abril de 2013, cuando se aprobó una propuesta nuestra, muy similar a esta, por unanimidad y en esta misma comisión, PNLC aprobada que, por cierto, el Gobierno andaluz del PSOE despreció, como viene siendo su costumbre para con este Parlamento.

Hoy, casi cuatro años después, traen de nuevo una PNLC con la misma finalidad ustedes, los responsables, los representantes del Partido Socialista, con la misma finalidad pero con una literatura que les retrata perfectamente, pues prácticamente la mitad de su exposición de motivos la destinan ustedes a buscar justificaciones, proyectando, como siempre, su culpa en los demás. Vienen a decir que ustedes tenían intención de hacer esta obra, pero que no se lo ha permitido la crisis, la Unión Europea, el Gobierno central... Eso es sencillamente falso, ustedes no han ejecutado la variante de Arriate porque no les ha dado la gana, no la han ejecutado por desidia, y es por esa desidia por la que debían pedir disculpas a rondeños y arriateños, entre otros. Desidia porque esta actuación estaba prevista en el Plan MAS CERCA desde el año 2004, y por tanto

podía haber estado concluida varios años antes de que estallase la crisis, y, sin embargo, ustedes no la iniciaron a tiempo. Desidia porque la finalización de la obra requería solo unos tres millones de euros adicionales para su conclusión, una cantidad ínfima para una consejería, que en el peor de sus ejercicios ha contado con más de quinientos millones de euros a su favor. Desidia porque la actuación se ha incluido en las memorias del programa 5.1.B de todos los presupuestos, año tras año, como obra que se iba realizar en ese ejercicio y, a pesar de ello, las obras fueron abandonadas e invadidas por la maleza.

Señorías del PSOE, la inactividad de su Gobierno no es responsabilidad ni de la crisis, ni de la Unión Europea, ni del Gobierno central, es suya propia, es propia de su desidia. En fin, si después de 12 años deciden ustedes ponerse a trabajar, y acometer, de una vez por todas, la conclusión de la variante este de Arriate, nosotros no vamos a ser obstáculo, votaremos a favor, a pesar de no compartir una parte importante de la motivación. Pero proponemos una enmienda, no tiene sentido que pidamos al Consejo de Gobierno que se priorice una actuación que el mismo Gobierno ha excluido de sus prioridades y pospuesto en su planificación estratégica en materia de carreteras.

El Plan PISTA recoge en su página 241 como actuación a largo plazo, cuya ejecución está fuera del horizonte del plan, la actuación denominada nuevo trazado Setenil A-367, variante este de Arriate. Salvo que pretendamos que la priorización que ustedes proponen sea una priorización para dentro de cuatro años, parece lógico que se suprima esa mención. Y, en ese sentido, le hemos presentado una enmienda para que también el Gobierno elimine de su planificación estratégica, como obra a largo plazo, todo lo que tenga que ver con la variante este de Arriate. Yo creo que se lo merecen los ciudadanos arriateños, se lo merecen los ciudadanos de toda la comarca de Ronda y de los municipios de Cádiz, Alcalá del Valle y Setenil de las Bodegas, pero no se lo merecen ahora, se lo merecían hace 15 años. Ya va siendo hora de que, de alguna forma, les restituyamos.

Muchísimas gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Cierra el turno de intervenciones la señora Arrabal, y le ruego que se manifieste acerca de la enmienda, la única que hay, del Partido Popular.

Tiene usted la palabra.

## La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señor presidente.

Agradecer el apoyo de todos los grupos políticos, creo que es muy importante el respaldo de todos y cada uno de los grupos parlamentarios a la aprobación de esta proposición no de ley, que es necesario que se acometa cuanto antes. Agradecer el tono de todas y cada una de las intervenciones, salvo..., no puedo estar de acuerdo con el tono, que entiendo que no entraba tampoco dentro de esta unanimidad, del Partido Popular. Y ahora voy a hacer referencia al porqué.

Con respecto a las justificaciones, todos sabemos que una inversión pública requiere de inversión, y todos sabemos cuáles son las políticas económicas que el Partido Popular ha imprimido durante los años de gobierno. O sea, si usted me dice a mí que ha sido desidia, piensa el ladrón..., le digo yo a usted que piensa el ladrón que son todos de su misma condición, porque desidia la que ustedes han tenido desde el Gobierno central a esta comunidad autónoma. Maltrato, desidia, así es como el Partido Popular central nos está tratando y nos trata a nosotros, así que no ponga en su forma de trabajar la nuestra, porque si ustedes son así, nosotros no.

Piensa el ladrón que son todos de su misma condición, y a los hechos me remito. Hoy está la presidenta de la Junta, Susana Díaz, en Bruselas, reclamando que se cumpla y que se ejecute el Plan Juncker, con una infraestructura que es de vital importancia para nuestra comunidad autónoma, como es la Algeciras-Bobadilla, que hoy yo aquí la he citado porque esta comarca también la necesita, y ustedes no han invertido ni un solo euro. Pero no podemos decir lo mismo de las inversiones que se han hecho en Galicia, de las inversiones que se han hecho en Barcelona, de las inversiones que se han hecho en Valencia. O sea, ¿qué me está contando? ¿Quién se cree lo que usted ha dicho? ¿Desidia, cuando ha habido que priorizar en los presupuestos...? En esta comunidad autónoma se han priorizado las personas, se ha priorizado la Ley de Dependencia, se ha priorizado la educación, la sanidad. ¿Qué me está diciendo? Sea realista, ya está bien, ya está bien de mentir y ya está bien de tergiversar la realidad. Para hacer obra pública hay que invertir y hace falta dinero, eso es así. Eso es así.

Tercermundistas las obras o las..., más que las obras, el ferrocarril. Tenemos una línea de ferrocarril sin electrificar, sin el ancho europeo, eso es tercermundista. Y les invito a que vayan a verla, les invito a que vayan a ver y comprueben cómo sí el ferrocarril Bobadilla-Algeciras es tercermundista, y ustedes cero euros. Esa es la realidad, así que ni desidia..., la que ustedes tendrán, desde luego por nuestra parte no hay desidia ninguna.

Con respecto al... Ah, otra cosa antes de pasar a la enmienda. Es cierto que en 2013 se debatió una iniciativa de la variante de Arriate, es cierto que nosotros estamos gobernando y también es cierto que estábamos gobernando junto con Izquierda Unida y que esta consejería era de Izquierda Unida, también se lo recuerdo, que nada más que nos ha nombrado a nosotros. Es verdad que hubo una iniciativa en este mismo sentido, pero también le recuerdo que teníamos un pacto de gobierno.

Con respecto a la enmienda, la enmienda no la vamos a apoyar, porque yo no sé si son conscientes realmente de lo que piden con esa enmienda. Están pidiendo que la saquemos de programación, que la saquemos del PISTA. Lo que no existe en el PISTA no se puede ejecutar, y nosotros estamos pidiendo que se ejecute y ya, con lo cual no podemos aceptar esa enmienda porque la sacaríamos de programación. ¿Vale?

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Le ruego vaya terminando.

**La señora ARRABAL HIGUERA**

—Nada.

Para terminar..., quiero terminar esta intervención como la empecé, agradeciendo a todos los grupos políticos el apoyo a esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Vamos a pasar a la votación, señorías. Señorías, vamos a comenzar la votación. Por favor, ruego un poquito de silencio, señor Romero, es una cosa... Señora Arrabal y señor Romero, por favor.

Proposición no de ley en comisión relativa a la adaptación de carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Huelva, práctica de ciclismo, que formula el Grupo Parlamentario Popular Andaluz.

Se inicia la votación.

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

Queda aprobada.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley en comisión, relativa a la variante este de Arriate, una referencia histórica para todos, sobre todo para los que somos malagueños.

Se inicia la votación.

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

Señorías, suspendemos la comisión hasta las 11:30, que es cuando se incorpora el consejero.

[Receso.]

## **10-16/APC-000849. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y desarrollo de las convocatorias en curso de las ayudas al alquiler de vivienda habitual y de especial vulnerabilidad**

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, reanudamos la comisión.

Y, en primer lugar, solicitud de comparecencia del excelentísimo consejero, que formula el Partido Popular, a fin de informar sobre el balance y desarrollo de las convocatorias en curso de las ayudas al alquiler de vivienda habitual y de especial vulnerabilidad.

Consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Efectivamente, la comparecencia que nos va a ocupar ahora se trata del desarrollo de la convocatoria de ayudas al alquiler de vivienda habitual y de especial vulnerabilidad.

Y les quiero señalar que, como saben ustedes, hemos aprobado el Plan de Vivienda y Rehabilitación con el horizonte 2016-2020, que se articula fundamentalmente como un instrumento de política social, pero que, de manera complementaria, tiene también un objetivo, que es contribuir al desarrollo de la actividad económica y de empleo en un sector que saben ustedes que ha tenido una fortísima contracción en los últimos años, como consecuencia de la crisis. Entre los objetivos fundamentales del plan se sitúa el fomento del alquiler, así como facilitar el acceso a una vivienda digna a las personas que tienen menos recursos y, por tanto, más dificultades, lógicamente, para hacerlo.

En lo que se refiere a las ayudas al alquiler, hay tres apartados, complementarios entre sí. Uno, que tiene que ver con la línea de ayudas a personas o a familias en situación de emergencia social, que han sido víctimas de una situación de desahucio. El segundo de los temas tiene que ver con ayudas a familias en situación de vulnerabilidad, y el tercero, también, una línea de ayudas al alquiler para familias con recursos limitados.

En el horizonte hasta 2020 estimamos que se van a beneficiar en torno a 32.200 familias, con una inversión global de algo más de 58 millones de euros.

De manera particular, en relación con la convocatoria de alquiler del año 2016, les quiero señalar que el pasado 5 de julio, como conocerán, se publicó en el *BOJA* la orden que desarrollaba esta convocatoria para el ejercicio 2016 y, en esta ocasión, está planteado en esa convocatoria la inclusión de lo que antes fueron dos convocatorias diferenciadas y complementarias, la de vulnerabilidad y la de renta limitada.

La pretensión con esta convocatoria es subvencionar hasta el 40% las rentas de alquiler de las familias, sin que estas ayudas puedan superar los 200 euros mensuales, aunque sí podrán complementarse estas

ayudas hasta alcanzar incluso un máximo hasta del 80% a aquellas personas que acrediten estar en una situación de especial vulnerabilidad por encontrarse en riesgo de exclusión social.

Los solicitantes deben ser titulares de un contrato de alquiler destinado a vivienda habitual y permanente, y la renta mensual del contrato no podrá superar los 500 euros mensuales. También se tiene en cuenta a todos los miembros que componen la unidad de convivencia del solicitante, entendiendo como tal el conjunto de personas que están empadronadas en la vivienda para la que se pide la ayuda en el momento de presentación de la solicitud.

La convocatoria cuenta con una línea de ayudas que tiene un montante de 16.300.000 euros y, como saben, porque lo hemos debatido en algunas ocasiones en esta comisión, la solicitud de estas ayudas ha conllevado, en convocatorias anteriores, una tramitación dificultosa y más lenta de lo que nos hubiese gustado. Saben ustedes cuáles son las razones, no me voy a referir a ellas. En todo caso, si en el debate surge, lo haremos. Pero nuestro propósito es que la culminación de esta convocatoria de 2016 se acabe sustanciando prácticamente en la mitad de tiempo de lo que ha tardado la anterior convocatoria.

En ocasiones anteriores, se les planteaba a los solicitantes solo que cumplimentaran un formulario, con sus datos, y no había ninguna petición de documentación más. Lo que hemos hecho en esta ocasión es, por un lado, buscar la cooperación también de entidades públicas colaboradoras, ayuntamientos o empresas municipales de vivienda en diferentes lugares de Andalucía, y, por otro lado, para dar la mayor celeridad y, lógicamente, reducir toda la carga burocrática que lleva una concurrencia competitiva con un volumen de solicitudes muy importante, 18.753 solicitudes presentadas en esta convocatoria, que ya han sido grabadas todas y revisado el sistema informático, pues, lógicamente, en origen, pedirle a cada uno de los solicitantes que acompañaran a la propia solicitud una información complementaria, que es el contrato de alquiler, la documentación que, en definitiva, hace falta para tramitar correctamente esa demanda.

En este momento, se han revisado ya el 40% de las solicitudes, y estamos trasladando en pocas fechas la subsanación, la demanda de subsanación a los diferentes ciudadanos, las diferentes familias que, por una u otra razón, al análisis de la documentación presentada, necesitan hacer alguna aportación complementaria.

Estamos, además, saben ustedes, procediendo a pagar las ayudas del alquiler de la orden de 2015. En este momento, aunque no sea la demanda y la petición del objeto de la comparecencia de hoy, sobre la anterior convocatoria de 2015 se presentaron 29.787 solicitudes, se resolvieron favorablemente 10.943, por un montante de ayuda global de 14.324.815 euros, y, hasta la fecha, mañana tendremos un nuevo dato, porque se van actualizando cada miércoles, mañana... Perdón, hoy, al final de la mañana, tendremos nuevos datos. Pero con los datos del miércoles pasado, que es cuando se acaban computando los pagos nuevos que se han hecho, estamos en un desembolso de esa línea de ayudas, y hablo de ayudas a las rentas limitadas, del 62,2%, con un importe de 8.900.000 euros, al que se unió, lógicamente, toda la línea de ayudas a familias vulnerables, que ahora están incluidas en esta orden que, lógicamente, está desembolsado al 100%, y representó una ayuda también a 2.600 familias. Junto a esto, conocen ustedes también que hay una convocatoria que está abierta de forma permanente, que no está en concurrencia competitiva, por razón de las personas a las que se dirige, en especiales circunstancias de emergencia social, incusas en procedimientos de desahucio o de ejecución hipotecaria, y se trata de una línea de ayuda que reforzamos en el verano del año pasado. Por

cierto, no sin crítica, pero me parece menos relevante ese tema, que ha permitido también prestar ayuda a 322 familias, que han recibido una ayuda con un montante global superior al millón de euros, 1.033.148 euros.

Les quiero señalar también que para el próximo ejercicio 2017, una vez que el presupuesto del Gobierno esté aprobado por el Parlamento —espero que sea en pocas fechas, lógicamente, y con el calendario previsto—, estaremos haciendo también en el primer trimestre, por tanto, mejorando los tiempos de convocatoria y de respuesta, estaremos haciendo la convocatoria de ayudas al alquiler del año 2017, de forma que podamos también acelerar tanto la convocatoria como la resolución de la misma, y la transferencia de los fondos a las familias que así acaben siendo solicitantes y acaben, en ese proceso de concurrencia competitiva, teniendo el derecho a la ayuda.

Tendrá un montante inversor, también, de en torno a 16 millones de euros, que es lo que contemplan los presupuestos de la Junta de Andalucía o el proyecto de presupuestos de la Junta para este próximo año.

Y, por tanto, esto es lo que yo quería trasladarles en esta primera intervención. Y estoy, lógicamente, a disposición de lo que ustedes quieran considerar en una segunda intervención.

Gracias, señor presidente.

### La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Tiene el turno la portavoz del Grupo Popular, la señora Martínez.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señor consejero, bueno, gracias por su comparecencia en un tema muy importante y del que debo decirle, señor consejero, que creo que, al igual de otros portavoces y diputados de este Parlamento de Andalucía, pues, tenemos llamadas constantes para ver en qué punto se encuentra la tramitación de la Orden de Ayudas al Alquiler de marzo de 2015. Créame que..., que..., bueno, no exagero si le digo que tenemos llamadas desesperadas, desesperadas. Y usted lo debe saber. O sea, no destapo ninguna novedad. Por lo tanto, esta comparecencia la hacemos para que usted respondiera, justamente a ese dato fundamental, que es el más sensible, y del que usted no ha dicho absolutamente nada. Nosotros el último dato que tenemos conocido al respecto es que se habían abonado pues del orden de un 15% de las ayudas. Lo cual nos parece bastante..., bastante poco, ¿no? No sé si en este momento, o este miércoles, según usted ha dicho, que se va a actualizar la información, tendremos ese dato. Me parece que el último dato que se dio aquí fueron 4.200. Y si usted ha dicho que se han aprobado 10.000, ¿no?, pues entonces, bueno, ese es el porcentaje. No sé si antes lo he dicho mal, ¿no? Ese es el porcentaje.

Pero, en cualquier caso, yo lo que le pregunto es, bueno, pues qué está pasando para que realmente esas órdenes de pago no lleguen inmediatamente, señor consejero. Es que, de verdad, es que estas ayudas están destinadas a personas que tienen una necesidad urgente de esa ayuda al alquiler. Y por eso..., hombre, de las 29.695 solicitudes que se presentaron, pues, en primer lugar, a mí me gustaría señalar que se ha que-

dado mucha gente fuera, que ha llegado a poca gente, y que a la gente que realmente se le ha..., definitivamente, aceptado, pues no les está llegando.

