



DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 8 de marzo de 2017

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-17/APC-000049. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las iniciativas a emprender por el Gobierno para concordar con los objetivos del nuevo patrón de movilidad Triple Cero Más, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001904. Pregunta oral relativa a los autobuses municipales del hospital Vázquez Díaz, Huelva, formulada por los Ilmos. Sres. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña y Dña. Carmen Céspedes Senovilla, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-000238. Pregunta oral relativa a la situación de las viviendas de AVRA en Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Escrivá Torralva y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-000243. Pregunta oral relativa a la carretera A-404, entre Coín y Alhaurín el Grande, Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

10-17/POC-000339. Pregunta oral relativa a la ejecución del proyecto Ronda Sur Metropolitana de Jerez de la Frontera, Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-000394. Pregunta oral relativa a la mejora de la comunicación en la A-6052, entre Santiago de Calatrava y Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

10-17/POC-000416. Pregunta oral relativa a los expedientes de desahucio, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la conexión de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Olivares y Salteras con la A-49, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a los deslizamientos en La Verbena, en Arcos de la Frontera, Cádiz, presentada por el G.P. Socialista.

10-17/PNLC-000043. Proposición no de ley relativa a las obras de acceso al hospital de alta resolución (chare) de Lepe, Huelva, presentada por el G.P. Socialista.

10-17/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la Autovía del Olivar, tramo Lucena-Estepa, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/PNLC-000083. Proposición no de ley relativa al sector de la estiba, presentada por el G.P. Socialista.

10-17/PNLC-000085. Proposición no de ley relativa a la puesta en funcionamiento del sistema de información del Parque Residencial de Andalucía, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, seis minutos del día ocho de marzo de dos mil diecisiete.

COMPARECENCIAS

10-17/APC-000049. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las iniciativas a emprender por el Gobierno para concordar con los objetivos del nuevo patrón de movilidad Triple Cero Más (pág. 8).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-000243. Pregunta oral relativa a la carretera A-404, entre Coín y Alhaurín el Grande, Málaga (pág. 17).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000238. Pregunta oral relativa a la situación de las viviendas de AVRA en Sevilla (pág. 20).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000339. Pregunta oral relativa a la ejecución del proyecto Ronda Sur Metropolitana de Jerez de la Frontera, Cádiz (pág. 23).

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. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

10-17/POC-000394. Pregunta oral relativa a la mejora de la comunicación en la A-6052, entre Santiago de Calatrava y Jaén (pág. 26).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000416. Pregunta oral relativa a los expedientes de desahucio (pág. 29).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-001904. Pregunta oral relativa a los autobuses municipales del hospital Vázquez Díaz, Huelva (pág. 32).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la conexión de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Olivares y Salteras con la A-49 (pág. 35).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación: rechazada por 5 votos a favor, 10 votos en contra y 1 abstención.

10-17/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a los deslizamientos en La Verbena, en Arcos de la Frontera, Cádiz (pág. 43).

Intervienen:

Dña. Noelia Ruiz Castro, 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.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-17/PNLC-000043. Proposición no de ley relativa a las obras de acceso al hospital de alta resolución (chare) de Lepe, Huelva (pág. 51).

Intervienen:

Dña. Manuela Serrano Reyes, 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 Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Manuel Andrés González Rivera, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por 11 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

10-17/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la Autovía del Olivar, tramo Lucena-Estepa (pág. 60).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación: rechazada por 6 votos a favor, 10 votos en contra y ninguna abstención.

10-17/PNLC-000083. Proposición no de ley relativa al sector de la estiba (pág. 68).

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

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

Votación de los puntos 1, 3 y 4: aprobados por 11 votos a favor, 5 votos en contra y ninguna abstención.

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

10-17/PNLC-000085. Proposición no de ley relativa a la puesta en funcionamiento del sistema de información del Parque Residencial de Andalucía (pág. 79).

Intervienen:

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

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

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

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

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por 11 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y tres minutos del día ocho de marzo de dos mil diecisiete.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, buenos días.

Damos paso a la Comisión de Fomento y Vivienda.

Pero, antes de comenzar, quiero comentaros el tema del paro internacional de mujeres hoy, día 8 de marzo. Tenemos dos posibilidades. El Parlamento apuesta por cinco minutos de paro en la puerta principal, y también está la otra opción, de media hora. Yo quería comentarlo con vosotros, cómo lo veis, si hacemos cinco minutos o media hora, más o menos qué es lo que opináis. Yo no tengo ningún inconveniente en que sea media hora...

[Intervención no registrada.]

Así que... El paro internacional de mujeres, Félix. ¿Cómo lo veis?

La señora NIETO CASTRO

—Media hora. La Comisión de Igualdad va a parar media hora.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿Estamos de acuerdo en la media hora?

[Intervención no registrada.]

Por eso. Entonces, lo que hacemos es que a las 11:50 cortamos la comisión, nos vamos y hacemos la media hora de paro, ¿de acuerdo? Pues nada, muchísimas gracias.

10-17/APC-000049. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las iniciativas a emprender por el Gobierno para concordar con los objetivos del nuevo patrón de movilidad Triple Cero Más

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos al orden del día, con una comparecencia a fin de informar sobre las iniciativas a emprender por el Gobierno para concordar con los objetivos del nuevo patrón de movilidad Triple Cero Más.

Esta comparecencia la propone el Grupo Popular. Tiene la palabra el señor consejero por 15 minutos. Tiene usted la palabra, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias. Buenos días, señora presidenta. Señoras y señores diputados.

La Estrategia Triple Cero o nuevo patrón de movilidad: cero contaminación, cero siniestralidad, cero embotellamientos y más renta disponible por habitante, es hoy por hoy un manifiesto que se confeccionó en sucesivas reuniones durante el verano de 2016 en León.

Precisamente ese mismo año, un grupo de expertos, de investigadores, de empresas, de autoridades, legisladores y divulgadores, convocados por la Asociación Española de Vehículos no Tripulados, han mantenido un encuentro en León con el que abordar la denominada Nueva Era del Transporte, Nertra, y el nuevo patrón de movilidad Triple Cero Más.

En dicho encuentro se han propuesto iniciativas de trabajo vinculadas a la automatización integral del transporte para combatir la contaminación, la siniestralidad, los embotellamientos y mejorar la renta disponible por habitante.

Parece incuestionable que la investigación y el desarrollo de tecnología en el ámbito de los vehículos no tripulados podrían contribuir a la eficiencia en los desplazamientos y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos y el hábitat en nuestras ciudades. Sin embargo, su grado de madurez es aún incipiente, aunque llevemos décadas teorizando sobre las cuestiones que plantea hoy la Nertra. Todos los informes avalados por expertos confirman su potencial tanto tecnológico como de mercado, si bien aún queda por avanzar mucho más en la investigación, así como en el desarrollo de productos concretos.

Actualmente, las áreas de conocimiento se centran en la inteligencia artificial impulsada por universidades como la de Zúrich y el Instituto Federal Suizo de Tecnología, Sheffield en el Reino Unido y el control en las comunicaciones y su relación con los automatismos, donde destacan empresas tecnológicas como Intel y el procesamiento de imagen y la independencia de la batería, impulsada fundamentalmente por empresas japonesas superespecializadas.

Como verán, todas estas cuestiones están siendo actualmente abordadas por universidades, por *startups* y por grandes empresas en el ámbito de lo que tiene que acabar cristalizando en el desarrollo de aplicaciones concretas en la industria y, por tanto, en lo que tiene que ser la antesala para la sociedad.

Las iniciativas existentes están siendo fundamentalmente impulsadas por grandes grupos empresariales, grandes compañías de automoción, de aviación civil y de telecomunicaciones, y organizaciones internacionales como la Asociación para Sistemas de Vehículos no Tripulados. Hay que tener en cuenta que el desarrollo de estas tecnologías suscita un gran interés, ya que las proyecciones económicas más optimistas hablan de un mercado de 127 billones de dólares, según la consultora internacional Price Waterhouse.

Por tanto, señorías, con la vista puesta en un horizonte tecnológicamente más avanzado, y encaminándonos al desarrollo de tecnologías más respetuosas con el medio ambiente y con la salud de nuestras ciudades y sus ciudadanos, la realidad de hoy es que la Consejería de Fomento está desarrollando políticas orientadas a la movilidad sostenible de personas y mercancías en el territorio andaluz, así como a la lucha contra el cambio climático, referenciado en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, con las tecnologías y con los instrumentos que hoy tenemos disponibles.

La Junta de Andalucía impulsó la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana, en coherencia con la programación europea, que es la referencia marco de las políticas orientadas al desarrollo sostenible en Andalucía actualmente. Esta estrategia tiene como objetivo principal incorporar criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas con mayor implicación en los procesos de desarrollo urbano: la ordenación territorial, el urbanismo, la planificación y la gestión de la movilidad. El uso que estas ciudades hacen de los recursos naturales y energéticos constituyen elementos clave en la construcción de una ciudad que se pueda denominar como sostenible.