Y yo quiero preguntarle qué es lo que ha pasado con el convenio firmado con el Ministerio de Fomento. Porque en esas cantidades hay un total destinado a la línea de ayudas al alquiler, en los años 2014, 2015 y 2016, de 48 millones de euros. Porque quiero recordar que estas ayudas al alquiler habitual son financiación íntegra del Ministerio de Fomento, usted ahora corrige, pero son financiación íntegra, a la que la Junta de Andalucía añade el Programa Especial de Ayudas por Vulnerabilidad. Pero el Programa de Ayudas al Alquiler de Vivienda Habitual, que financia entre..., hasta el 40%, con un límite de 200 euros al mes, y que va destinado a familias hasta 2,5 el IPREM, es un programa de financiación íntegramente estatal, que la Junta de Andalucía lo que tiene que hacer es gestionarlo. Y no solamente son 48 millones de euros los que el Ministerio de Fomento pone en Andalucía para ayudas al alquiler, sino que hay una financiación adicional del Ministerio de hasta 20 millones de euros. Estamos hablando de un total de 68 millones de euros, que significa que con esas cantidades se puede atender a 28.300 familias en Andalucía. Y ustedes el último dato que han dado ha sido que han atendido a 4.200 familias. Quiere decir que hay 24.000 familias que se podrían estar beneficiando de esta financiación del Gobierno estatal y que ustedes no están gestionando. Y, claro, yo le pido explicaciones por ello. También se las ha pedido el Defensor del Pueblo. Y lo ha hecho no solo..., no solo en cada informe del Defensor del Pueblo en este Parlamento de Andalucía, llama la atención sobre la dificultad... Usted le ha puesto el calificativo de dificultosa. Yo añadiría que es preocupante, muy preocupante. Porque el Defensor del Pueblo desde el año 2012, que hay programas de este tipo, viene poniendo el dedo en la llaga en la dificultad que tiene la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía para tramitar estos expedientes, y no solo eso, sino que ha emitido resoluciones directamente a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación determinando una serie de cuestiones fundamentales que había que hacer, como era la transparencia en la gestión. Quiero recordarle que ha habido en esas ayudas irregularidades importantísimas en las distintas provincias. Y que... Sí, ha habido irregularidades en las provincias, y de hecho hay condenas a la Agencia AVRA por haber concedido de forma irregular ayudas al alquiler... Sí, sí, señor consejero, usted lo sabe perfectamente. Y también hay resoluciones del Defensor del Pueblo instando a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación a abrir una investigación sobre cómo se estaban determinando estas ayudas.

Por eso le llamo la atención para que... Realmente es un escándalo, señor consejero, que llevemos año y medio... Hombre, desde marzo de 2015... Desde luego, si fuera usted quien tuviera que recibir esa ayuda, yo estoy segura de que, bueno, pues que no tendría esa actitud, y que se preocuparía, desde luego, más por este problema. Porque, mire, son muchos los correos que recibimos, y la gente lo que se fija es en que hay una serie de personas que sí tienen garantizados sus alquileres, altos cargos que tienen garantizados sus alquileres, y eso es lo que nos dice la gente, señor consejero. Por lo tanto, usted tiene una responsabilidad fundamental, y es acelerar esa gestión. Y no puede ser que estemos finalizando el 2016 y aún no se hayan pagado todas las ayudas del año 2015.

Y luego también quiero preguntarle por un tema importante, porque, claro, es que la dificultad es tal que la gente en los municipios, en un pueblo por ahí perdido, pues tienen que estar pendientes de la publicación en la página web de la consejería para saber cuál es la resolución. Después, dígame qué va a pasar con los meses que no se han justificado, porque, claro, la fecha de presentación de la documentación no incluía la

justificación del alquiler de todos los meses. Entonces, hay unos meses en blanco que la gente quiere saber cómo se van a justificar. Y definitivamente, pues yo espero que ahora en esta intervención, y sin acritud, usted responda cuándo va a pagar al resto de las familias. Y luego también si han hecho también esta segunda convocatoria del año 2016, pues yo espero que probablemente..., hombre, a mí me gustaría que, antes de que terminara el 2016, ustedes pudieran publicar la lista de los beneficiarios definitivos en todas las provincias de esa convocatoria.

Ya no hay excusa, señor consejero, el ministro de Fomento del Gobierno de la Nación ha anunciado ya esa prórroga del plan estatal, en la que se llegará hasta 100.000 alquileres, con 870 millones de euros. Y..., y, bueno, pues esa es un poco la política que está haciendo el Gobierno de la Nación, el Gobierno del Partido Popular, donde en la legislatura anterior había un objetivo de 200.000 alquileres, que realmente pues a la vista está, en concreto en esta comunidad autónoma, pues no se ha cubierto. Y a mí me gustaría que las comunidades, en este caso Andalucía, colaboraran estrictamente, agilizaran, para que esa financiación que está ahí, del Ministerio de Fomento, del Gobierno de la Nación, pudiera llegar realmente a todas estas familias, que en Andalucía lo están necesitando y que nosotros estamos convencidos de que tiene que ser la política, ha hablado usted de las otras líneas de alquiler, que son absolutamente fundamentales... Termino ya, inmediatamente, con este dato que espero que usted también..., bueno, pues simplemente es una iniciativa de impulso, esta comparecencia. Usted ha dicho que la línea abierta para especial vulnerabilidad ha llegado a 322 familias, con 1.133.000. Yo solamente quiero decirle que en el segundo trimestre de 2016 las..., las ejecuciones hipotecarias inscritas, según el Instituto Nacional de Estadística, en Andalucía han sido las que más. Pero no quiero darle el dato de las que más, no me voy a referir a las 6.478 de las que más, les voy a decir las viviendas de las personas físicas, es decir, las personas, las familias que realmente han tenido una ejecución hipotecaria en su vivienda y que han sido 2.257. Frente a las 322 a las que ustedes han llegado, pues queda mucho por hacer.

Este era el objetivo de esta comparecencia, y bueno, espero que mañana miércoles usted nos dé la satisfacción de que en toda Andalucía se han pagado ya esas ayudas.

Nada más. Muchas gracias.

### La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Señor consejero, tiene la palabra por un tiempo no superior a 15 minutos.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, creo que no me ha escuchado. Cuando maneja datos que, ciertamente supongo que se habrá inventado, porque desde luego no está escuchando los datos que yo he dado. Yo he hablado del 62,2% de la semana pasada. Cuando finalice el día de hoy, ese dato estará actualizado y estará por encima de ese porcentaje. Y hablo solo de las ayudas a familias con renta limitada. No hablo de familias en situación de vulnerabilidad, que están pagadas todas, al cien por cien; todas, al cien por cien.

Yo he dicho en varias ocasiones, no he tenido inconveniente en hacer la autocrítica que corresponde a la tarea de la consejería, pero le he dado una razón que no sé si usted tiene mucho interés en escuchar. ¿Usted sabe por qué se ha producido un retraso, entre otras cosas, en la tramitación de estas ayudas? ¿Sí? Se lo voy a decir yo: porque el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular, impidió, a demanda de la Junta de Andalucía, que las familias que no estuviesen al corriente del pago de la Seguridad Social y de sus derechos con la Agencia Tributaria no pudieran concurrir. Y desde luego el Gobierno de Andalucía le planteamos que efectivamente una línea de ayudas para apoyar a familias en situación de vulnerabilidad no podía excluir a gente que por definición, si está en una situación complicada económicamente es bastante probable que no esté al corriente de los pagos a la Seguridad Social o de su derecho con la Agencia Tributaria. Y fue una negativa rotunda del Gobierno de la nación la que tuvo que hacer que perdiéramos cinco o seis meses en la tramitación, que tuviéramos que habilitar créditos con fondos de la propia Junta de Andalucía, por tanto, la convocatoria no es solo con fondos del ministerio, como usted dice, no es con fondos del ministerio. Y podía darse usted mismo y el partido que sostiene al Gobierno del Partido Popular la explicación de por qué una parte del tiempo está siendo responsabilidad directa y exclusiva del Gobierno del Partido Popular, negándose a aceptar algo que parece del todo punto absolutamente lógico. Tan lógico que, de las familias beneficiarias, al final hay más de mil familias que no estaban al corriente del pago de la Seguridad Social, que si hubiésemos hecho caso a los criterios del Gobierno hubieran quedado excluidas. Con lo cual tiene usted una explicación que darse a sí misma. Los porcentajes no son los que usted dice y las razones de la tramitación o de la lentitud en la tramitación, además de ser una convocatoria de concurrencia competitiva la primera vez que se hace, con 30.000 solicitudes que ha habido que procesar, ordenar, pedirle a la gente, efectivamente, toda la documentación y los contratos y todo lo que ha representado un proceso burocrático complejo también... Pero no se sienta ajena usted a la tardanza en la tramitación, que tiene que ver con decisiones del Gobierno del Partido Popular.

Habla usted de las familias en situación de vulnerabilidad. Bueno, las confunde en los términos con la línea de ayudas a las familias que están en situación de emergencia social, que esa es una línea de ayuda que no está en concurrencia competitiva. En la que reúne condiciones, acaban siendo pagados tres años de alquiler, la que evidentemente es afectada por un desahucio y no tiene ninguna alternativa.

Pero le quiero señalar también, usted pone otra vez datos en correlación que son de forma casi gratuita, ¿verdad?

No solo está esa línea de ayuda en términos económicos, está la línea de ayuda en especie que representa un parque público de vivienda en Andalucía que tiene 84.000 viviendas y una rotación anual de en torno a mil viviendas.

Es decir, hay familias que se ven afectadas por un desahucio y que en lugar de tener un línea de ayuda económica lo que tienen es una oferta de una vivienda, con un montante, como le digo, de rotación anual en torno a las mil viviendas al año del total del parque que tiene la Junta de Andalucía.

Y en los datos que usted maneja de nuevo, cuando habla de que Andalucía la que más, yo le vuelvo a decir que no es Andalucía la que más. Si usted quiere ser mínimamente rigurosa a la hora de trasladar la información... Yo comprendo que usted le interese desde su lógica de la oposición política acabar trasladando la sensación de cuando peor mejor. Mire usted, si queremos ser mínimamente rigurosos, tenemos que hablar de un parámetro que sea comparable, que sea homogeneizable, que es la incidencia que tienen los desahucios

por cada mil habitantes. ¿Le parece que es razonable ese parámetro, o le parece que es comparable la población de Andalucía con la de La Rioja, con la de Murcia o con la de Ceuta? Usted no puede hablar de términos absolutos cuando estamos hablando de una población de ocho millones y medio de habitantes frente a otras regiones que pueden tener, como La Rioja, 300.000 habitantes. ¿Verdad? Busquemos una forma, lo digo porque es innecesario trasladar sensaciones que no son reales. Si con que haya una sola familia sufriendo un proceso de desahucio, el Gobierno de Andalucía está preocupado y ocupado en intentar buscarle una solución por los procedimientos que pueda. Sabe usted que hemos hecho un acuerdo con la sede, sabe usted que estamos tramitando una ley de tanteo y retracto, que por cierto, la Ley de la Función Social de la Vivienda, que se hizo en la legislatura anterior, estando la consejería en responsabilidad de Izquierda Unida, ustedes la recurrieron al Tribunal Constitucional e impidieron que efectivamente pudiera ser efectiva, y es una responsabilidad del Partido Popular. Cuando ustedes aparecen como los que solucionan los problemas, yo le quiero decir que ustedes impiden que las familias que no están al corriente del pago a la Seguridad Social puedan acceder a la ayuda del alquiler, ustedes recurren al Tribunal Constitucional una ley que podría haber permitido que ese mecanismo de expropiación temporal del uso de la vivienda a las personas afectadas se le hubiese hecho a los bancos y haberlo extendido al resto del Estado, lo estamos resolviendo a través de esta ley de tanteo y retracto.

Y, hombre, no me digan ustedes que aparecen como los que tienen la magnanimidad de acercarse a la situación de las personas en situación vulnerable en este país. Una buena parte..., una buena parte no, la parte fundamental de por qué hay muchas familias en situación de vulnerabilidad en este país tiene que ver con la nefasta reforma laboral que ustedes han hecho.

La semana pasada aparece en los medios de comunicación el presidente de una cadena hotelera en este país avergonzándose de lo que estaba ocurriendo en el sector de la hostelería, pagándoles salarios de miseria, hablaba exactamente de explotación en algunos ámbitos. Esas familias que están en el ámbito de la explotación son las que no pueden pagar el alquiler. Claro, si ustedes están en el origen del problema no quieren aparecer como la solución del problema colocando un parche. Hagan un planteamiento de política económica distinto. Reformen unas relaciones laborales que dejan en una situación de absoluta vulnerabilidad a la parte débil. Y cuando hablamos de relaciones contractuales entre la parte poderosa, el empresariado y los trabajadores, no puede quedar solo al albur de la gente que tiene un sentimiento y una ética, al final, que les permite, en fin, mantener un razonable equilibrio en el reparto de los beneficios de la empresa. Yo creo en la empresa, yo creo que el empleo se genera en la empresa, el desarrollo de los países depende de eso, de los autónomos, de los empresarios, de cualquier fórmula, pero los poderes del Estado tienen la obligación de ver cómo se equilibra la distribución de los beneficios en esa empresa. Y el marco de las relaciones laborales es un marco de las relaciones laborales que lo tiene que establecer el Estado. Y cuando el Estado abdica —voy terminando, señor presidente—, abdica de ese planteamiento, lo que está haciendo es dejando a la parte débil inerme, absolutamente, frente al intento de abuso de alguno. No diré que evidentemente son todos los empresarios, no lo son, pero el que señalaba el otro día este asunto de forma alarmante era un empresario, no era un militante del Partido Socialista, estaba diciendo lo que estaba ocurriendo en la calle. Muchas de esas familias son las que acaban teniendo problemas para pagar el alquiler.

Por tanto, es muy importante la línea de ayudas al alquiler, que la tramitemos con la mayor celeridad, que seamos los más eficientes posible, que no excluyan ustedes con sus decisiones a la gente que no está al co-

riente del pago en la Seguridad Social, pero que también tomen medidas que vayan al fondo de la cuestión. E ir al fondo de la cuestión es que modifiquen ustedes un marco de relaciones laborales que está colocando a mucha gente al borde de la indigencia.

Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene usted la palabra por tres minutos.

## La señora MARTÍNEZ MARTÍN, CONSEJERA DE EDUCACIÓN

—Muy bien, muchas gracias, presidente.

Mire, señor consejero, habla usted de rigor, en rigor estoy haciendo esta petición de comparecencia en la que no sé por qué usted en principio dijo que no cabía hablar de la convocatoria del 2015, que estábamos hablando de la en vigor, en definitiva, estamos en nuestro derecho de preguntar absolutamente por toda la tramitación de la convocatoria del 2015 y del 2016.

Pero me decía de rigor, eso es lo que yo le pido a usted, señor consejero. Mire, yo le he ofrecido la fuente exactamente de la que le he dado el dato. Yo no he dicho que sean ni más ni menos. En este caso, la nota, desde luego, del Instituto Nacional de Estadística dice que Andalucía es la que más, pero no me importa ese dato en este momento. Lo que me importa es el dato en términos absolutos. Y lo que me importa es las familias a la que ustedes no llegan.

Y, por favor, sea usted riguroso, porque claro, ha dicho usted que nosotros... Ha dicho: «Ustedes recurrieron la Ley de la Función Social de la Vivienda». Bueno, eso es absolutamente falso, porque para eso existe un Consejo de Estado, lógicamente, que es quien decide si una ley está correctamente hecha en base al marco constitucional de este país o no lo está. Y lógicamente es quien tiene que velar por la constitucionalidad de las leyes. Y así fue y en ningún caso le vamos a permitir que usted diga «ustedes la recurrieron», de esa manera, así dicho de paso.

Mire, salarios de miseria. Bueno pues no sé, hombre a mí no me gusta decir estas cosas, pero ha sido famosa por los salarios de miseria la señora de su líder, los que ha estado teniendo en una empresa con personas a su cargo. ¿No es así? El Partido Socialista. Y, hombre, miseria, miseria los 1.500 empleos diarios que se destruían mientras el Partido Socialista gobernaba en España. Eso sí era una miseria. ¿Se imagina usted, señor consejero? Mil quinientas personas, familias, al día veían perdidos sus empleos. Mientras que, hombre, yo entiendo que 1.500 personas en este momento tienen un empleo con otras políticas, como son las políticas del Partido Popular.

Y desde luego que hay que luchar contra esos empresarios que utilizan los marcos laborales para abusar de los trabajadores, por supuesto, y en ello estamos, señor consejero. Pero la pregunta le toca a usted. Usted es quien tiene que responder de por qué un año y medio más tarde, porque la convocatoria es de marzo del 2015 y vamos a darle cinco meses de descuento de los retrasos que usted dice, por la normativa que estaba bien clara, que estaba bien clara en el plan estatal... No eche balones fuera, señor consejero. La norma-

tiva estaba bien clara y entre otras razones lo está para llegar a quien tiene que llegar la ayuda, claro que sí, para hacer una ayuda eficaz.

Ustedes daban antes las ayudas de aquella manera, se lo he vuelto a decir, se lo he vuelto a decir. El defensor del pueblo pidió una investigación de cómo se estaban concediendo las ayudas. Y lo que se ha hecho ha sido racionalizar para que las ayudas lleguen al mayor número posible, y se contabilice... Perdón, y termino inmediatamente. Y se contabilicen los ingresos como hay que contabilizarlos, por toda la unidad familiar y no por una de las personas, cuando a lo mejor se ingresaban varios salarios en una misma unidad. Y eso es lo que se ha hecho: racionalizar para que lleguen a más.