En materia de movilidad, la estrategia marca una línea estratégica clara: hacer que la movilidad y el transporte se conviertan en factores decisivos para la calidad de vida, la cohesión social y el progreso, mejorar la eficiencia económica y energética del transporte reduciendo el consumo de energía y la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero y evitar la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, frenando el urbanismo desordenado, considerando el transporte público como un servicio básico en los nuevos desarrollos urbanísticos, y no permitiendo nuevos desarrollos sin una planificación que garantice la accesibilidad del transporte público.

En concreto, la Consejería de Fomento y Vivienda ha puesto en marcha la nueva planificación en infraestructuras, el Plan PISTA 2020, como ustedes conocen, con la previsión de movilizar 1.300 millones de euros de inversión pública impulsados por la Junta de Andalucía. Una planificación que sitúa en el eje central la sostenibilidad entendida desde distintos parámetros, el ambiental, en la gestión de los recursos, en el impacto socioeconómico, en la mejora de los consumos y en el de la financiación, por supuesto.

El propio PISTA contempla cuáles deben ser las medidas necesarias para la sostenibilidad del transporte en las [...] andaluzas, y entre ellas destacan la potenciación del transporte público y la movilidad no motorizada, la disminución del consumo energético y la contaminación del sistema de transporte, la potenciación unitaria e integrada del sistema de transporte. Y, en este sentido, las medidas que desde esta Administración se están realizando para el fomento de la movilidad sostenible son múltiples y sintonizan en gran medida con la filosofía y con los principios que alientan esta Estrategia Triple Cero Más.

En el ámbito normativo, se va a culminar la aprobación de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, una ley que define la movilidad sostenible; establece los principios que regulan la movilidad; distribuye competencias; establece instrumentos de planificación; determina indicadores de control y seguimiento; regula las medidas de fomento en la movilidad y, finalmente, regula el régimen sancionador.

Respecto a la red ferroviaria metropolitana, Andalucía, saben ustedes que es la única comunidad del territorio nacional con dos suburbanos operativos en dos capitales, Sevilla y Málaga. Y en esta legislatura se pondrán en servicio el metro de Granada y el tren tranvía de la bahía de Cádiz. También pretendemos alcanzar el objetivo de reactivar los proyectos de transporte ferroviario urbano tanto en Vélez-Málaga como en Jaén. Desde el año 2004 se habrán comprometido más de dos mil seiscientos millones de euros de inversión asociada.

En este campo del desarrollo de las medidas previstas en el Plan PISTA logrará que la cuota de transporte público crezca en Andalucía hasta el 24% y permitirá movilizar en torno a ochenta millones de viajeros en transporte público. Todo este esfuerzo ya iniciado se traduce en la cuenta ambiental y económica de un ahorro del consumo energético equivalente a 800 kilotoneladas, equivalentes de petróleo, y rebajará en 2,5 millones de toneladas las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta es la previsión que se ha publicado en el PISTA para 2023, cogiendo como referencia de datos 2007.

Solo el funcionamiento de los metropolitanos, incluyendo la extensión tranviaria de la línea 1 del metro de Sevilla hasta Alcalá de Guadaíra, y los tranvías urbanos existentes en Andalucía evitará cada año 18,3 millones de desplazamientos en coche.

Hay que destacar también el desarrollo de planes de movilidad sostenible, que pretende disminuir el impacto ambiental, aumentar el ahorro y la eficiencia energética, y reducir la contaminación acústica y atmosférica en las nueve aglomeraciones urbanas y en los municipios que lo integran, a través de los consorcios metropolitanos de transporte.

Estos planes priorizan la reducción del transporte en coche o en moto, en beneficio de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en sistemas de transporte público colectivo, y, por otro lado, procuran el trasvase de mercancías al ferrocarril o a otros medios más sostenibles, particularmente cuando se trata de la distribución de mercancías en entornos urbanos.

El Plan Andaluz de la Bicicleta, que persigue integrar el uso de este medio de transporte en la vida urbana, con sus consiguientes beneficios en la salud y en la disminución de la contaminación ambiental y acústica, y... este plan constituye una guía para desarrollar toda una red de vías ciclistas en la comunidad andaluza, prevé la construcción de algo más de 220 kilómetros de vías ciclistas urbanas e interurbanas, que, junto al patrimonio ya acumulado por las diferentes ciudades en Andalucía, estaríamos alcanzando el horizonte y la cifra de 1.150 kilómetros de vías ciclistas.

En definitiva, la Administración andaluza está desarrollando políticas que confluyen plenamente con este nuevo patrón de movilidad en el que se podrá seguir avanzando desde la investigación, desde el desarrollo tecnológico, desde la coordinación y la búsqueda de complicidades entre universidades, empresas, decisiones de las Administraciones de forma coordinada, que en definitiva nos vayan acercando a eso que se plantea como uno de los objetivos fundamentales dentro de la Estrategia de Transporte y Energía que la Unión Europea ha planteado en el horizonte del 2020, como un hito intermedio, lógicamente, que tendrá continuidad en términos de ambición en adelante.

En definitiva, la Administración andaluza está desarrollando políticas que confluyen plenamente con este patrón. De hecho, estamos convencidos plenamente de que abordar los retos que se plantean en este ámbito solo será posible apostando, como decía, por la innovación.

En definitiva, una sociedad innovadora es más dinámica, utiliza mejor sus recursos, reduce los costes de producción, aumenta su competitividad, reduce el impacto ambiental y abre nuevas oportunidades al desarrollo económico y a la generación de empleo, que es uno de los elementos que tampoco es desdeñable en un escenario como el que estamos. Yo creo que todo eso forma parte de una línea de trabajo y de cooperación entre las Administraciones, que tiene que ir cristalizando a lo largo de los próximos años, partiendo de una realidad, y una realidad que, sin duda, es perceptible, pero que ahora mismo representa un compromiso serio por parte de la Administración andaluza en lo que supone orientar los esfuerzos a ese objetivo de conseguir una movilidad en los entornos urbanos metropolitanos que sea más respetuoso con las condiciones medioambientales, que sea más respetuoso con la calidad de vida de las ciudades y que, en definitiva, nos haga a todos sentir que estamos satisfaciendo nuestras necesidades pero no hipotecando fatalmente el futuro de las generaciones que nos han de suceder. Tenemos que tener la convicción de que somos usufructuarios del medio natural que nos toca disfrutar, pero no somos dueños absolutos y tenemos que tener ese compromiso ético, ese puente de solidaridad con las generaciones que nos han de suceder.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero

Tiene la palabra el señor Raynaud por el grupo proponente.

Gracias.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor consejero, por su intervención al respecto.

Y tengo que empezar comentándole que coincidimos plenamente mi grupo y las manifestaciones que acaba usted de hacer en esta comisión. El objeto de nuestra petición de comparecencia en el día de hoy en relación, diríamos, a los grandes objetivos que tratan de conseguir fechas más próximas que lejanas del nuevo patrón de movilidad y que, efectivamente, arrancaron con las jornadas de León, bajo un eslogan, bajo, de alguna manera, un esquema principal de NPM00+, de cero contaminación, cero siniestralidad, cero embotellamiento, culminado con más renta disponible por habitante. Yo creo que, evidentemente, se ha conseguido resumir de una manera muy práctica en ese apócope el 0-0-0, pero que al final redunde en lo que es, sin ningún género de duda, como debe ser cualquier política que persiga el interés general de los ciudadanos en una mejora para el conjunto de la sociedad y también desde el punto de vista de la renta disponible por habitante.

Eso persigue conseguir, o se pretender llegar a ello mediante ese nuevo patrón de movilidad, y culminaría con el NERTRA, la Nueva Era del Transporte. Y parece como si estuviéramos hablando de un futuro muy lejano, pero la realidad es que el tiempo corre que vuela y hemos de reconocer que no es fácil, precisamente, la implantación de medidas ambiciosas, como plantea este manifiesto. Este manifiesto que tuvo lugar el verano pasado en León, en verano del 2016, pero que ha culminado con la celebración de la Jornada-Diálogo

2017, del pasado mes de febrero, o sea, prácticamente hace unos días, también en León, 9, 10 y 11, donde de alguna manera ya hemos tenido las primeras hojas de indicaciones; es decir, que se va avanzando progresivamente, al menos sobre el papel, en estas recomendaciones y en esta agenda, esta Nueva Era del Transporte —repito—, con la celebración de esta Jornada-Diálogo 2017 y la hoja de indicaciones, algunas de ellas con recomendaciones muy concretas a las distintas Administraciones. Y si a mí me ha llamado la atención este documento, que muchas veces yo creo que pecan de ser demasiado generalistas y poco concretos, sin embargo, en este caso han llegado a ponerles, entre comillas, deberes a las Administraciones estatales, a los Gobiernos estatales, a los Gobiernos autonómicos, incluso descendiendo hasta los Gobiernos locales.