Yo le vuelvo a insistir, señor consejero, me gustaría que el próximo miércoles usted diera la noticia de que todas las ayudas de marzo del año pasado, que corresponden a las ayudas al alquiler de los alquileres que mes a mes se pagarán en 2015, usted las ha abonado ya. Porque, insisto, quienes, en este caso, miembros, altos cargos del Gobierno de Andalucía reciben las ayudas al alquiler, las reciben puntualmente mes a mes, mientras que los ciudadanos andaluces ven que esa ayuda nunca llega.

Nada más y muchas gracias.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra el turno de intervención el señor consejero.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Supongo que usted recibe también su salario mes a mes, pagado por este Parlamento y por fondos públicos. No sé si le parece eso especialmente extraño, los diputados que tienen ustedes en las Cámaras nacionales, el Congreso y Senado.

Pero, bueno, al margen de eso. Usted pide una comparecencia con un título para hablar de otra cosa, y me parece razonable. No, no, y me parece razonable, pero es que, mire usted, he empezado yo hablando de eso. Usted me pide la convocatoria de 2016. Antes de que usted utilizara ese argumento, yo he empezado hablando de la convocatoria de 2015, que es el objeto de la discusión. Que me parece razonable, ya digo, es su derecho, no lo voy a discutir, pero he empezado yo hablando de eso.

Y, sobre la convocatoria de 2015, me dice usted que la normativa estaba clara. Y tan clara que estaba. Efectivamente, el Gobierno de España, que ustedes tienen la responsabilidad de gestionar, excluía a las personas en situación de vulnerabilidad que no estaban al corriente del pago de la Seguridad Social. Y tan clara que estaba. Y ¿qué hemos tenido que hacer? Como eso nos parece absolutamente irrazonable porque, efectivamente, el que está en una situación complicada no suele estar al corriente del pago de la Seguridad Social, si ustedes dejan fuera a este grupo de familias, ya le he dicho del dato, 1.200 familias que han podido tener acceso a la ayuda porque el Gobierno de Andalucía pensó que no era de recibo que esas familias se quedaran fuera.

Claro, la normativa estaba clara, pero había que combatir esa normativa, cuando se tiene otra sensibilidad en términos sociales. Y eso ha llevado un tiempo y, obviamente, un proceso de buscar un crédito complementario para poder hacer una respuesta eficaz a ese grupo de familias. ¿O usted pensaba que debían quedarse fuera? ¿No? Bueno, pues, tenían una ocasión magnífica para que el Gobierno hubiese planteado otra manera de establecer esa norma que usted dice que estaban absolutamente claras. Claro que estaban claras. Estaban claras y estaban penalizando a gente en situación vulnerable y, por eso, hemos corregido esa situación. Nos ha llevado tiempo, y nos ha llevado, lógicamente, un crédito más que añadir.

Y los datos: usted saca los datos del Instituto Nacional de Estadística. Mire usted, yo no le voy a discutir esos datos. Lo mismo que antes ha manejado, en otras ocasiones, los datos del Consejo General del Poder Judicial. Si el dato está ahí. Pero cuando habla de los datos del Consejo General del Poder Judicial, sabe que está hablando de garajes, de locales, de fincas rústicas, de segundas residencias y de viviendas principales de familias, también en situación de vulnerabilidad, que son las que nos preocupan a nosotros. A mí no me preocupa que alguien sea desahuciado de un garaje, de una finca rústica, de una segunda residencia. Será un problema económico, pero no será un problema social. Yo estoy ocupado de esos problemas sociales, que son los que tienen que ver. Ahí es donde tenemos que verlo. Y lo que le digo es, para tener un mínimo de rigor, eso tiene que estar evaluado en términos de incidencia por cada mil habitantes, lo demás no me vale. Lo demás es un artificio para intentar comparar, efectivamente, la población de Andalucía con la población de La Rioja, con todos los respetos por La Rioja o para Ceuta y Melilla.

Y, vamos a ver, que usted me diga, además, también... El marco de relaciones laborales es el que es, y ha sido una decisión política de muchísimo alcance, en términos negativos, para que crezca la desigualdad en España. Esto es un dato, absolutamente. Estamos en niveles de desigualdad como Estonia y como Lituania, en este periodo de gobierno del Partido Popular. Están los datos ahí. Mire usted todos los índices que, a nivel internacional, se manejan en términos de crecimiento de la desigualdad.

Y, claro, que ustedes aparezcan como los inocentes cuando se produce el bombazo, al final, del mundo financiero al otro lado del Atlántico, y la bomba que, por simpatía, estalla también en España, como consecuencia de la burbuja inmobiliaria que ustedes crearon, cebaron y alimentaron, los problemas de hoy traen causa de las soluciones de ayer, pues, no se sientan inocentes sobre el asunto. Porque pareciera que ustedes son, bueno, el arcángel San Gabriel, que vienen aquí a intentar resolver los problemas que otros han generado con mala fe.

No, mire usted, en política y en la vida en general no hay cosas que sean el resultado de la casualidad, siempre hay una causalidad. Y la causa, la causa de por qué, al final, se produce la crisis económica en España, en Europa y en el mundo tiene que ver con las políticas de la derecha, dejando desregulado el mundo financiero, con la capacidad letal que tiene para influir negativamente en las relaciones económicas, punto primero, y segundo, en relación con lo que representa una estrategia equivocada, que era el España va bien, el milagro Aznar de cebar una burbuja insostenible que estalla, y estalla en la cara de todos los ciudadanos y, fundamentalmente, de los más débiles. Y, sobre eso, ustedes buscan una salida política, que es devaluar los salarios para hacer competitiva la economía, devaluándolos hasta el extremo, como les señalaba antes, de que alguna empresa les dice que estamos en el escenario de la esclavitud.

Claro, modifiquen las relaciones laborales, busquen otro marco más equilibrado. Yo no tengo, por supuesto, nada, faltaría..., contra la empresa. Creo que es el motor del desarrollo económico, el motor del empleo.

Pero lo que sí reivindico es que no se trata solo de crecer. Este Gobierno tiene una ecuación que no coincide con la de ustedes. Ustedes hablan solo de crecimiento económico. La ecuación que este Gobierno trata de poner en lo alto de la mesa es desarrollo, que implica crecimiento económico, que implica redistribución de ese crecimiento y que implica respeto a los sistemas naturales. Y, por tanto, ustedes tienen otra forma de entender el mundo y la vida diferente, lógicamente, a lo que representa un Gobierno socialista.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

  

---

### **10-16/APC-001042 y 10-16/APC-001076. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el estado actual, evolución y previsión de los trabajos para la puesta en marcha del metropolitano de Granada**

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente debate agrupado de esta iniciativa, comparecencias del excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la evolución de los trabajos para la puesta en marcha del metropolitano de Granada, comparecencia que también pide el Grupo Parlamentario Socialista.

Por tanto, señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Efectivamente, en relación con el metropolitano de Granada, saben ustedes que es una de las grandes infraestructuras en materia ferroviaria que el Gobierno está impulsando desde hace años. Y quiero recordar una vez más, porque ciertamente todo es mejorable, pero la apuesta que el Gobierno de Andalucía está haciendo en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias en los ámbitos urbano y metropolitano no tiene parangón con ninguna otra comunidad autónoma de España.

El metropolitano de Granada es una más, pero el desarrollo del metro de Málaga, ya en explotación, el metro de Sevilla, y la infraestructura complementaria que se está haciendo de conexión de Alcalá de Guadaíra con Sevilla va en esa misma dirección, en este momento, en pleno proceso de ejecución.

El tren tranvía de la Bahía de Cádiz, en fase también muy avanzada de desarrollo, está también en ese horizonte de explotación comercial en la primavera del año próximo. Y, por tanto, estamos haciendo una contribución, yo creo que de primer nivel a lo que representa ese concepto de sostenibilidad, de sostenibilidad en el transporte. Se trata de dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos, que es desplazamientos rápidos, seguros, desde el punto de vista de las externalidades ambientales, minimizar el impacto que ese movimiento y ese consumo de energía tiene y, desde el punto de vista, lógicamente también, de la reducción de la accidentalidad. Cuando hablamos en plataformas reservadas, hay mucha menos accidentalidad. Y también, desde el punto de vista de la salud, porque hablamos de calidad del aire en ciudades congestionadas, en toda Europa, en todos los ámbitos, en todos los grandes ámbitos urbanos de las ciudades españolas y europeas, y hace poco teníamos una alarma más recurrente en Madrid, donde se trataba de cerrar al tráfico parte del centro, porque los niveles de contaminación, con un impacto muy negativo en relación con la salud de los ciudadanos, porque de eso hablamos, de la salud de los ciudadanos, supone tener que buscar fórmulas o alternativas a la movilidad que no estén soportadas por el vehículo privado exclusivamente.

Por tanto, el desarrollo de esta infraestructura ferroviaria de ámbito metropolitano, junto con el funcionamiento de los consorcios metropolitanos de transporte, que en Andalucía son nueve, lo que trata de hacer es crear condiciones para seducir, si me permiten la expresión, a la mayor cantidad de ciudadanos posibles para

que utilicen el transporte público, transporte público de calidad, un transporte público seguro, un transporte público rápido, un transporte público accesible en términos de coste, para que, efectivamente, vayamos avanzando en eso que se ha dado en llamar una movilidad sostenible.

El metro de Granada va a estar en explotación comercial en el horizonte del mes de marzo. Teníamos una... La obra está..., la obra civil está terminada prácticamente. Yo, hace pocos días, estuve justamente haciendo el recorrido, digamos, de..., no solo de punta a punta no se puede llegar hasta Armilla desde Albolote, porque había una obra que se estaba haciendo, que es el paso subterráneo, por encima de la vía, no tiene que ver con las obras del metro, tiene que ver con unas obras como consecuencia de la puesta en explotación de un gran centro comercial en la zona de Granada, en el término municipal de Armilla, concretamente. Por evitar que al final hubiese algún..., algún contratiempo por el paso del tren en la vía sobre la que se estaba haciendo, efectivamente, un paso subterráneo, lo dejamos de dos tercios, prácticamente, el 75%, del recorrido total. Pero ya está en condiciones de hacer el recorrido de un extremo a otro, de Albolote hasta Armilla. Hablamos de cuatro municipios: Armilla, Granada, Maracena y Albolote.

Esto va a representar quitar de la circulación del ámbito..., del entorno metropolitano de Granada tres millones de vehículos, con la carga positiva que tiene, como decía, en todos los sentidos. Yo lo he dicho en más de una ocasión, me parece que es un dato que hay que volver a colocar siempre en el debate, no para alarmar a nadie, sino para describir y constatar un hecho. Hay una estimación de 460.000 muertes prematuras en la Unión Europea como consecuencia de la contaminación por la mala calidad del aire, el elemento fundamental tiene que ver con las emisiones de los vehículos y la propulsión de motores de combustión. Y todo lo que sea rebajar eso va en la dirección de mejorar los estándares de calidad de los ciudadanos. Más allá del sufrimiento personal que representa ese..., ese riesgo para la salud, está también, en términos públicos, de gasto, de gasto que puede ser reducido, una factura farmacéutica que en el entorno europeo se estima en 30.000 millones de euros. Por tanto, Andalucía está yendo en buena dirección, y el metro de Granada es una apuesta más por esto.

Hemos tenido algún contratiempo en relación con nuestro horizonte inicial de puesta en explotación. Queríamos haber estado en explotación comercial a final de este año. Yo he explicado por qué razones..., no con ánimo de controversia ni de colocar responsabilidades en espaldas ajenas, con ánimo simplemente de explicar a los ciudadanos por qué nuestra pretensión inicial de estar en explotación comercial a final de año no ha sido posible. Teníamos que pasar... Al final hablamos del metro y hablamos de un sistema que tiene que funcionar con esa visión de intermodalidad en el transporte. Peatones, ciclistas, transporte urbano con otros modos, bus, transportes interurbanos, transporte ferroviario, y por tanto una parada fundamental era el intercambiador de la estación del Ave, de lo que será la estación del Ave en Granada. Había que pasar por la playa de vías, de la estación de andaluces, y teníamos un cronograma que tenía un horizonte, que es que en el mes de noviembre del 2015 debía estar esa obra terminada, es decir, haber pasado por esa plataforma, por ese cruce de vías que representaba la línea de metro con la línea del Ave. El acuerdo con Adif era que esa fecha era la fecha en la que había levantado la playa de vías Adif para poder permitir el paso de lo que era..., de lo que es el metro de Granada y la terminación de la plataforma. En términos de ejecución material de la obra, si no se termina la plataforma de obra civil no es posible llegar a la siguiente fase. Como cuando se hace una casa, hasta que no se acaban los cimientos no se pone la estructura y no se pone el tejado, hasta que no se hace la plataforma completa no se puede pasar con la red eléctrica, la red de 20 ki-

lo voltios que es imprescindible para después hacer la siguiente fase, que es tender todo el trazado de telecomunicaciones, fibra óptica, que permite los sistemas de control y de seguridad en el funcionamiento del metro. Y nuestras..., las empresas que tenían encomendada esa tarea tenían un horizonte, que era finalizar..., la que tenía que hacer todo el sistema de electrificación debía finalizar en octubre, y la que tenía que finalizar con todos los sistemas de telecomunicaciones tenía que terminar en diciembre. Al producirse el retraso de las obras de Adif, yo creo que obviamente no con mala voluntad de Adif, el problema es que Adif se vio envuelta, además... —sigue latiendo el problema—, con la empresa a la que tenía adjudicadas las obras de llegada del Ave a Granada, pues fue haciendo una dilación en la tarea de levantar la playa de vías para que pudiéramos pasar. Hasta el punto que llegó un momento en el que el retraso para nosotros era ya indigerible y planteamos que a expensas de la propia Agencia de la Obra Pública hiciéramos el levantamiento, con autorización de Adif, de esa playa de vías, e invertimos 390.000 euros para poder hacer la obra, independientemente de los retrasos que Adif tenía con la empresa con la que tenía contratadas las tareas, ¿verdad? Eso nos llevó a tener que retrasar..., aunque pensábamos que era posible digerir ese retraso dentro de nuestras propias contrataciones, pero en el mes de octubre, al final, de forma simultánea, las dos empresas suministradoras que nos tenían que hacer esas dos tareas que yo antes he referido, la electrificación y el tendido de fibra óptica y todos los sistemas de telecomunicaciones, pidieron aplazamiento. La que tenía que terminar en octubre nos pide hasta diciembre, la que tenía que terminar en diciembre nos pide hasta marzo. Esta es la razón por la que ha habido una comunicación. Inmediatamente que tuvimos esa información, la trasladamos a los ciudadanos, la dijimos tal cual. Y nuestro horizonte, nuestro propósito es, efectivamente, poner en marcha el sistema de contratación del personal que tiene que contratar la empresa adjudicataria de toda la operación ferroviaria de forma inmediata, la formación y consecuentemente cumplir los protocolos que están establecidos para hacer la puesta en explotación.

Decirles también que me parece muy relevante, no solo que en el desarrollo de la obra, lógicamente, se ha generado actividad económica y empleo, sino lo que es más importante, el transporte público también genera empleo. Estamos hablando, entre empleo directo e indirecto, de más de 200 personas que van a estar empleadas, empleadas, en lo que representa el sistema tranviario o metropolitano de Granada. Y yo creo que en esa dirección también es saludable que un servicio público como este, además de tener todas las bondades positivas a las que antes me he referido, desde el punto de vista de la reducción de la siniestralidad laboral, de los tiempos de desplazamiento, de menor impacto medioambiental, de mejor calidad del aire, también acabe teniendo esas derivadas, muy positivas, que es generación de actividad económica y empleo, en torno a 200 personas, que yo creo que, al final, sustituir transporte privado, más —si me permiten— nocivo desde el punto de vista de las consideraciones que hemos estado haciendo, por un transporte público. Como no se trata de obligar a nadie a tener que utilizar modos de transporte distintos, se trata de crear condiciones que permitan persuadir a los ciudadanos de que es mejor utilizar el transporte público, porque tiene todas esas ventajas asociadas.

Creo que la puesta en explotación del metro de Granada, con la del tren-tranvía de la Bahía, con la finalización —espero que lo podamos hacer en un plazo no demasiado largo— del metro de Málaga, en el horizonte de dentro de dos años estaremos hablando de transportar, entre el sistema ferroviario urbano y metropolitano y los consorcios de transporte, algo más de cien millones de personas, cien millones de usuarios

al año en Andalucía, que es una cifra bastante relevante, una cifra que, insisto, no tiene parangón en otras comunidades autónomas con poblaciones similares a las de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Hay un único turno para todos, menos el Partido Socialista, que firma, que tiene dos intervenciones; también una sí..., sí... Bien.

Empezamos por Izquierda Unida. Señora Nieto, tiene usted la palabra.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Gracias, consejero, por las explicaciones que nos ha ofrecido a la comisión con relación a esta obra, esperada y deseada en Granada. Y ofrecerle algunas consideraciones, en el contexto general, por seguir el mismo orden que usted ha elegido para trasladarnos esta explicación. Y luego algunas consideraciones que están en el ambiente en Granada, que usted conoce bien y que Izquierda Unida en Granada ya le ha trasladado públicamente, porque al final no deja de ser el reflejo de una interpelación que hace la propia ciudadanía, muy cansada de una obra que se demora en el tiempo de manera poco razonable. No dudamos que haya una explicación para este último retraso, si bien la explicación que usted ha trasladado, o la dificultad que usted ha trasladado, de la concurrencia con las obras con Adif parecía estar resuelta cuando se dio por definitiva la fecha que finalmente tampoco lo es y que nos lleva a una hipotética apertura en primavera, y sabe que eso es el colofón de una serie de retrasos acumulados, de ahí pues la impaciencia creciente de la población de Granada.