Pues, como decía, en León, bajo el nombre de Diálogo 2017, se han vuelto a reunir estos expertos, que han venido desde rincones distintos del mundo, en búsqueda del consenso, para ser capaz de poner en marcha la Nueva Era del Transporte. Y esa meta es planear la organización y el despliegue de esa nueva era, y planear el papel que deben jugar las distintas Administraciones, y definir los patrones normativos y tecnológicos que favorezcan dicho despliegue, y que también favorezcan la evolución del sector desde el punto de vista social y desde el punto de vista económico.

Por lo tanto, reitero la satisfacción de que desde su consejería, pues, evidentemente, sean conscientes de la necesidad de llegar y de poner en marcha, dentro de un calendario, diríamos, sensato y en actuaciones, también en las distintas metodologías, para el transporte y consecuentemente para las infraestructuras del transporte, pues el conseguir esos objetivos para la Nueva Era del Transporte.

Ha comentado usted el PISTA, y ciertamente, en distintos apartados de la revisión del PISTA, con horizonte 2020, partiendo de la necesidad de adaptarse a esa Red Europea del Transporte, esa red básica, en la que llega y pone de alguna manera un objeto ambicioso. La demanda del transporte europeo calcula en 1,5 billones de euros la inversión necesaria solo para el año 2030. Y, hasta 2020, la Comisión estima que se necesitarán alrededor de 500.000 millones de euros para llegar y completar la Red de Transporte Europeo, alrededor de la mitad de ello para tratar de evitar o disminuir los embotellamientos, y así lo dice además, diríamos, el objetivo de la Red de Transporte Europeo, muy conectado directamente con ese cero, uno de esos ceros, que es cero embotellamiento en esos objetivos tan ambiciosos del NERTRA.

Hacíamos referencia al PISTA, y en la estrategia, y al hilo de esta estrategia preconizada por la Unión Europea, pues, relativa al transporte, el propio PISTA habla de reducir la movilidad, lo que exige no solo medidas sobre el transporte, sino también afecta a la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico, una precisamente de las llamadas que también nos hacen en las conclusiones de esas jornadas que se celebraron y en la necesidad de hacer, diríamos, absolutamente concordantes las políticas urbanísticas desde el punto de vista estatal, autonómica fundamentalmente, y locales; mejorar la movilidad hacia modos más eficaces en términos de consumo, otro de los, diríamos, objetivos del plan PISTA, y mejorar la calidad de la energía utilizada y la eficiencia directa en su utilización con vehículos con fuentes de energía alternativa, ajenos por supuesto a los combustibles fósiles, consiguiendo una energía más limpia, por lo tanto el uso de combustibles alternativos. Y, repito, con esos dos objetivos de la Unión Europea que en 2020 con respecto a materia energética, pues, considera que el 10% de los combustibles usados en el transporte debe proceder de fuentes renovables, por lo tanto, ajenos a los tradicionales, y que los proveedores de combustible, y yo creo que esto es importante, deben reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 6%

para el año 2020. Y coincidirá usted conmigo en que el 2020 está a la vuelta de la esquina. Por lo tanto, las administraciones encargadas de alguna manera de velar y tutelar por estas medidas tienen que estar lo suficientemente —diríamos— a/ loro del cumplimiento por parte de estos proveedores de combustible.

Ni que decir tiene que los objetivos del Libro Blanco del Transporte, editado el año 2011, pues también determinaban la reducción a la mitad del uso de vehículos de propulsión convencional en el transporte urbano para 2030, y en el año 2050 su eliminación total.

En este sentido, los fondos operativos Feder también van, en su política de concesión de subvenciones y apoyo de proyectos, en esta línea; como impulsar proyectos de movilidad que permitan la utilización de combustibles alternativos y que deben de estar amparados por contratos que impongan una obligación del servicio público colectivo garantizando la eficiencia de costo, concienciando también a la sociedad mediante actuaciones disuasorias e informativas.

Por lo tanto, coincidimos, señor consejero, que esta nueva era del transporte la tenemos prácticamente a la vuelta de la esquina y que bien haremos en llegar y en enfocar todo lo que es la política de nuestro transporte en nuestra comunidad, en Andalucía, y de las infraestructuras ligadas al transporte, a reconducirlas en estos objetivos que evidentemente son ambiciosos.