Pero, como le decía, por seguir la reflexión que usted ha hecho, en el contexto general compartir que los esfuerzos que se hagan desde el ámbito público para abrirle paso a una movilidad más sostenible son beneficiosos, son inversiones con una formidable tasa de retorno, lo son para el medio ambiente, lo son para nuevos hábitos ciudadanos, lo son para hacer más habitables las ciudades.

Desde el punto de vista del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no tiene ninguna debilidad que oponer al importante catálogo de ventajas que tiene una apuesta pública por esta modalidad.

Pero, como ya le hemos dicho en otras ocasiones, consejero, echamos en falta la Ley de Movilidad Sostenible, cuyo anteproyecto fue aprobado por el Consejo de Gobierno..., corría el 14 de septiembre del 2014. Estamos en noviembre, diciembre ya, de 2016 y esa ley nos parece, desde Izquierda Unida, muy importante para, efectivamente, fundamentar jurídicamente una nueva estrategia de movilidad y planificarla adecuadamente con un recurso normativo potente, que actualice los criterios por los que se establecen las prioridades inversoras en materia de movilidad y de transporte, y que los adecúen a los elementos que usted nos ha trasladado y que compartimos.

Y le reiteramos que esperamos que esa Ley de Movilidad Sostenible entre pronto al Parlamento para que podamos tenerla a disposición dando el soporte jurídico a esas prioridades políticas que usted nos traslada y que, como le digo y le reitero, compartimos.

Con relación al metro de Granada, lamentamos la decisión de que finalmente la explotación sea privada, algo que tuerce una decisión inicial de explotación y de gestión directa, de la que ya tuvimos ocasión de hablar y sobre la que usted nos dio explicaciones en esta comisión. No alcanzamos a entender por qué no se ha optado por una explotación parcial en el metro de Granada cuando sí se hizo en Málaga o en Sevilla, por qué no se ha puesto en carga al menos la parte de la inversión que ya podía estar a disposición de la ciudadanía en el tramo Albolote-Caleta. Porque, claro, también se hubiera aminorado el malestar creciente de la ciudadanía y se hubiera podido empezar a optimizar una inversión muy cuantiosa hecha por parte de la Administración.

Más preocupaciones que tenemos, consejero: el periodo de formación necesario y adecuado para el personal que opere en el metro de Granada, establecido, siguiendo sus declaraciones, en seis meses. Una de dos, si el proceso de selección va a terminar en enero, o el metro no estará a disposición de la ciudadanía en marzo, o lo estará con un personal que no estará adecuadamente formado. Es una pregunta, o una duda, que también le trasladamos para que luego en su intervención, si es posible, nos la aclare.

Usted hablaba también de cómo cambia la morfología de la movilidad en la ciudad cuando se incorpore el metro, y estamos completamente de acuerdo. Pero no tenemos noticia de por dónde va el Plan Metropolitano de Transportes en Granada, y no lo tenemos porque no se está siguiendo una metodología participativa para su elaboración, no hay un acceso a los documentos que se están barajando. Creemos, consejero, que sería interesante reorientar esa metodología, aparte de que le agradeceríamos que nos dijera por dónde va ese Plan de Transporte Metropolitano a día de hoy.

Y también quisiéramos saber, consejero, si esto está cuantificado en dinero. Antes teníamos ocasión de hablar..., siempre estamos hablando de dinero, al final esta obra acumula unos retrasos que generan unos sobrecostes y que además agravan un problema... Usted decía que el metro genera empleo en términos objetivos, pero también está claro que la demora de una obra eterna en una ciudad destruye empleo. Y no sabemos si el Gobierno autonómico baraja algún tipo de compensación al roto que se ha hecho, o que se está haciendo, como ocurre en todas las ciudades por beneficiosa que sea la obra cuando se entregue en perfecto estado de revista, que lo será. Estas demoras, efectivamente, han causado un perjuicio cierto, también en un tejido empresarial local que se enfrenta a otras adversidades que no son objeto de esta comisión, pero que todos y todas conocemos sobradamente. ¿En cuánto dinero se traducen los retrasos? ¿En cuánto dinero se traduce la decisión de privatizar la gestión? ¿En cuánto dinero se traduce el impacto negativo de una demora de una obra a la que no se le ve el final, consejero?

Por resumir, nos preocupa cómo va a ser la formación del personal que finalmente trabaje en el metro, y qué plazos ciertos se barajan para la apertura, porque seguir generando expectativas para seguir demorando esa apertura no hace más que acrecentar el enfado lógico de la población.

Y, por último, presidente, consejero, por favor, explíquenos por dónde va el plan de transporte metropolitano y ábralo a la participación ciudadana como garantía de que será un plan que luego sea asumido como propio por esa ciudadanía a la que va dirigido, y que si se siente al margen de su elaboración difícilmente va a encontrarse luego identificada con las prioridades que establezca.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por sus explicaciones, la información que nos ha trasladado acerca de la próxima puesta en marcha del metro de Granada, sin duda acumulamos un retraso importante y usted ha dado la justificación, bueno que lo ha justificado, vamos.

Sin duda, esta obra es muy esperada por los granadinos, porque el trazado, el trazado del metro de Granada, aunque es una sola línea, pero es un trazado amplio, 16 kilómetros, y llega a zonas muy pobladas del área metropolitana, tanto al norte como al sur. Es muy esperado por los granadinos, porque conecta además hospitales, la universidad, discurre por el Camino de Ronda y conecta con estaciones de tren y de autobuses, por tanto, esperemos, bueno, que el compromiso de abrir en 2017 se mantenga firme.

Echamos de menos lo mismo que hemos planteado en otras ocasiones en esta Cámara respecto al metro de Sevilla, metro de Málaga o el futuro tren tranvía de la Bahía de Cádiz, y es la necesidad de maximizar su uso y la necesidad de aplicar mejoras tarifarias para colectivos concretos, colectivos como jubilados, como estudiantes, colectivos muy amplios en Granada, y colectivos de desempleados. Ahora mismo existe una tarjeta monedero en los nueve consorcios de transporte que existen en Andalucía, una tarjeta monedero pero que tiene sus carencias, tiene sus carencias, porque, por un lado, no está integrado con la red de cercanías, este caso no se aplica a Granada, pero no supone un bono personal, no hay una persona detrás a la que se puedan aplicar descuentos, un bono del que no se conoce quién lo lleva. Con lo cual los ciudadanos, determinados colectivos de ciudadanos, como los que he mencionado, como jubilados, como estudiantes, como desempleados, no pueden verse beneficiados de descuentos personalizados en el tipo de población que son.

Por tanto, nosotros en su momento presentamos una propuesta no de ley, que fue aprobada en esta Cámara, para poner en marcha una tarjeta de transporte que sí tenga carácter personal y mensual, y totalmente intermodal, integrando el cercanías en aquellas ciudades, áreas metropolitanas donde exista. Y esa propuesta no de ley fue aprobada pero todavía no se ha puesto en marcha por parte del Gobierno, con lo cual hemos presentado una enmienda en los presupuestos para que este asunto se estudie porque entendemos que es necesario para llegar a los máximos objetivos de uso del transporte público y que, como usted bien ha dicho, son beneficiosos para toda la ciudadanía, y que, bueno, tiene unos efectos claros en el medio ambiente. Entendemos que este asunto es importante, es importante, además en Granada de forma muy especial porque la Universidad de Granada, no olvidemos que es un foco importante de desplazamiento de estudiantes de toda Andalucía, incluso de España y de Europa, con lo cual aplicar una política tarifaria beneficiosa para estudiantes sería, sin duda, beneficioso para la red, para esta red que se va a inaugurar de metro de Granada.

Y, por último, pues también me gustaría trasladarle una pregunta acerca de los contratos, que todavía hay flecos por finalizar, como usted ha dicho. ¿Qué contratos son los que faltan por licitar, e incluso por adjudicar, para poner en marcha la red de metro?

Así que no tengo nada más que añadir.

Gracias.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

A continuación, por parte del Grupo Parlamentario de Podemos...

[*Intervención no registrada.*]

¿No vas a intervenir? Vale.

## La señora GARCÍA JIMÉNEZ

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

Volvemos a hablar del metro de Granada en esta comisión. Estoy de invitada nuevamente en esta comisión para hablar del metro de Granada.

Y es que, consejero, las obras empezaron en abril del 2007, o sea, vamos para 10 años ya de obras, y tenemos que recordar que estamos hablando de 16 kilómetros, o sea, que la velocidad de ejecución de las obras deja mucho que desear. Teníamos un plazo de ejecución de tres años, ya estamos triplicando ese plazo de ejecución. Y es que en 10 años, permítame la broma, solo ha servido para pasear a cargos socialistas, que llevan cuatro años paseándose en el metro cada vez que lo sacan. Es verdad, pero todavía los granadinos no podemos utilizar el metropolitano de Granada.

Y esto es consecuencia de que se comenzó una obra sin proyecto y que se ha ido improvisando. Yo recuerdo, cuando la consejería la dirigía Izquierda Unida, pedimos el estudio de viabilidad, y a nosotros lo que se nos enseñó fue un estudio de rentabilidad, que era un anexo de la memoria del estudio informativo. Un estudio informativo que analizaba varias opciones y que, finalmente, se quedaba con tres posibilidades de trazado, y las tres tenían gran parte del trazado subterráneo, por eso se llamaba metro en su momento. Y ahora, en la vida real, la obra que ya tenemos en Granada, casi terminada, pues prácticamente la gran mayoría está en superficie. Por lo tanto, se ha ido improvisando, se ha ido cambiando. Y, por eso, como digo, llevamos 10 años de obras, que además tiene un cúmulo de retrasos. Que no se nos olvide que, en el año 2011, estuvo un año y medio parada la obra, con todo el Camino de Ronda empantanado, en 2014, seis meses por problemas de impagos con las diferentes contratatas, subcontratatas, etcétera.

Y bien, el último retraso, que es del que hoy estamos hablando, porque es la última novedad, ha explicado usted que es que ADIF se ha retrasado mucho con el parón que ha tenido con su contrata de su tramo, con las playas de vías y demás.

Consejero, es curioso porque el día que usted contesta eso es cuando salta la noticia del nuevo retraso. Usted hace un comunicado explicando lo de ADIF. Y esa misma mañana, justo antes que usted, salía la de-

legada territorial de Fomento en Granada que no decía lo mismo. Solo hablaba de que es que las empresas habían pedido más seguridad, pero no mencionaba para nada a ADIF. Se ve que luego se les ocurrió que podían echarle la culpa a ADIF.

En cualquier caso, consejero, nosotros lo que le hemos dicho, y se lo vuelvo yo a decir hoy aquí, es que ustedes ya lo sabían. Ya lo sabían. Ha hablado de octubre, de que pensaban que iban a asumir a poder asumir ese retraso, pero es que en los presupuestos de 2017 de esta consejería ya pone en la memoria que no iba a entrar en funcionamiento este año.

Por tanto, no creo yo que hiciesen ustedes los presupuestos en una semana. Seguro que lo han estado trabajando mucho tiempo y, por tanto, ya sabían que ese retraso, en el inicio de la explotación del metropolitano de Granada, se iba a producir. Pero es que también lo sabían, porque la explotación se adjudicó hace unos días. Y eso tiene, como decía la compañera de Izquierda Unida, tiene su formación, su selección de personal, etcétera. Por tanto, insisto, ya lo sabían.

Queremos preguntarle, ahora que ha hablado de la explotación, si sabe usted por qué una de las agrupaciones de empresas participantes han recurrido esta adjudicación y si va a tener alguna consecuencia en un nuevo retraso, que es lo que al final nos importa. Y quería también hacerle varias cuestiones que se le han hecho ya en otras ocasiones, pero no contesta, consejero.

Mire, hace un año me decía usted aquí aproximadamente en esta misma sala, que el déficit tarifario, lo que conocemos como subvención para la explotación iba a ser de un millón de euros. Hace dos semanas me decía usted que ya dos, que ya vamos por dos millones de euros. Y le quiero preguntar si le ha dado usted traslado, a los cuatros ayuntamientos que tienen que participar en esa financiación, cuánto dinero tiene que consignar cada uno en sus presupuestos municipales de 2017, pero tiene que estar consignado. Ya le informo que el Ayuntamiento de Granada, el señor Cuenca el pasado viernes contestó en el pleno municipal que no sabía cuánto tenía que consignar. Por tanto, le insto a que les comunique a los cuatro ayuntamientos qué cantidad tienen que consignar para estos presupuestos municipales del año 2017.

Ha hablado usted de la creación de empleo de esta obra, de esta infraestructura de este transporte público que va a generar. Yo le pregunto, ¿saben ustedes cuántos empleos han destruido esta obra? Según la Federación Provincial de Comercio de Granada, 8.000 puestos de trabajo, consejero, ha destruido esta obra en los cuatro municipios por los que discurre.

Creo que eso es para reflexionar y también creo que se deberían tomar medidas al respecto. Vuelvo a insistirle. Lo ha aprobado este Parlamento y lo han aprobado los plenos de la diputación y de los cuatros ayuntamientos. Debe usted repercutir la subvención europea en quien está pagando la obra. Eso es de sentido común y de lógica, consejero. Aunque el promotor sea la Consejería de Fomento, quien paga la obra entendemos que se tiene que beneficiar de esa subvención para la obra, para los costes de la obra que son nada más y nada menos que 263 millones de euros. Y usted tiene que repercutirlos, que compensar a los cuatro ayuntamientos en la parte que les corresponda.

También le quería preguntar sobre las obras complementarias en los cuatro municipios afectados. Con el intento de Granada se firmó una adenda para hacer una serie de obras complementarias que no se terminan, que no se licitan, que no se adjudican. Entendemos que, aunque dentro de tres meses o de cuatro meses empiece a circular el metro, las obras complementarias de los cuatro municipios deben estar finalizadas,

porque no se puede seguir damnificando esos municipios que han puesto su territorio, sus calles y sus servicios públicos para que pase esta obra que, como decía al principio —termino, presidente—, como decía al principio, va a durar tres años y va por diez años.

Así que, consejero, yo le vuelvo a pedir que sea claro, que dé datos y, sobre todo, que reparta y compense a esos ayuntamientos tanto con las obras complementarias como con la subvención europea, porque bastante han pasado ya los vecinos de Maracena, de Albolote, de Armilla y de Granada.

Muchas gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora García.

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

## La señora MANZANO PÉREZ

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor consejero.

Buenos días, señorías.

Le puedo asegurar, señor consejero, que la ciudadanía de Granada, lo pudo comprobar usted mismo hace pocos días que estuvo allí, que la ciudadanía de Granada y de los municipios metropolitanos de Armilla, Maracena y Albolote sienten en este momento la satisfacción de saber que, por fin, el metropolitano de Granada se estrenará en breve, porque le pese a quien le pese, la cuenta atrás para la entrada en servicio del metro, hoy es una realidad cercana, muy cercana en el tiempo. Y todo ello, a pesar de haberse producido ese retraso de tres meses con respecto a la fecha prevista para la explotación de servicio, que era, como ya se ha dicho aquí, finales de 2016.

Cierto es que este retraso provocó..., bueno, pudo frustrar, pudo provocar cierta inquietud, pero ojalá todos los males fuesen tres meses. Porque esa satisfacción que se produce en la ciudadanía también es porque, a diferencia que otros proyectos de infraestructura vitales para el desarrollo social y económico de la provincia de Granada como es el Ave, el metro de Granada ya tiene fecha concreta para la finalización. El metropolitano de Granada llegará en marzo, y con él Granada tendrá otro aspecto más de modernidad a la altura de otras ciudades de vanguardia en el conjunto de Europa.

Señor consejero, yo quería darle las gracias por comparecer, a petición propia, ante esta consejería para darnos a conocer en qué momento se encuentran los trabajos para la puesta en marcha del metropolitano de Granada.

Creo que ha quedado perfectamente claro, y así me gustaría resaltar algunas de las cuestiones que usted ha expuesto aquí y, por otro lado, recordar que me parece importante cuáles son las fortalezas, ese catálogo de ventajas que ha llamado la señora Nieto del metropolitano de Granada.

En cuanto a resaltar esas cuestiones que tienen que ver con el momento en que se encuentran los trabajos, pues ya he dicho que la obra civil prácticamente se encuentra terminada. Solamente faltan algunos detalles de

la electrificación y de las telecomunicaciones. Que el recorrido ya lo pudieron hacer ustedes en sus dos terceras partes, que se está por la formación, y, evidentemente, se acabarán con esos protocolos de seguridad.

Y, por otro lado, le decía también que me gustaría resaltar las ventajas, las fortalezas, las oportunidades de este proyecto, porque creo que es necesario recordarlo. Y es que el metropolitano de Granada, usted también lo ha dicho, no es un proyecto cualquiera, sino que es una apuesta por un modelo de movilidad sostenible, eficiente y segura, fruto del consenso entre cinco administraciones. Son 16 kilómetros de longitud, 26 paradas y una de las líneas de metro de mayor extensión en Andalucía. Es un servicio de transporte público que evitará 8.000 vehículos diarios en la circunvalación, y por tanto evitará el embotellamiento tradicional que se produce, de tráfico, en horas punta. Hay cifras que reflejan que la intensidad media diaria en la circunvalación de Granada, y que son computadas por el aforador del que dispone el Ministerio de Fomento en ese tramo de la autovía A-44, el pico... Y el pico se alcanzó concretamente en el año 2009, hubo una media de 153.400 vehículos diarios, y con una tendencia que parece que va al alza. Y es que también hay estudios que vienen a decir que la gente, en un porcentaje de un 45,35%, prefiere moverse en esta área metropolitana en auto en su propio..., moto, en su propio auto o en su propia moto, porque lo considera que es un servicio de transporte más rápido que el público, a diferencia del 11% que lo considera que es importante trasladarse en transporte público. Y estamos seguros, sin duda, de que el metropolitano de Granada va a contribuir a compensar, precisamente, ese equilibrio y al mismo tiempo provocar que se rebajen los índices de polución.

Y es que el metropolitano de Granada, como usted también ha dicho, conllevará la mejora de la calidad del aire al reducirse la emisión de gases contaminantes, como por ejemplo el CO<sub>2</sub>, en 3.234 toneladas anuales, algo que no es baladí, porque en este momento para la ciudad granadina la contaminación se ha convertido en un problema de primera índole. Por lo tanto nos parece que viene a solucionar un tema importante.

Un servicio de transporte que prevé, ya se ha dicho anteriormente, 11 millones..., 11,8 millones de viajeros anuales en su primer año de funcionamiento, 14 en el quinto año de su puesta en marcha, una cifra que, sin duda, acercaría, iría acercando cada vez más la rentabilidad del proyecto, aunque usted mismo siempre ha recordado que todo medio de transporte es deficitario, de ahí que el objetivo sea o pase por lograr el mayor número de beneficiarios y de beneficiarias, y en eso seguro que se va a trabajar sin ningún lugar a dudas. Un servicio de transporte cuyas obras, también se ha dicho aquí, dieron trabajo a unas 800 personas, 1.300 entre puestos directos e indirectos, y una previsión, ahora con su puesta en marcha, de unos 300 puestos de trabajo, con arreglo a esos principios de mérito, capacidad y adecuación al perfil que se necesita, además de los trabajos de carácter indirecto que se puedan generar. Y como ha dicho, también en este momento se está realizando la selección y la formación del personal que operarán con los convoyes. Un servicio de transporte que ha contado con una inversión de 558 millones de euros.

Y como decía, estas son muchas de las oportunidades, de las fortalezas, de las grandes ventajas de este proyecto, que no es un proyecto aislado, también ha hecho usted hincapié en eso, sino que se enmarca en un contexto de expansión del ferrocarril, del desarrollo de estructuras ferroviarias urbanas en Andalucía, una iniciativa más, una apuesta más del Gobierno de la Junta de Andalucía. Y es cierto que ha habido retrasos, que las obras se empezaron en el 2007, que ha habido problemas múltiples, desde problemas de financiación, y que también fue un logro del Gobierno de la Junta de Andalucía el cómo ha ido sorteando esos problemas de financiación, que también como en muchas obras aparecieron restos arqueológicos, precisamente en la estación Alcázar Ge-

nil, y muchos otros problemas que llevaron a ese retraso, provocados, como usted ha dicho, por el Gobierno central, concretamente por Adif, Adif que no cumplió precisamente con su compromiso, y con otros que ahora a continuación pasaré a contar y que dependían en exclusiva del Ayuntamiento de la ciudad de Granada.

Lo importante es que llegados principios del verano del 2016 se acabó con la obra civil, al poner..., la que tenía que ver concretamente con la soldadura de la vía, con la última soldadura de la vía en el tramo de la avenida Andaluces, esa estación de Andaluces, que espera con ansiedad que llegue..., que llegue el Ave si es que el Partido Popular tiene entre sus planes que llegue el Ave. Y por tanto, señor consejero, sabemos concretamente del esfuerzo que usted hace, del esfuerzo que hace la consejería, que hace la Junta de Andalucía, para que el metropolitano de Granada esté funcionando en el mes de marzo. Y es que Granada y su área metropolitana esperan con ansiedad este metro y esperan con ansiedad que empiece a funcionar.

Pero yo le quería recordar..., lo he dicho anteriormente, haciendo alusión a las palabras de la señora García, que habla de diez años de obra, de diez años en los que se han producido un cúmulo de retrasos, pues les gustaría recordar algunos de los motivos también por los que se provocó este retraso en el metropolitano de Granada, porque quizás ya no lo recuerde y a mí me gustaría recordárselo. Y es que, señora García, fue su partido, en el Ayuntamiento de Granada, con el alcalde Pepe Torres a la cabeza, quien por cálculos electorales se empeñó en que se revisara y se rehiciera un trazado que ya estaba absolutamente cerrado. Y así fue. Igualmente, me gustaría recordarle a la señora García...

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría...

### La señora MANZANO PÉREZ

—... que fue la Junta quien accedió, tal y como pedía ese Gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento de Granada, y pese a que esa solución era mucho más costosa y que también dilataba los plazos de ejecución, y que también dilataba los plazos de ejecución, a soterrar el metro de Granada por el Camino de Ronda porque, si no, decía que no firmaba ese convenio junto al resto de los ayuntamientos que formaban parte de ese proyecto metropolitano. Es decir, se le olvidó por completo que esto era un proyecto metropolitano y que tenía que ver no solamente con el Ayuntamiento de Granada, sino con el resto de ayuntamientos del área metropolitana, de tres en concreto, y con su ciudadanía, y puso encima de la mesa «o es este el proyecto o no firmo el convenio». Quizás ese cambio de modelo para hacer soterrado el Ave en el Camino de Ronda también tenga que ver en algún sentido con la destrucción de empleo, empeño suyo, empeño de ustedes, empeño del Partido Popular en el Ayuntamiento de Granada.

La Junta, señora García, ha tenido una paciencia inconmensurable, y solo ha recibido maltrato por parte del Partido Popular y por todos ustedes a lo largo de este año, algo que a estas alturas ya ni nos asombra. A ustedes les encanta, en ese sentido, enredar, y eso fue lo que hicieron en aquel momento, y por cuestiones electorales, ni más ni menos. Y es que, de verdad, que vengan ustedes aquí a hablarnos de plazos, que vengan aquí a exigirnos que...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, vaya terminando, por favor.

La señora MANZANO PÉREZ

—... a hablarnos de plazos, pues simplemente decirles que no están ustedes legitimados ni para dar lecciones en ese sentido ni para impartir doctrina. Porque no han sido capaces, ni muchísimo menos, de exigirle a su Gobierno, del Partido Popular, en..., al Gobierno de la Nación, al Gobierno de Mariano Rajoy, los mismos..., la misma contundencia para cumplir con los plazos. Que le recuerdo que no tenemos Ave todavía en Granada, que le recuerdo que las obras de Loja, de la variante de Loja, han estado paradas durante más de un año y no han dicho nada. ¿Dónde estaba ese compromiso de ustedes por cumplir los plazos? ¿Cuáles han sido las exigencias que ustedes han hecho? Es decir, que no están legitimados para venir aquí a hablar de plazos ni muchísimo menos, ni muchísimo..., ni muchísimo menos.

Está claro, señor consejero, que al Partido Popular lo que le molesta es que por fin tengamos una fecha para que el metropolitano de Granada funcione. Les molesta que por fin en marzo el metropolitano de Granada pueda poner en marcha ya su explotación comercial. Pero, señor consejero, sigamos trabajando, acabemos..., acabe..., acabemos con esos pequeños detalles en las obras que tienen que ver con la electrificación y con otros detalles, porque como le he dicho anteriormente Granada, la ciudadanía de Granada y de los municipios del área metropolitana necesitan esta infraestructura y es, como decía..., en este momento tienen gran satisfacción por saber que definitivamente en marzo será toda una realidad.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, cierra usted este turno de intervenciones.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Empezaré contestando por la intervención a la señora Nieto. Bueno, plantea un argumento en relación con el tema del retraso, y yo creo que ha sido reiterado también por la señora García y por el señor Hernández. Nosotros hemos comunicado que, efectivamente, había un retraso consecuencia de este tema, y no lo planteo en términos de conflicto con Adif. Yo quiero tener buenas relaciones en las instituciones con todas las administraciones, que al final tienen competencia por una u otra vía en las tareas de aportar soluciones a los problemas que tienen los ciudadanos. E igual que estamos señalando esto, en términos descriptivos, no en términos condenatorios, ¿verdad?, tengo que señalar la buena relación que tenemos con Adif en la puesta en marcha del tren-tranvía de la Bahía, porque estamos hablando, efectivamente, de entrar en una infraestructura que es

propiedad de otra Administración, que es Adif, el Ministerio de Fomento, pero el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y que la opera Renfe. Por tanto, estamos hablando de la racionalidad a la hora de plantear los temas, en este caso el tren-tranvía, que es una infraestructura que hemos generado nueva, el tramo tranviario desde Chiclana a San Fernando hasta Ardila, y luego entrar en una infraestructura ferroviaria que es de otra Administración. Y yo creo que lo racional es hacer esto, aprovechar las infraestructuras que existen, independientemente de quién sea el titular de cada una de ellas, y sería absurdo hacer una nueva infraestructura paralela a la existente en el ámbito ferroviario que ya tiene el Ministerio. Más en un sistema geomorfológico como este. Lo digo en relación con nuestra voluntad de entendimiento, no por tanto lo que digo en términos de descripción de por qué se han producido estos problemas en Granada no lo quiero trasladar en una mala relación con Adif, porque no existe, ¿verdad? Yo creo que Adif ha sido también víctima de la propia situación de una relación contractual con unas empresas que no han cumplido los plazos que tenían. Pero el hecho cierto es este. ¿Y por qué nosotros no hemos comunicado antes esto? Ustedes dicen, sabían que iba a pasar. Nosotros no sabíamos que iba a pasar; vamos, sabíamos que había pasado lo del retraso, era una obviedad, una evidencia. Lo que creíamos era que las contratas nuestras iban a ser capaces de absorber en su plazo de ejecución este retraso. ¿Cuándo supimos que no? Cuando, después de los esfuerzos hechos, el día 28 de octubre, el 28 de octubre, no antes, se comunica formalmente —si usted tiene interés, tienen en el expediente la comunicación de las dos empresas que hacen estas obras para la consejería—, nos dicen que una tiene que irse, la que termina en octubre, que tiene que ir a diciembre, y la que termina en diciembre tiene que ir a marzo. A usted le parecerá bien o mal, pero este es el desarrollo de los acontecimientos.

Le diré más, en relación con Adif, y lo digo también en términos descriptivos, porque al día siguiente, me parece, de hacer yo esta comunicación, apareció un comunicado de Adif, yo creo que confundiendo los términos... Confundiendo los términos, tampoco con ánimo de echar leña al fuego, pero decía que la línea de fibra óptica que iba al aparcamiento... No, no tiene que ver la línea de fibra óptica que iba al aparcamiento y que, efectivamente, no hemos podido ejecutar todavía porque Adif no ha quitado los acopios que están encima, una obra de compensación que pidió Adif de 1.300.000 euros, que está adjudicada por la Agencia de la Obra Pública, que no hemos podido empezar a hacerla porque no han quitado los acopios, y que la haremos. Pero, insisto, esto, en el plano descriptivo. La línea de fibra óptica de la que hablo es la que tiene que soportar todo el sistema de telecomunicaciones en relación con la seguridad y la transmisión en las obras del metro.

Esa es la descripción de los hechos. Lo señalaba la señora Nieto, lo ha planteado el señor Hernández, lo ha planteado también la señora García.

Explotación. No explotación privada, es una explotación pública. O sea, el responsable de la explotación del metro de Granada es la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía. Lo que ha hecho en términos de eficiencia es trocear, digamos, todas las tareas que es necesario integrar para hacer una explotación racional. Primero, tenemos una limitación: no se podían hacer, con las limitaciones que hay, nuevas contrataciones en el sector público, para hacer una operación de un sistema, en este caso, tranviario, da igual para otro sector. No se podía hacer, hay limitaciones legales impuestas por el propio Estado.

Pero es que, además de esa limitación legal, estaba la racionalidad económica. Mire usted, todos los sistemas de explotación de transportes urbanos o metropolitanos en Andalucía, en España y en el mundo son deficitarios. ¿De qué se trata? De que seamos eficientes, es decir, eficaces al menor costo. ¿Por qué? Porque

alguien paga el déficit. O lo pagan los usuarios, o lo pagan los ciudadanos. Y no es contradictorio el término. O lo pagan los usuarios, repercutiendo, en el ticket que tienen que comprar, toda la tarifa. Iríamos a déficit de explotación cero, pero estaríamos colocando un precio por el transporte público que estaría disuadiendo de que los usuarios lo utilizaran. Por tanto, no es posible, hay que subvencionarlo, como se subvenciona la red de autobuses. Ahora, si somos capaces de, utilizando un método racional de explotación, minimizar el coste, tendremos menos coste para los usuarios y menos coste para los ciudadanos, que son los que, al final, sufragan, vía presupuestos públicos, el déficit de explotación. En Granada, en Málaga, en Sevilla, en Barcelona, en Amberes y en Barcelona, en todos sitios, ¿verdad?

Por tanto, creemos que el sistema es el sistema más racional, y hemos subdividido las tareas. La más notoria, la más importante presupuestariamente, es la de la operación ferroviaria; pero hay mantenimiento de obra civil, mantenimiento del sistema de telecomunicaciones, sistema de mantenimiento de escaleras mecánicas, una serie de..., hasta 14 contratos, que es en lo que se ha subdividido la operación. Es decir, gestión pública, no privada, pública, pero con un método que creemos que es el racional. Son las empresas las responsables, cada una de su operación, y la integración de todo —por tanto, la última responsabilidad— es de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía. Creo que ese es el camino adecuado, eficiencia, que es eficacia al menor coste.

¿Tiempo de formación? Bueno, la formación la vamos a hacer con arreglo a lo que está establecido en los estándares de seguridad, por otro lado, muy exigentes, como tiene que ser, en los sistemas ferroviarios.

Por tanto, la selección de personal se hará con un procedimiento transparente a través del Servicio Andaluz de Empleo. Se hará la formación con los estándares, en términos de protocolo, del número de horas que tienen que tener de formación los conductores para poder empezar a operar. Y, por tanto, ahí no vamos a asumir nada que no sea lo que está estipulado en los protocolos de formación de personal que tiene que conducir trenes.

La señora García dice..., en fin, el tema de los retrasos. Bueno, yo creo que, por parte de la portavoz del Partido Socialista, la señora Manzano, se le ha dado alguna razón, y yo suscribo radicalmente las palabras que ella ha dicho. Mire usted, este es un proyecto que no se hace desde la Junta de Andalucía contra la voluntad de ninguna institución o ayuntamiento. Es un proyecto compartido en origen, por la Junta de Andalucía y cuatro ayuntamientos. Y esos cuatro ayuntamientos, algunos de ellos, particularmente, porque es el que más le afecta, lógicamente, que es a la ciudad de Granada, bueno, ha planteado, a lo largo del desarrollo de la obra, elementos que han contribuido a retrasar la obra. De ir en superficie a ir soterradamente. Eso ha supuesto mayor retraso, ha supuesto mayor costo... Hombre, no se sientan ustedes ajenos, también. Gobiernan instituciones, que yo entiendo cuál es el planteamiento. En una ciudad viva, todo este tipo de infraestructuras son complejas, en Andalucía y en el resto del mundo, y cuando ustedes plantean una serie de requerimientos que obligan a dilaciones en el tiempo y a mayores costos, luego empiezan, además, con el dedo acusador a señalar. Sean coherentes, ¿verdad?

Este es el resultado de una obra compartida, consensuada por parte de los ayuntamientos y por parte de la Junta de Andalucía, y que ha tenido la evolución que ha tenido, retrasos de los cuales, no lo diré en términos de culpabilidad, pero no le voy a aceptar en silencio que usted señale de forma culposa a la Junta de Andalucía, cuando esas iniciativas han sido de un gobierno municipal presidido por un alcalde del Partido Popular, ¿verdad? Esto es así.

Déficit. Les señalaba antes, tratamos de minimizar el déficit. Empezaremos con la estimación, con la estimación. Digo con la estimación porque, evidentemente, partimos de un número de usuarios que entendemos, por los cálculos que se han hecho del metro de Sevilla o del metro de Málaga, que estará en torno a los 11 millones de usuarios el primer año, pero que alcanzaremos 13 o 14 millones de usuarios a los dos o tres años de explotación, porque habrá un incremento de la fidelización del uso del transporte público por parte de los usuarios. Por tanto, cuantos más usuarios haya, lógicamente, mayor reducción del coste... Del coste no, del déficit de explotación. El coste de explotación será el mismo, vale lo mismo transportar a 11 millones de usuarios que transportar a 13, los costes de operación son los mismos. Los ingresos no son los mismos y, por tanto, el déficit se moverá.