Unas medidas necesarias que el PISTA reduce en 10 políticas básicas: en integración de transporte y el uso del suelo, el control del desarrollo urbano, la potenciación del transporte público, la potenciación de la movilidad no motorizada, a la cual ha hecho usted mención, el disminuir el consumo energético, garantizar la capacidad actual y futura, planificar la movilidad local, etcétera. Por lo tanto, yo creo que nosotros estamos a tiempo, señor consejero, de llegar y de enfocar nuestras políticas para conseguir esos objetivos.

Le decía que en materia de estas hojas de indicaciones que recientemente se han aprobado en León, en el Diálogo 2017, y en un apartado que dice «Garantizar el futuro», pues, nos hacen siete recomendaciones cuyo resumen es: «La automatización del transporte requiere un canal de comunicaciones con el ingenio que se desplaza, permanentemente abierto, y requiere a su vez organizar y tutelar con eficacia el desplazamiento y el tráfico. La automatización del tráfico, la proliferación de ingenios avanzados por tierra, mar y aire, es un escenario que va mucho más allá de la conjetura. Nos estamos enfrentando a un supuesto real que tendrá su impacto en las normas de circulación por tierra, mar y aire».

Y le decía, señor consejero, que a mí me llamó de alguna manera poderosamente la atención que en esta primera jornada que se celebró en León, al final, y antes de llegar a esta hoja de indicaciones que han sido posteriores en el tiempo, pues, había un apartado —y termino, señora presidenta, con este recordatorio de esta suma—..., hay un apartado del documento en el que dice que el papel de las administraciones es crucial para acelerar el despliegue y la implantación de la nueva era del transporte. Y hace recomendaciones a la Administración local y autonómica. De esas cinco recomendaciones, si me permite, yo me quedo con dos: la primera, para que impulsen de manera consciente y razonada institucionalmente su compromiso con la NPM000+. Me ha agradado oír que efectivamente el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía y en concreto de su consejería va por esa línea. Y, segunda, que no es en orden, que es la quinta en el orden, pero a mi juicio es importante, para que impulsen la creación de grupos de trabajo multidisciplinares con la misión de planear la ciudad, la provincia y la región sus servicios de tráfico, sus servicios, sus infraestructuras y su latido o ritmo vital desde la perspectiva de la NPM000.

Por lo tanto, señor consejero, yo creo que estamos a tiempo de ponernos manos a la obra y que siempre podamos decir que las actuaciones de la consejería estén motivadas y tengan como norte y como guía esta Nertra, que yo creo que en definitiva es el futuro del transporte, no solamente en nuestra comunidad sino en nuestro país, en Europa e, incluso, diría, con un futuro o con un ámbito mucho más amplio en el mundo, tal como ha quedado demostrado con la implicación que los distintos representantes han tenido en estas jornadas que están celebrando.

Muchas gracias, señor consejero, y muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para terminar la comparecencia tiene la palabra el señor consejero.

Señor consejero, muchas gracias.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señor Raynaud, yo celebro que tengamos un espacio de coincidencia en algo que, por otra parte, es una evidencia: la movilidad está asociada a la vida, a la vida económica, a la vida de ocio, a la vida de los ciudadanos en cualquier punto del territorio andaluz, nacional o mundial, y exige efectivamente replantearse el paradigma que ha venido siendo el tradicional, sobre el que hemos hecho esos planteamientos de dar respuesta a la movilidad. Y no hemos reparado o no ha habido tecnologías al alcance o suficiente nivel de conciencia para entender que los impactos que estaba generando nuestra forma tradicional de movernos estaban siendo amenazas muy serias para el mantenimiento de la vida en las ciudades y de la calidad, en definitiva, de vida que aspiramos todos, empezando por la salud, ¿no?

Yo creo que el último ejemplo en términos de actualidad fue hace tres o cuatro días, ¿no?, donde en Barcelona deciden que los vehículos con más de 20 años no pueden circular los fines de semana. Son multitud los ejemplos que van surgiendo en la esfera de ciudades españolas, europeas y mundiales, donde la amenaza que representa para algo tan básico como es la salud de los ciudadanos acabe encendiendo esa alarma y planteándose la necesidad de replantear el modelo. Y en ese replanteamiento del modelo está sin duda la investigación, la tecnología, pero el impulso decisivo de que nace de la convicción de que es insostenible el modelo tal como lo tenemos planteado.

¿Qué tenemos que ser capaces de hacer? Bueno, gestionar el presente, y yo hacía referencia a una de las cosas que la consejería está haciendo, con la mirada puesta en el futuro, sin duda, pero no ignorando la gestión del presente. Y en la gestión del presente estamos haciendo cosas que yo creo que son cosas razonables. Desde luego, la cooperación entre administraciones. El ciudadano es uno y, al final, hay un reparto competencial para el mejor funcionamiento del Estado en diferentes ámbitos de la Administración: la local, la autonómica, la estatal. Pero, siendo administraciones, bueno, desde el punto de vista competencial autónomas e independientes, funcionalmente tienen que ser capaces de ponerse de acuerdo para dar la mejor res-

puesta a un ciudadano que, independientemente de cuál sea el ámbito en el que desenvuelve su acción, en un ámbito interurbano o el ámbito urbano, acaba teniendo consciencia de que su actividad, su forma de desplazarse tiene que ser lo menos lesiva para su propia existencia. Yo antes hacía referencia a ese pacto de solidaridad con generaciones futuras, pero es que cuando estamos hablando del cambio del clima o estamos hablando de las 640.000 muertes prematuras que estima la Unión Europea relacionadas con la polución atmosférica, fundamentalmente generada por los motores de combustión, estamos hablando del presente, del presente y de nuestra vida, y por tanto tenemos que ser todos capaces de establecer estrategias de trabajo conjunto. Y yo me alegro de que haya una percepción de la necesidad de avanzar en ese sentido, que no sea un espacio de confrontación política, debe ser un espacio de cooperación, fundamentalmente, entre diferentes grupos políticos, que cada uno tiene la legitimidad de acercarse al análisis de una realidad compleja desde su óptica, y es respetable, pero por encima de eso tiene que estar la convicción de que tenemos que buscar puntos de encuentro para hacer posible que ese proceso que la Unión Europea ha planteado como fundamental en el horizonte del eje de transporte-energía, en los ámbitos urbanos, metropolitanos e interurbanos, tenemos que ser capaces también de que avance en el presente sin renunciar a esto que yo le digo y que usted señalaba muy bien, de todo lo que sea capacidad de innovación, de añadir valor. La propia Junta de Andalucía en otros departamentos del gobierno que no es fomento está contribuyendo al desarrollo de proyectos de aviones no tripulados. En definitiva, fórmulas que hoy nos pueden parecer, todavía, cosas de muy lejano futuro, pero que la tecnología hoy se nos coloca en un horizonte temporal más cercado del que pudiéramos estar imaginando.

Bueno, pues, en ese tema hay que estar trabajando, al tiempo que gestionamos el presente, y gestionar el presente es ser capaz de seguir avanzando en el Plan Andaluz de la Bicicleta; ser capaces de poner en marcha los sistemas metropolitanos de transporte ferroviario que tenemos ahora mismo en diferentes puntos de gestación, para que acaben siendo elementos que se incorporen a la vida de las ciudades. Yo les señalaba 80 millones de viajeros en Andalucía al año, el horizonte estimado, ¿verdad?, y 18,5 millones de vehículos quitados de la circulación. Quitados, no por decreto, quitados desde la convicción de que, si ofrecemos un sistema de calidad, el ciudadano acabará teniendo la tentación, lógicamente, de ir al transporte público, porque será más rápido, más económico, será más seguro, evitaremos elementos e índices de siniestralidad. Y, a la postre, estaremos contribuyendo a que, efectivamente, la calidad del aire que respiramos sea de mejor naturaleza para todos.

Y yo creo que ahí es donde tenemos que hacer los esfuerzos, más allá de, a veces, los regates en corto que representan acercarnos a esa posición. En fin, cada uno, desde su óptica, es respetable, pero yo creo que tenemos que intentar buscar puntos de encuentro. A mí me parece que este es uno de los elementos que debía ser... Se habla mucho de pactos de Estado en otros campos, que son absolutamente pertinentes y necesarios, pero yo creo que, en relación con lo que al final supone una amenaza para la calidad de vida, para la salud de todos los ciudadanos, tenemos que ser capaces también de establecer algunos puntos básicos de entendimiento que nos permitan avanzar a la mayor velocidad posible. Y cito elementos, sin ánimo de que sea objeto de controversia, pero le decía, la gestión del presente, no quitando la mirada y ambicionando el futuro, cosa que tenemos ahora en lo alto de la mesa, que tenemos necesidad de poner en valor, que tenemos necesidad de que sea rentable socialmente. Estamos hablando de los metros que estamos desarrollando o