¿Cómo se reparte ese déficit? El 83-17. La Junta de Andalucía soporta el 83% y los ayuntamientos el 17%. Si hay dos millones de euros el primer año, establecidos en términos de estimación de déficit de explotación, que decrecerá en los próximos años, pues se hará un reparto en términos proporcionales, de forma ponderada, no paga Armilla igual que Albolote ni igual que Granada, en función del peso poblacional que cada uno de los ayuntamientos tiene en el entorno metropolitano. Este 17% del déficit de explotación, repartido entre los cuatro ayuntamientos en función del peso ponderado que cada población tiene, es una cantidad bastante reducida, bastante reducida en función... Si hace usted números... Sí, sí lo saben, ¿cómo que no lo van a saber? Dice usted que no, sí lo saben, absolutamente, sí lo saben, y desde hace tiempo, desde hace tiempo.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señorías, por favor.

**El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA**

—Termino, señor presidente.

Por tanto, esta información es la que es.

Obras complementarias. Mire usted, estamos haciendo todas las obras complementarias que estaban comprometidas. En el caso del Ayuntamiento de Granada, la última obra, importante obra, que tiene un presupuesto de 4,5 millones de euros, que va a representar la adecuación del eje Palencia-Arabial, ¿verdad?, va a estar inmediatamente que el ayuntamiento termine la redacción del proyecto, que lo está readaptando, lo está readaptando, lo supervisará la Agencia de la Obra Pública, y, por tanto, estará en licitación de forma inmediata. No depende de la voluntad de la consejería, que estamos dispuestos a licitarlo de forma inmediata, pero el ayuntamiento decidió revisar el propio proyecto y, por tanto, estamos a la espera de que eso suceda.

Recursos. Habla usted del recurso de una empresa. Ciertamente, mire usted, las relaciones de lo que es la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas a la hora de licitar un contrato tienen un proceso. Concurren muchas empresas, hay una baremación absolutamente independiente, profesional, absolutamente rigurosa, que determina una prelación. El primero es el adjudicatario, y a los demás, bueno, les asiste el derecho de recurrir si consideran que sus intereses no están respetados. Eso forma parte de la normalidad.

¿Cómo se va a sustanciar eso? Bueno, pues eso, en principio, si no hay ningún cambio, se va a sustanciar como está previsto en la normativa, que un tribunal, que no depende de Fomento, que depende de Patrimonio, y enclavado en la Consejería de Hacienda, haga una estimación de cuáles son los fundamentos de la demanda del que se ha considerado perjudicado. Esto va a llevar, calculamos, un plazo de 15 días. Y, por tanto, una vez sustanciado eso, o lleva razón la empresa que recurre y, al final, sería la adjudicataria, o no lleva razón y se reafirma el criterio que la Consejería de Fomento ha hecho. Por tanto, seguimos con el proceso, esto no tiene por qué tener ninguna influencia en la puesta en explotación en el tiempo que teníamos previsto.

No sé si ha señalado usted alguna cosa más. Bueno, la formación y selección, ya le he dicho cuáles son los escenarios.

Y el señor Hernández planteaba también el tema de tarifas e integración. Es verdad que Cercanías Renfe no tiene hecha la integración. Nosotros se lo hemos pedido, porque nos parece que, efectivamente, el ciudadano que se mueve en los entornos metropolitanos es uno, independientemente de qué sistema de transporte utilice y quién sea el competente específicamente de ese modo de transporte. Cuando va en bicicleta, el responsable es él con su bicicleta, si va caminando también. Si utiliza un transporte interurbano de ámbito bus, pues, al final, es una empresa privada con una concesión administrativa el que lo utiliza; si va en el metro, pues es otra la empresa responsable. ¿De qué se trata?, de facilitarle la movilidad a todos con un tique único, con la movilidad entre los diferentes modos de transportes, y el único que hasta ahora ha decidido que no está integrado dentro de las tarifas es Renfe. Y nosotros le estamos pidiendo que lo haga, porque detrás de cada uno de los modos de transporte y de los titulares, en términos de potestades administrativas que cada una de las administraciones tiene, hay un ciudadano usuario, y lo racional es que le demos una respuesta unitaria.

Yo voy a seguir insistiendo para que Renfe acabe integrándose en lo que representa una forma racional de ofrecerles a los ciudadanos, con ese ejercicio intermodal, que utilicen y tengan razones para ir cada día más al uso del transporte público, en lugar de utilizar el coche privado, porque a la postre yo creo que si a los ciudadanos les ofrecemos un transporte rápido, cómodo, seguro, más barato en todo caso que el uso del transporte privado, al final sacará el coche, la gasolina, la amortización del vehículo, los tiempos perdidos, la búsqueda de aparcamiento del coche, de aparcamiento, tiene un coste que está por encima del transporte público si el transporte público tiene calidad. Este es el objetivo de la integración de los diferentes modos de los consorcios metropolitanos de transportes.

Y decirles también dos cosas: una, que el tema de la aprobación del plan de transporte metropolitano del área de Granada, que planteaba la señora Nieto, va a estar inicialmente aprobado por el consorcio en enero de 2017. Ha habido un proceso de participación, señora Nieto. Podrán verlo en los diferentes formatos de participación a través de redes sociales y de plataforma web que se estableció, y de esa aprobación inicial, lógicamente se seguirá también un proceso abierto para poderlo aprobar definitivamente, enero de 2017.

Y en relación con la Ley de Movilidad Sostenible, que yo comparto la preocupación que usted tiene, y estamos trabajando en eso, en el segundo trimestre de 2017 estará también, aprobada por el Consejo de Gobierno, la Ley de Movilidad Sostenible, que vendrá al Parlamento.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 288

X LEGISLATURA

30 de noviembre de 2016

---

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

  

---

## 10-16/APC-001122. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los nuevos estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente solicitud de comparecencia que formula el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía, relativa a fin de que el consejero informe sobre los nuevos estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Cuando usted lo desee, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bien, gracias de nuevo, señor presidente.

En este caso, se trata, efectivamente, de una comparecencia en relación con la aprobación de los estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Y les quiero señalar que, como ustedes supongo que conocen, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación proviene de la anterior entidad de derecho público, que era la Empresa Pública de Suelo de Andalucía, que fue constituida en el año 1985 y fue en esa fecha cuando se dotó de sus primeros estatutos a través del Decreto 262/1985, de 18 de diciembre.

La Empresa Pública del Suelo fue originariamente la empresa responsable en las tareas técnicas y económicas para el desarrollo de la gestión urbanística y patrimonial en ejecución de los planes de urbanismo y de los programas. Y, desde su creación, la Empresa Pública del Suelo ha evolucionado adaptando su objeto para dar respuesta a las necesidades de cada momento, así en mayo de 1990 adquirió la capacidad de promover vivienda protegida.

Posteriormente, se le encomendó la administración y gestión del parque de vivienda de promoción pública de la comunidad autónoma y la tramitación de subvenciones. El Decreto 217/2011 convierte a esta entidad instrumental de la Junta de Andalucía en una agencia pública empresarial, condición que mantiene a día de hoy.

Actualmente, el objeto social de la agencia lo determina el artículo 5 de la Ley 4/2013, de 1 de octubre, sobre la función social de la vivienda. Y una evolución que debía acompañarse, lógicamente, de unos nuevos estatutos adaptados a la nueva situación de la entidad, a sus funciones, y al contexto socioeconómico en el que nos desenvolvemos en este momento. De esta forma, los nuevos estatutos que fueron aprobados por el Consejo de Gobierno mediante el Decreto 174/2016, hace pocos días, el 15 de noviembre, vienen a sustituir a los vigentes que han durado 25 años.

Contamos con unos estatutos adecuados a las determinaciones de dos cuerpos legales de especial relevancia jurídica: uno, la Ley 9/2007, de Administración de la Junta de Andalucía, y la Ley 1/2011, de reordenación del sector público andaluz. De manera que estos estatutos abordan aspectos tan relevantes como el régimen jurídico de la agencia, el ejercicio de las potestades públicas, el régimen económico, las competencias en materia de contratación o la definición de los órganos de gobierno y dirección de la entidad, entre otras cosas.

Con estos nuevos estatutos se da cumplimiento, además, a los requerimientos de la Intervención General de la Junta de Andalucía y de la Cámara de Cuentas de Andalucía, en sus informes anuales, que nos recomendaban adaptarnos a la ley de reordenación del sector público.

Paso a detallarles el contenido de forma resumida de estos estatutos. Y, en primer lugar, el objeto de la función de la Agencia de la Vivienda queda regulado en el artículo 4, ajustándose a lo que establece la ley de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda y para realizar las siguientes actividades: llevar a cabo en el territorio andaluz las tareas técnicas y económicas requeridas para el desarrollo de la gestión urbanística y patrimonial en ejecución de los planes de urbanismo por parte de la comunidad autónoma, mediante las actuaciones de promoción, preparación y desarrollo de suelo urbanizado para fines residenciales, industriales, de equipamientos y servicios.

Por otro lado, para la promoción de edificaciones en ejecución de actuaciones urbanísticas de la agencia y, en particular, la ejecución de actuaciones que tengan por objeto el desarrollo de los suelos residenciales de manera integrada con la urbanización y construcción de los equipamientos básicos; por otra parte, la realización como promotor público de actuaciones protegidas en materia de vivienda. Asimismo, la administración y gestión del patrimonio que constituye el parque de vivienda de protección oficial de promoción pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y los locales comerciales, garajes, vinculados o no a ella, y a las edificaciones complementarias de la correspondiente promoción. De la misma manera, el ejercicio de potestades públicas que le sean atribuidas o delegadas por la consejería competente en materia de vivienda relacionadas con su objeto y, en particular, la potestad sancionadora, así como las de fomento mediante la tramitación y concesión de subvenciones y ayudas públicas, cuando en estos casos, con sujeción a la norma, obviamente, de Derecho público; también, la gestión, el control y el registro en las fianzas de los contratos de arrendamiento de viviendas y de uso distinto al de vivienda y de suministro correspondiente a los inmuebles sitios en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El ejercicio también de cuantas actuaciones, en materia de eficiencia energética de las edificaciones, les sean atribuidas, y el ejercicio de las funciones que les sean atribuidas en materia de fomento del alquiler de vivienda.

El artículo 5 de los estatutos aborda las funciones y potestades públicas, estableciendo cuáles son las funciones que corresponden propiamente a AVRA y cuáles podrán ser realizadas por la agencia mediante atribución, delegación o encomienda. Todas las funciones propias de AVRA son las concernientes al parque público de vivienda de la comunidad autónoma, cuya titularidad ostenta la propia agencia. Y los detalles de estas funciones están desgranados en los tres primeros apartados del artículo 5 de los estatutos, y son: la preparación, el desarrollo y la ejecución de los planes y programas de actuación sociales y actuaciones físicas sobre el parque de vivienda; actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación; gestión urbanística, regeneración y recuperación de la rehabilitación urbana; la construcción, administración y gestión; y la promoción de vivienda, la adquisición de inmuebles para su rehabilitación como vivienda protegida. Y, de igual manera, los estatutos abarcan la gestión, asistencia técnica y asesoramiento a entidades locales, promotores públicos, agentes sociales o institucionales sobre bienes inmuebles de su titularidad, incluyendo en este apartado la gestión de los propios activos inmobiliarios de la agencia. Y, por último, la gestión, control y registro de las fianzas de los contratos de arrendamiento de viviendas y de uso de las viviendas en los aspectos y términos previstos en la normativa que los regula, incluyendo las actuaciones sancionadoras.

En cuanto a la organización de la agencia, se mantiene el mismo número de órganos directivos que existían hasta la entrada en vigor de estos estatutos. Los titulares de la consejería y viceconsejería son los responsables de la presidencia y la vicepresidencia de AVRA, y el consejo rector que lo conforma, además de los anteriores, la persona titular de la secretaría general técnica de la misma, los titulares de centros directivos en materia de vivienda, hacienda, patrimonio, urbanismo y bienestar social, así como el director general de la propia agencia de la vivienda.

Los nombramientos de quienes ocupan la dirección general, la gerencia y las direcciones provinciales deberá hacerlo el Consejo de Gobierno, mientras el primero tiene la consideración de alto cargo, los otros nueve tienen consideración de directivos empresariales. Así pues, a partir de la aprobación de los estatutos, salvo en el caso de la dirección general, el resto de los nombramientos seguirá un proceso público a través del *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*.

El siguiente apartado en el que quería detenerme brevemente es el relativo a la planificación, programación y régimen presupuestario de la agencia. Quiero destacar que el plan plurianual de actuación en el horizonte 2020 es un plan que constituye la hoja de ruta de AVRA para los próximos años, y que da respuesta también a las recomendaciones de la Cámara de Cuentas y de la Intervención de la Junta de Andalucía. Y se trata de un instrumento de planificación estratégica, en consonancia con el Plan Andaluz de Vivienda y acompasado también al marco operativo de fondos estructurales, que saben ustedes que tiene un horizonte hasta 2020.

El desarrollo de este plan plurianual es ya efectivo a través de la Estrategia de Gestión del Parque Público de Viviendas y de los activos de AVRA, a través del movilizado de suelo para usos industriales, terciarios y residenciales, tanto para vivienda protegida como libre y también turístico, que junto a la gestión de fianzas constituyen los elementos troncales de la gestión actual de la Agencia.

Y ahora les informo sobre cómo abordar en los estatutos el apartado del personal y los recursos humanos de la Agencia.

Se mantiene el mismo número de direcciones de área que conforman hasta ahora la estructura de la Agencia, que son administración general, operaciones, gestión del Parque Público de Vivienda y el económico-financiero. Con la modificación de estos estatutos se da un paso más dentro de la agencia para garantizar la transparencia en la selección de personal, a través de convocatorias públicas y de acuerdo con el Estatuto Básico del Empleado Público.

Los estatutos contemplan también la adscripción funcional en AVRA de personal funcionario de la Consejería de Fomento para el desarrollo por parte de la Agencia de las funciones que impliquen una participación directa o indirecta en el ejercicio de potestades públicas o en la salvaguarda de los intereses generales, y para ello se está tramitando la modificación de la relación de puestos de trabajo de la consejería, encaminada a incluir puestos de trabajo de funcionarios que desempeñen sus tareas en la Agencia.

Y antes de finalizar quiero recordarles que los nuevos estatutos están dirigidos a la mejora de la eficiencia de un servicio público que desempeñan 605 trabajadores en todo el territorio de Andalucía.

Como saben, la Agencia gestiona un parque público de su titularidad que suma más de ochenta y cuatro mil viviendas, la mayoría de ellas en alquiler social, que dan alojamiento a 250.000 personas en Andalucía. Además, la Agencia tiene la tarea de gestionar un patrimonio de suelo residencial o industrial con 37 millones de metros cuadrados en el conjunto del territorio andaluz.

En resumen, el Gobierno andaluz ha aprobado unos nuevos estatutos adaptados a criterios de interés público, al criterio de rentabilidad social y a la calidad en la prestación del servicio a los ciudadanos. Unos nuevos estatutos que pretenden dar una respuesta a los ciudadanos en el eje central del sistema de políticas sociales de la Junta de Andalucía y que preserva los pilares del Estado del Bienestar y trabaja de modo incansable para garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos, entre los cuales el derecho a una vivienda digna ocupa un lugar preponderante.

Gracias, señor presidente.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias.  
Señora Molina.

**La señora MOLINA CAÑADAS**

—Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias también por las explicaciones que acaba de dar, señor consejero, gracias por su prolija argumentación relativa a la aprobación de los estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, que se han renovado hace poco. Y, como acaba de comentar, los anteriores habían durado veinticinco años.

Le agradecemos que comparezca en esta comisión, aunque hubiésemos deseado que esta se hubiese producido a petición propia y que nos hubiera ido informando en este largo proceso de promulgación de las intenciones de la consejería de la que usted es titular sobre el ente instrumental en el que descansa la ejecución de las mayorías de las políticas públicas en vivienda.

En este punto, les recuerdo que aunque con datos dispares, y a pesar de la obstrucción constante en proporcionar la información que se le pide en las solicitudes de información que se le demandan a su consejería, somos conscientes de que entre las funciones de AVRA destacan la administración y mantenimiento del parque público de vivienda de Andalucía, con más de ochenta y cuatro mil inmuebles a su cargo, y la gestión de un patrimonio propio de suelo residencial e industrial de 23,2 millones de metros cuadrados y de otros 13,8 millones de titularidad de la Junta mediante encomienda, así como las fianzas por alquileres.

Nos gustaría saber, y así hemos preguntado, sin que por la consejería hayamos tenido respuesta, de los ingresos provenientes de las ofertas públicas de venta de inmuebles. Nos remitieron a la página web, que no contiene dicha información. Como no se ha obtenido información relativa al parque público residencial, salvo una mera remisión a los decretos de transferencia y así un largo etcétera.

Pero, señor consejero, no queremos apartarnos del objeto de esta comparecencia. La Disposición Adicional Tercera de la Ley 1/2011, de 17 de febrero, de Reordenación del sector público de Andalucía, en aprobación de los estatutos y conclusión de operaciones jurídicas, establece: «Uno. Los estatutos de las entidades instrumentales y la modificación de las estructuras orgánicas de las consejerías a las que afecta esta ley deberán aprobarse y publicarse antes del 30 de junio de 2011. Antes de la misma fecha habrán de concluirse todas las operaciones jurídicas derivadas de la misma». Algún día nos gustaría que su Administración expli-

cara esa práctica tan habitual de ustedes de dotarse de normas cuyos plazos son sistemáticamente incumplidos por ustedes mismos. Por ello le recomendamos, si usted me lo permite, que en un futuro los amplíen de manera considerable para que un retraso acumulado de cuatro años como este no sea motivo de tratamiento en comisión.

Pero no hay retraso si la dicha es buena, y parece apropiada, oportuna y necesaria la aprobación de unos nuevos estatutos para una agencia pública en la que trabajan 613 andaluces, con un presupuesto anual para 2017 de 130 millones de euros, y que recibe por diferentes conceptos de la Consejería de Fomento y Vivienda la mayoría de sus ingresos. Y desde luego lo que parece a todas luces imperativo es la adaptación, por cuanto en la actividad ordinaria de la Agencia se ejercen potestades públicas, para las que de conformidad con la legislación vigente y tal como han señalado numerosas sentencias es necesaria la atribución normativa y la reserva subjetiva funcional.

El Decreto 174/2016, de 15 de noviembre, por el que se aprueban estos estatutos de la Agencia de Vivienda Pública de Andalucía, objeto hoy de la comparecencia, señala como cambio destacado el concerniente al régimen jurídico y las potestades públicas de la Agencia, así como al ejercicio de las mismas. En concreto, en el artículo 5.2 del texto legal se señala: «La recuperación de oficio y desahucio en el ámbito de la gestión y administración del Parque Público de Vivienda de titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía y de la Agencia».

Señor consejero, ante la adscripción de esta potestad no nos queda más remedio que preguntarnos: ¿Quién ha ejercido esta potestad hasta hoy? ¿Ha intervenido un funcionario público en la instrucción de los expedientes de recuperación posesoria seguidos por AVRA? ¿O es que AVRA no ha sufrido usurpación de viviendas públicas desde que usted es consejero? ¿Esos expedientes que ha instruido sin la intervención de funcionario público han conllevado la posterior entrada en domicilio? Esperamos que su respuesta contenga la información que le solicitamos.

También recoge el artículo 5.2 en materia de subvenciones la inspección, la comprobación de la realización de la actividad y del cumplimiento de la finalidad para la que se hubiera concedido la subvención. Señor consejero, otro tanto igual. ¿Cuántas subvenciones y por qué importe se han concedido al amparo de, por ejemplo, la Orden de 29 de julio de 2014, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva a personas en situación de especial vulnerabilidad para el alquiler de viviendas gestionadas por entidades públicas y se efectúa su convocatoria para el ejercicio de 2014? ¿Cuántos expedientes de reintegro? ¿Se han instruido estos expedientes sin la intervención de personal funcionario? Y así, señor consejero, la lista contenida en el artículo hasta su apartado final, el g), la fe pública, señor consejero.

Este grupo tiene la duda de conocer cómo hasta hoy han aportado a los juzgados de lo Contencioso-Administrativo copia compulsada de los expedientes administrativos. ¿Quién compulsaba? ¿Dónde se compulsaba?

Perdone, señor consejero, la batería de preguntas sobre las potestades públicas y el ejercicio de ellas que ha hecho su consejería, pero entienda que en tanto estas son un poder conferido por la ley a la Administración sobre el ciudadano no entendemos el retraso injustificado de cinco años y seis meses en su regulación. Y esa preocupación, señor consejero, se agrava aún más por cuanto no queda nada claro cómo va a ser la incorporación de los funcionarios públicos a la plantilla de la Agencia en la RPT que acaba de mencionar que están revisando.

En el artículo 40 del texto sostiene que el asesoramiento legal preceptivo tanto para los supuestos de ejercicio de potestades administrativas como para la salvaguarda de los intereses generales corresponderá a funcionarios adscritos al efecto a los letrados o letradas del gabinete jurídico de la Junta de Andalucía previa suscripción, igualmente en este último caso, del correspondiente convenio. ¿Se mantendrá la previsión contenida en el Proyecto de Ley del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017, por la que la Consejería de Fomento determinará el procedimiento por el cual se garantizará la publicidad y libre concurrencia en este tipo de contrataciones? ¿Nos puede decir cuál va a ser ese procedimiento? ¿Cuál va a ser el impacto de su incorporación en la plantilla de la empresa? ¿En cuántos funcionarios han previsto las necesidades de la Agencia?

Asimismo, establece como finalidad añadida la reorganización de ciertas funciones de los órganos de gobierno y dirección, señor consejero. ¿Significa esto que AVRA necesita reclutar de fuera de la agencia ocho nuevos directores provinciales, cuyas funciones en los últimos 24 meses han sido desarrolladas por personal de la agencia sin que esta sufriera menoscabo? ¿Volveremos a contratar a cargo del erario público a políticos en retirada con la coartada de su *expertis* profesional?

Señor consejero, ocho directores provinciales, que a razón de 55.000 euros de salario anual más gastos de Seguridad Social, pueden suponer 560.000 euros anuales a cargo del presupuesto de una agencia altamente apalancada.

En cuanto a la política de personal y la determinación de los puestos de trabajo que tendrán la consideración de personal directivo de la misma, creemos que este tema merece capítulo aparte, pero aprovechamos esta intervención para leerle la noticia que publica el diario *ABC* con fecha 26 de marzo.

Cayetano Hidalgo Ortega, presidente del Comité de Inter-centros de AVRA, al que pertenecen los sindicatos UGT, Comisiones Obreras y SITE, que es independiente, ha remitido en nombre de las tres organizaciones una carta al director de la agencia, Luis Miguel Jiménez, en la que expone la preocupación de los trabajadores por diferentes cuestiones: «Los representantes de los trabajadores de AVRA —señala el escrito— estamos asistiendo a los juicios instados por los directivos que han presentado demandas, solicitando su condición de indefinidos, e incluso alguno de ellos solicitando la condición de fijo, cuando su contratación se ha realizado por criterios de libre designación y especial confianza, y de manera no homologable con los principios establecidos en la normativa sobre el acceso al empleo público».

Gracias.

**La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Molina.

Es su turno, por un tiempo no superior a siete minutos, señor consejero.

**El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA**

—Sí, gracias, señora presidenta.

Mire, yo he tratado de darle la explicación de lo que representa la adaptación de estos estatutos a un escenario tanto legal como económico y social diferente después del funcionamiento de 25 años de los estatutos anteriores. Y le voy a..., se lo digo en términos también de pura descripción, ustedes que tienen una relación coaligada con Izquierda Unida, no quiero decirles lo que hicieron o dejaron de hacer sus correligionarios en términos políticos en este momento, pero estuvieron al frente de la agencia tres años, ¿verdad?, y quedó claro que sobre el estatuto no hubo ni una sola decisión, ninguna, ninguna. Se mantuvieron los vigentes del año 1991, pese a que estaban plenamente vigentes ya la LAJA y la Ley de Ordenación del Sector Público, y había que acometer la adaptación de dicho estatuto a esta normativa. Por lo tanto, yo estoy muy satisfecho de que ustedes tengan mucho interés en esta adaptación de los estatutos, que se ha hecho en este tiempo, no diré que récord, yo llevo en la responsabilidad algo más de un año, pero en un tiempo razonable para hacer lo que creíamos que había que hacer.

Le diré algunas cosas más, como usted hace afirmaciones a veces... Si hubiese un gobierno..., o todos los gobiernos de este país fuesen lo transparentes que es el Gobierno de Andalucía, seguramente le iría mejor a todo el mundo.

Hace usted referencia a las cosas..., la retahíla de preguntas, que yo entiendo que tenga usted interés en ser contestadas. Evidentemente, yo no tengo aquí la información detallada como para contestársela en este momento, lo comprenderé. Pero en relación con el funcionamiento global de la agencia, con el plan estratégico que hemos aprobado también con horizonte para 2020, yo voy a pedir una comparecencia a principios del próximo año para explicar cuál es el trabajo de la agencia, una vez que nos hemos dotado no solo de los estatutos sino de un plan estratégico que desarrolla el trabajo y el horizonte de esta agencia, y cuáles son los resultados que estamos teniendo en este primer año de trabajo.

Hace usted alguna referencia en relación con temas de personal, que yo respeto, no... Naturalmente no voy a entrar en un... Pero sí le quiero señalar una cosa. Mire usted, la Junta de Andalucía se ha dotado de herramientas que le permiten diseñar políticas y hacerlas llegar al ciudadano, aumentando o mejorando sus condiciones y la calidad de vida y, por tanto, el derecho de todos los andaluces. Y le quiero decir que el Gobierno de Andalucía sitúa en el centro, en el centro de sus ocupaciones, a los ciudadanos. Y el resto, toda la estructura, somos una herramienta al servicio de ese objetivo. Por lo tanto, no me parece que el punto intermedio sea el interés legítimo de trabajadores públicos, que tienen sus derechos recogidos en la legislación. Pero que nuestra tarea en la definición de las mejores herramientas..., están hechas en función de cómo servimos mejor al conjunto de los ciudadanos, que para eso estamos todos, los que tenemos responsabilidades públicas libremente aceptadas y los que tienen una condición de personal laboral o funcionario, que tienen, evidentemente, una tarea que hacer, que es servir lo mejor que puedan y sepan a los ciudadanos. Y se lo digo porque, además, yo soy funcionario también, yo soy funcionario en excedencia desde hace muchísimos años. Y soy un servidor público cuando he ejercido mis tareas como responsable en una relación laboral con la Administración como funcionario y prestaba el servicio a 200 estudiantes en un centro de Bachillerato, y ahora que presto servicio a ocho millones y medio de andaluces, en una tarea que he elegido libremente. Por lo tanto, las herramientas están diseñadas en función no de los intereses, insisto, legítimos de cualquier sector de trabajadores de la Administración pública, sino en función de cómo entendemos que prestamos la mejor tarea, el mejor servicio, la mejor función, a los intereses de los ciudadanos, que para eso estamos to-

dos. Las tareas intermedias me parecen legítimas pero poco relevantes desde el punto de vista de los objetivos del Gobierno.

Y nosotros no vamos a estar presos en ningún caso de intereses individuales para el desarrollo de políticas públicas, esto lo entenderá, ¿no? Porque eso es lo que nos tiene aquí. Y, por tanto, mi compromiso como consejero es seguir trabajando para que cada una de las herramientas que la Consejería de Fomento diseña contribuya a cumplir el mejor compromiso con la sociedad andaluza de manera eficiente y de manera coherente.

Ha hecho usted alguna referencia también a temas de litigiosidad, en ese mismo hilo conductor. Pues la litigiosidad, provocada por la indefinición entre el personal directivo y los mandos intermedios, se derivó precisamente de la no adaptación de los estatutos a la normativa vigente, que es lo que tiene que quedar corregido justo con la aprobación de estos estatutos. Que si se hubiese hecho antes, y han tenido ocasión, digo, aquellos con los que ustedes comparten estrategia política, que yo respeto, no lo digo en términos críticos, pues a lo mejor se hubiese ahorrado una parte de esa litigiosidad si se hubiese hecho el trabajo de adaptación que han tenido tres años para poder haberlo hecho con antelación.

Los estatutos especifican cuál es el personal directivo, definen cuáles son los mandos intermedios no directivos, y por tanto se debe evitar cualquier controversia real.

Y termino diciéndole que, en términos de transparencia, ojalá todos los gobiernos tuviesen el nivel de transparencia que tiene el Gobierno de Andalucía; que la contestación a los temas que usted plantea como preguntas concretas, que no tengo la información aquí, como comprenderá, no tendremos ningún inconveniente en contestarlas, lógicamente, si usted se dirige por los procedimientos que el Parlamento tiene habilitados. Y yo mismo, le reitero, pediré una comparecencia para hacer una exposición en extenso de lo que ha representado el trabajo, una vez que estén aprobados los estatutos, como están ya, pero, sobre todo, una vez que nos dotamos de un plan estratégico del funcionamiento de la agencia, que ya llevamos trabajando un año y que por tanto hay resultados que yo creo que es necesario que conozcan los representantes libre y legítimamente elegidos por los ciudadanos en este Parlamento.

Gracias, señora presidenta.

### La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, para su segundo turno, un tiempo de tres minutos.

### La señora MOLINA CAÑADAS

—Muchas gracias, señor consejero, por su intervención, por las medianas explicaciones que me ha dado, porque efectivamente no me ha contestado a la mayoría de las preguntas. Y, bueno, la intervención suya la habíamos pedido..., o sea, habíamos pedido que compareciera precisamente para dar esa serie de respuestas, que esperamos que, según ha dicho, nos las pueda ofrecer en enero. Porque, como le he dicho, lo que sí que no vale es el procedimiento que ya tienen establecido, porque lo hemos iniciado en distintas ocasiones, y las respuestas que nos han llegado no han sido las pertinentes.

Defender la Administración pública instrumental se hace gestionando con rigor dicha Administración. Tampoco me ha parecido pertinente que tire balones fuera justificando la carencia de los estatutos, durante una serie de años, en que nosotros estamos coaligados con Izquierda Unida, porque no era el caso ni viene a cuento en estos momentos. Nosotros no estamos..., no hemos estado coaligados cuando ellos han estado en las responsabilidades que ahora tiene usted.

Le reiteramos nuestra preocupación por cómo gestionan ustedes la Administración instrumental de la Junta de Andalucía, nos preocupa sobremanera que su deficiente gestión sea esgrimida por su socio de gobierno Ciudadanos como motivo, como coartada, para cercenar al sector público, ya que estamos en esa línea.

Paradójicamente, ustedes conviven en el poder con alguien que hace gala de querer adelgazar, de quitar grasa al sector público andaluz. Señor consejero, sus socios de gobierno hablan de cementerio de elefantes para pagar favores políticos y lo hacen de manera indiscriminada.

Entienda, por tanto, esta intervención como una muestra de preocupación por la situación del servicio público de vivienda en Andalucía, que en la actualidad recae sobre AVRA. Esperamos que, en la satisfacción y defensa del derecho a la vivienda en Andalucía, nos encontremos, y que en adelante nos otorgue, nos dispense el mismo trato respetuoso de contenido político y discusión técnica que esta portavoz le ha dispensado. El barro y la descalificación fácil no debería ser propio de esta Cámara porque no nos ha parecido pertinente que se justifique diciendo que somos aliados con Izquierda Unida, que no es el caso.

### La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Termina usted esta comparecencia con un turno de tres minutos, señor consejero.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire usted, yo no la he descalificado a usted ni a su grupo político. Lo que he dicho es que tienen ustedes la estrategia legítima, legítima de trabajo político compartido con un grupo que ha tenido la responsabilidad durante tres años en esta consejería y no ha hecho la adaptación de los estatutos. Si usted a eso le quiere poner debajo el epíteto de descalificación, usted sabrá cómo utiliza el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Desde luego, yo creo que no tiene absolutamente nada que ver. Es la descripción de un acontecimiento que le gustará más o le gustará menos. Eso es así.

Y le quiero decir, usted habla de deficiente gestión. Bueno, evidentemente, tiene derecho a decir que la gestión es deficiente, y yo, desde luego, acepto que todo es mejorable en la vida, todo, también la gestión de la Agencia de la Vivienda de Rehabilitación en Andalucía. Pero usted lo que no podrá negar es que este gobierno tiene un compromiso claro, contundente y rotundo, y eficaz en términos de respuesta más allá de las evocaciones literarias y bucólicas a veces que ustedes, desde su grupo, hacen a la hora de defender los intereses de los más desfavorecidos, pero que luego detrás hay poca sustancia allá donde tienen la responsabilidad de gobierno para trabajar de forma eficaz. Esto también es un juicio, ese sí es un juicio mío, ¿verdad?

Nosotros tenemos un conjunto de acciones, y la agencia es una herramienta más para trabajar junto con lo que son tareas legislativas, tareas de gestión y de habilitación de cauces de compromiso económico para dar respuesta a esa necesidad de vivienda del conjunto de ciudadanos, sobre todo los que tienen una situación más complicada, que —insisto— seguramente no encontrará usted en otra comunidad autónoma del Estado español una estrategia, no diré que perfecta, que no lo es evidentemente, evidentemente, pero allá donde gobiernan otros y donde gobiernan los que tienen que ver con su visión de las cosas y su orientación política y su propio grupo político, no me importaría cotejar un día las herramientas que ustedes tienen al servicio de ese supuesto objetivo que tienen para la defensa de los intereses de los más desfavorecidos. Cuando usted quiera lo hacemos, ¿verdad?

Y, por tanto, deficiencia en la gestión, no le acepto que lo plantee en esos términos. Sí acepto que todo es mejorable, pero en la vida, al final, el lugar que uno ocupa tiene que referenciarlo con el lugar que ocupaba uno mismo con antelación o con el lugar que ocupan otros, en términos de respuesta eficaz a las cosas que se dicen que se hacen.

Y, por tanto, yo no tengo inconveniente en trasladar que la agencia es un instrumento, como decía antes, y lo importante son los fines que pretendemos cumplir, no el instrumento en sí mismo. Creemos que es un instrumento eficaz para dar respuesta a ese objetivo de hacer que la vivienda sea realmente un derecho, un derecho humano recogido en la Declaración de Derechos Humanos, en la Constitución Española, en el Estatuto de Autonomía de Andalucía, en un objetivo en términos políticos que tiene que ser compartido de arriba abajo por los gobiernos nacionales, regionales, por las administraciones locales y por todos, que yo me imagino que será la preocupación que usted, como responsable y como representante de la voluntad de una parte de los ciudadanos, que son los que la han apoyado con su voto legítimamente, acabe entendiendo que tiene que defender. Pero supongo yo que no negará la legitimidad que tiene el grupo que ha sido votado mayoritariamente por el conjunto de los andaluces en el ejercicio de su libertad.

Gracias, señor presidente.

**El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias.

## 10-16/POC-001764. Pregunta oral relativa a cronograma de actuaciones para el nuevo acceso desde Alcalá del Valle a la A-384

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al turno de preguntas, ya saben ustedes que son cinco minutos, dos y medio para cada uno.

Y, en primer lugar, la que formula su señoría el señor Saldaña relativa al cronograma de actuaciones para el nuevo acceso desde Alcalá del Valle a la A-384.

Cuando usted quiera, señoría.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero.

Bueno, esta pregunta viene simplemente porque los vecinos de Alcalá del Valle, que usted conoce y que han estado reunidos con los distintos grupos políticos, nos piden que se le vaya haciendo un seguimiento a las actuaciones que se van desarrollando en relación a la carretera de Lora.

Específicamente esta pregunta viene por un compromiso de nuestro presidente, Juanma Moreno, que les mostró su apoyo y les dijo que el Partido Popular iba a estar muy de cerca haciéndole seguimiento a este proyecto.

Usted, hace prácticamente un año, lo metió en la incorporación a los presupuestos. Recientemente, el señor Jiménez Barrios, en su anuncio de los presupuestos en la provincia de Cádiz, anunció dos carreteras: la carreta del Castaño y la carretera de Lora, pero lo que le preguntamos exactamente es concreción de los plazos que tienen ustedes previstos para el inicio de las obras de la carretera de Lora o el acceso a Alcalá del Valle desde la A-384.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como usted señala, yo me he reunido no una vez, me he reunido ya en un par de ocasiones, con los representantes de la plataforma y con las autoridades que representan al municipio de Alcalá del Valle, sobre su interés compartido con la consejería de resolver el acceso y de mejorar las condiciones de tránsito y seguridad en esta carretera.

Hemos redactado un nuevo proyecto de construcción, con un presupuesto de licitación de 7.364.368,02 euros. Hemos avanzado en la tramitación del convenio con la Diputación de Cádiz, financiada al 5% por la Diputación y el 95% por la Consejería de Fomento. Se han iniciado los expedientes de expropiación de los terrenos que resultarán afectados para la mejora del trazado de la carretera y se han levantado las actas previas de ocupación y se ha hecho la elaboración de..., o se ha elaborado la hoja de depósitos previos e indemnizaciones para la ocupación de los terrenos, que tendrá un importe en torno a 300.000 euros. Y, una vez que culmine todo el proceso administrativo, en colaboración con la Dirección General de Presupuestos, tarea en la que estamos en estos momentos, se llevarán a cabo los siguientes pasos.

De forma que en el 2017 haremos la licitación de las obras con un plazo que tardará más o menos..., por el importe de las obras... Saben ustedes que la tramitación en el *Diario de la Unión Europea* y, lógicamente, en los diarios..., en el *Boletín Oficial del Estado* y de la Junta de Andalucía, todo ese proceso de licitación, de concurrencia, de valoración de las ofertas... llevará entorno a un plazo de seis meses, dado que están sujetos a regulación armonizada. Y, consecuentemente, a continuación, haremos la adjudicación de las obras que esperamos, esperamos que tiene un plazo inicial estimado de ejecución de 18 meses, aunque la respuesta empresarial por la experiencia de estos últimos meses en la adjudicación de obras suele reducir los plazos que inicialmente están en el proceso de licitación.

Gracias, señor presidente.

## El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Saldaña.

## El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero.

Bueno, entendemos que se está trabajando, pero hay un dato que usted ha dado que no concreta, y es que lo que los vecinos están más insistentes y quieren conocer. Ya en marzo se les dijo que el convenio con la diputación se iba a firmar. Se les dijo en marzo que en noviembre probablemente estuvieran ya las obras iniciadas, después desde marzo hasta noviembre con todo el periodo de licitación. El problema es que ese convenio no llega, no llega. Puede ser porque no se haya podido firmar en el año 2016, como consecuencia de que no había crédito suficiente para poder asumir ese compromiso, puede ser, aunque ellos no lo tienen claro.

La pregunta es, si se ha incorporado ya en los presupuestos del año 2017, que nos lo tenemos que creer por la información del señor Jiménez Barrios y por lo que usted dice, cuándo se va a firmar el convenio con la diputación. Ese es el hito que daría pie a todos esos procesos que usted, después, ha avanzado y que, evidentemente, está sometido a la ley, a las leyes de contratación del sector público.

El tema es que, desde marzo, se les dice que se va a firmar, y ellos están todavía, y le digo de verdad, llegan un poco a ser hasta incrédulos. Y, aunque usted no se lo crea y sin ser sospechoso y sin hacerlo otra vez, yo mismo le digo que entiendo que cuando se ha anunciado por parte del viceconsejero..., vicepresidente,

dente, es porque se va a hacer. O sea, que estamos ayudando, pero necesitan saber cuándo se va a firmar el convenio con la diputación.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Mire usted, de nuevo le digo el presupuesto de la Junta de Andalucía tiene del 2016, 100.000 euros, del 2016. En el 2017 y 2018 tiene la cantidad suficiente para terminar la obra, ¿verdad? ¿Sí? Lo que le estoy diciendo. Estoy hablando de que la obra tiene un plazo de ejecución de 18 meses, y por tanto 18 meses es más de 12, que es un año, ¿verdad? Pues entenderá usted que si le sumamos al periodo de licitación el periodo de ejecución, aunque las ofertas de las empresas reduzcan ese plazo inicial de ejecución, estaremos a caballo de 2017 y 2018, contemplado en la plurianualidad de los presupuestos de la Junta de Andalucía.

El convenio con la diputación lo firmaremos en breve, en pocos días, y por tanto iniciaremos, como le digo, el proceso de licitación de la obra, y lógicamente cumpliremos, no puede ser de otra manera, lo que ha dicho el vicepresidente de la Junta de Andalucía en la comparecencia pública que ha hecho.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

---

### 10-16/POC-001795. Pregunta oral relativa a cumplimiento de la proposición no de ley relativa al tren litoral de la Costa del Sol

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula don Carlos Hernández, relativa a cumplimiento de la proposición no de ley relativa al tren litoral de la Costa del Sol.

Tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, el pasado mes de mayo, en esta cámara, en esta comisión, se debatió una propuesta no de ley, a iniciativa de Ciudadanos, acerca del tren litoral Costa del Sol. ¿Qué acciones se han llevado a cabo a raíz de la aprobación de esta propuesta no de ley, en base a los puntos que se aprobaron?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Yendo al contenido de la proposición. Efectivamente, usted sabe que desde el Gobierno de Andalucía compartimos la necesidad de que este importante eje de comunicación, en una zona de Andalucía en la que viven algo más de un millón de personas, y en momentos de población flotante, relacionados con una de las principales actividades económicas de la zona, que es el turismo, está en torno a los dos millones de habitantes. Por tanto, es una tarea ineludible. El que haya estado el Gobierno en funciones, por la aprobación de la proposición no de ley, tiene la fecha relativamente reciente, hemos estado en un proceso de incertidumbre política por parte del Gobierno de la Nación, con Gobierno en funciones, donde no se han podido..., en fin, tomar decisiones importantes y de calado, ha impedido... Yo creo que se puede avanzar a más velocidad. Yo le he planteado al Ministerio de Fomento, si es nombrado, una petición de entrevista, entre los temas que yo voy a tratar con el ministerio, por supuesto los temas relacionados con el Plan de Vivienda, pero en el capítulo de infraestructuras hay elementos que tienen que ver con las carreteras, que tienen que ver con la salida de Andalucía hacia el Atlántico y hacia el Mediterráneo, la A-323, que es la salida entre Linares-Albacete hacia la zona mediterránea, que es un eje de comunicación fundamental para Andalucía, competencia del Estado, y la Nacional 432, que va desde Granada, Córdoba, Badajoz, es materia también de comunicación viaria fundamental para la vertebración territorial.

Y, en materia ferroviaria, uno..., dos elementos fundamentales, desde luego uno es el corredor de la Costa del Sol, y el otro es, al final, plazos concretos para la ejecución de lo que es la Red Transeuropea de Transportes en Andalucía, que es absolutamente vital. Hay temas añadidos: la SE-40 en Sevilla, y otro conjunto de temas que forman parte de las competencias del Estado, la comunicación también desde Zafra a Huelva... En fin, no le quitaré importancia al resto de asuntos. Pero como elementos relevantes la culminación..., o acometer con un calendario cierto esa ejecución de la Red Transeuropea de Transportes, y desde luego esta comunicación ferroviaria en la Costa del Sol. No hay ninguna zona en España que tenga la densidad de población que tiene la Costa del Sol, en la que no exista una comunicación ferroviaria de media distancia que sea adecuada. Tarragona-Tortosa, que tiene una población mucho más reducida, son 93 kilómetros de distancia; Alicante-Murcia, que tiene una población de 1.400.000 habitantes, otros 84 kilómetros. En todos ellos hay una comunicación ferroviaria que contribuye a ese horizonte de movilidad sostenible y a ser un motor también de desarrollo económico en las respectivas zonas, sobre todo cuando una parte del empleo está vinculado a la actividad turística.

Gracias, señor presidente.

### El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández.

### El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Sin duda estamos de acuerdo, y por eso presentamos en su momento esta propuesta no de ley, porque... Porque la Costa del Sol es una zona, como usted ha dicho, muy alta..., muy altamente..., con una densidad de población muy alta. Y sin duda es la muestra de que el Mediterráneo andaluz está a día de hoy todavía..., pues bueno, abandonado a efectos de infraestructuras de transportes, como el ferrocarril. Además, esta es una infraestructura que la han prometido ministros de Fomento de ambos colores, la Junta de Andalucía llegó..., incluso se llegaron a adjudicar dos tramos para la construcción del tren litoral, hace unos años. Y lo cierto es que después de..., desde el año 1999, que se empezó a plantear el proyecto, pues..., pues no se ha avanzado prácticamente en nada más que la realización de proyectos. Por eso entendemos que lo que debe haber es un entendimiento y una concreción de fechas, importes, inversiones, como bien dice la propuesta no de ley, para, de forma coordinada con el Ministerio de Economía, se avance en esta..., en esta infraestructura.

Sabemos que hoy..., lo hemos sabido por la prensa, que hoy la presidenta de la Junta de Andalucía está en Bruselas, entre otras cosas para..., para este proyecto, ¿no? Para este proyecto y para..., para que se incluya..., para confirmar que está incluido dentro del Plan Juncker y que se va a acometer. Por eso le volvemos a insistir que entable..., entable, el Gobierno andaluz, estas conversaciones con el ministro..., con el ministro de Fomento, y para que se concreten de una vez las actuaciones.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, muy breve.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señor presidente, gracias.

Efectivamente, yo creo que tiene que ser el resultado de un espacio de consenso, de acuerdo, de complicidad institucional, entre todas las instituciones, al final, de la Costa del Sol. Hablo del Ayuntamiento de Málaga, hablo de los ayuntamientos de la zona, hablo de la diputación provincial, hablo por supuesto del Gobierno de Andalucía y hablo de utilizar todas las herramientas que vayan en la dirección de hacer posible lo que se hable. Es verdad que hay recursos limitados en el conjunto de las administraciones. Nosotros estamos planteando que herramientas que se han puesto en lo alto de la mesa para poder desarrollar infraestructuras... Como usted cita, el Plan Juncker puede ser una vía. Yo insisto también en otra vía, que me parece que es muy relevante, que tiene que ser levantar el veto, por parte de Bruselas, y el Gobierno español en eso tiene que ser activo, presionar en esa dirección, de que infraestructuras que tienen que ver con el desarrollo económico, con la articulación territorial, con el empleo, acaben estando exoneradas del cómputo de déficit, porque eso sería un elemento más, que es un motor a poner en marcha para el desarrollo económico y social y el empleo en el conjunto del Estado, pero en la parte que nos toca, en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

### 10-16/POC-001813. Pregunta oral relativa a la firma del convenio para la rehabilitación de la barriada de Santa Adela, Granada

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a la última pregunta, que formula el señor Millán, relativa a la firma del convenio para la rehabilitación de la barriada de Santa Adela, en Granada.

Señor Millán.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Señor consejero, el pasado 29 de febrero la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Granada y el Ministerio de Fomento firmaron un convenio para la reforma y la rehabilitación de la barriada de Santa Adela, en el barrio del Zaidín de Granada. Se trata de una intervención que acogiéndose al Programa de Regeneración y Renovación Urbana va a dar respuesta a los problemas de infravivienda que estaban sufriendo muchas familias de esta barriada, y que se concretará en 128 nuevas viviendas y la reurbanización necesaria para ello.

Es una actuación que demuestra una vez más que cuando hay voluntad de dar solución a los problemas y se coopera y se colabora desde las distintas administraciones públicas, poniendo los problemas de la gente antes de intereses partidistas, se llega a buen puerto y al final se consiguen, pues, los objetivos que todos los ciudadanos demandan.

Pero una vez firmado el convenio, lógicamente, son muchas las actuaciones pendientes que seguro, pues, generarán dificultades en su ejecución o en su tramitación, por el volumen de inversión de la que hablamos, de esta actuación; por la complejidad de la acción a desarrollar, y por el número de los vecinos afectados. Y es que, lógicamente, en el transcurso de una actuación tan compleja como esta pueden y creo que surgirán problemas, pero la voluntad de dar solución a las necesidades de estos vecinos y el ánimo de cooperar de forma leal deben estar en todas las fases del proyecto y deben estar por encima del mercadeo político. En todas las fases, insisto, hasta que las familias ocupen nuevamente las viviendas. Desgraciadamente, ya hemos vivido episodios donde el Partido Popular, pues, en Granada, ha intentado sacar tajada política, de forma partidista, de las dificultades del proyecto, insisto, y desgraciadamente creo que podrá intentarlo de nuevo, porque siempre surgen problemas en proyectos de este tipo.

A pesar de ello, la voluntad de la consejería es firme, así como la del Ayuntamiento de Granada, y se trabaja de forma intensa para que el proyecto sea una realidad en el menor tiempo posible, de forma satisfactoria para todos los vecinos. Por ello le preguntamos, dentro de esta hoja de ruta marcada, ¿cuándo se llevó

a cabo la firma del convenio con el ayuntamiento y qué trabajos se van a desarrollar para la rehabilitación de esta barriada de forma definitiva?

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Como usted bien señala, efectivamente, la pasada semana firmé con el alcalde de Granada el convenio para la rehabilitación de este barrio de Santa Adela. Concretamente, afecta a 156 viviendas, que son..., van a ser demolidas, porque su situación de deterioro impide su rehabilitación y, por tanto, tienen que ser sustituidas por 128 viviendas nuevas, que son las que se van a construir.

La operación es una operación que tiene un montante de inversión de 12,3 millones de euros, el promotor es el Ayuntamiento de Granada, y lo que queda por hacer a partir de la firma del convenio es el proceso de realojo de todos los vecinos, que están, lógicamente, con el apoyo..., en la operación se incluye todo lo que representa la demolición, el realojo y el pago de los alquileres a los vecinos durante el tiempo que dure la construcción. El tema está financiado o cofinanciado por las tres administraciones, como usted bien señala, estamos hablando de una aportación del 29,1% del montante global por parte de la Junta de Andalucía y del propio Ayuntamiento de Granada, que cofinancia en la misma proporción, en el mismo porcentaje, del Ministerio de Fomento con un porcentaje del 34% y de los vecinos del 7,26%.

Todas estas intervenciones, en definitiva, suponen una apuesta por la búsqueda de espacios de acuerdo. La Junta de Andalucía lo que está haciendo, y la Consejería de Fomento, es buscar complicidades, cooperación, trabajar conjuntamente al final con cualquier Administración, independientemente del color que tenga la Administración, todas tienen la legitimidad que les dan los ciudadanos en las urnas. Pero a la postre de lo que se trata es de que seamos capaces de trabajar conjuntamente para alcanzar un fin. En este caso es que estos vecinos acaben disfrutando de una vivienda nueva, de una vivienda en condiciones, que seamos capaces de avanzar en ese objetivo de hacer posible el derecho a una vivienda al conjunto de los ciudadanos. Y, en definitiva, lo que queda por hacer es la ejecución de la obra, que yo estoy convencido de que se va a hacer con el mayor nivel de eficiencia y con el mayor nivel de agilidad.

Y señalarle un dato, por último, que tiene que ver al final con todas las intervenciones, esta es una más de un conjunto de intervenciones que la Junta de Andalucía tiene en marcha, también en parque público: que entre el periodo 2016-2017 va a representar una inversión global de casi cien millones de euros en Andalucía, que va a representar una intervención en 8.474 viviendas de titularidad de la Junta de Andalucía en 30 barriadas y cascos históricos del conjunto de las ocho provincias de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 288

X LEGISLATURA

30 de noviembre de 2016

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Se levanta la sesión.

---