de los sistemas ferroviarios. Hace poco hablábamos del metro de Sevilla. Yo sigo invitando a que hagamos un esfuerzo de cooperación, entre todos, para poder no solo terminar la línea 1, que está, digamos, en el horizonte del desarrollo ya, hasta Alcalá de Guadaira, sino ambicionar que, efectivamente, la línea 3, que es la que tiene más rentabilidad social, acabe siendo posible acometerla. Pero, para eso, tenemos que estar todos de acuerdo, que hacemos un trabajo inteligente si emplazamos a la Unión Europea a que acabe cofinanciando como gran proyecto este, que reúne todas las condiciones para hacerlo, y que, en lugar de ser un espacio de confrontación entre los partidos políticos, sea un espacio de concordia y de cooperación para plantear a Bruselas que tenemos un proyecto que reúne todos los requisitos. Bueno, pues, gestionemos el presente también en esa dirección. Sigamos ambicionando el futuro. Sigamos trabajando en el ámbito de la cooperación en los consorcios metropolitanos de transporte. Sigamos invirtiendo en investigación, en desarrollo, pero gestionando el presente, seamos capaces también de colocar todas las herramientas que hoy tenemos en lo alto de la mesa, algunas no concluidas, para terminarlas, para ponerlas al servicio de los ciudadanos. Ambicionemos nuevas cosas en el futuro y, naturalmente, además del transporte urbano y metropolitano, en el transporte interurbano también tiene España que ir alcanzando cotas que estén en la media de lo que representa el transporte, tanto de viajeros como de mercancías, en la Unión Europea, que está bastante por debajo de lo que supone el modo ferroviario en el transporte en España respecto al transporte ferroviario en la Unión Europea, y eso serían también acuerdos, inversiones, calendarios y horizontes.

De manera que yo coincido con usted en la importancia que tiene el trabajo cooperativo de todas las administraciones y en la necesidad de seguir impulsando, desde el compromiso político, desde la cooperación de las administraciones, desde el aliento a la investigación y a la innovación para que acabemos haciendo unas ciudades más habitables. En definitiva, para que seamos capaces de permitir que nuestra actividad, ligada a la ambición, al desarrollo económico, al ocio y al esparcimiento no sean algo que hipoteque nuestra salud y el futuro de las próximas generaciones. En ese espacio, yo creo que hay bastantes puntos para la coincidencia y yo celebro que ustedes tengan esa preocupación, que lo planteen aquí, y desde luego en esa dirección está trabajando la consejería.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000243. Pregunta oral relativa a la carretera A-404, entre Coín y Alhaurín el Grande, Málaga

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos al segundo punto del orden del día, preguntas con ruego de respuesta oral.

Vamos a empezar por la tercera. Carlos, por favor. Señor Hernández White, usted va a empezar, porque tenemos un pequeño incidente. Entonces, pues, comience usted.

Gracias.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Estupendo. Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Pero... Perdón, perdón. La pregunta es relativa a la carretera A-404, entre Coín y Alhaurín el Grande. Tiene usted la palabra, señoría.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor consejero.

El estado del firme de la A-404, la carretera que une Coín y Alhaurín el Grande, está en un estado lamentable. Es una vía, además, de comunicación entre dos núcleos de gran importancia dentro de la comarca del Guadalhorce.

¿Cuándo se va a reparar la calzada? Y ¿por qué esta necesaria obra, que afecta a estos dos municipios, no se ha incluido en el plan de actuación de la comarca del Guadalhorce por los efectos de las recientes lluvias?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor diputado, efectivamente, esta carretera tiene una función de comunicación importante, obviamente. No ha sido incluida dentro del plan de actuación que estamos desarrollando en Málaga en este momento,

con una inversión de 3,35 millones de euros y que afecta a 17 vías, fundamentalmente en el Valle del Guadalhorce, como usted señala, porque no ha sido una de las vías que se ha visto afectadas por las inundaciones consecuencia del temporal.

Las que sí se han visto afectadas, efectivamente, dieron lugar a ese plan de emergencia, financiado con fondos de contingencia para la respuesta a cosas no previstas. La mayor parte de las tareas se están haciendo en reparación de taludes, en drenajes transversales, en reponer desprendimientos, cortes parciales de calzada, todo lo que representa, en definitiva, una tarea de limpieza, de reconstrucción de muros de escolleras, de restitución de capa de rodadura..., todo lo que representa, en definitiva, las consecuencias del temporal.

Específicamente, esta carretera, la A-404, no se ha visto afectada por las inundaciones, lo cual no significa que no sea objeto, lógicamente, de atención por parte de la consejería.

Estamos haciendo una tarea de conservación para la rehabilitación de elementos en los que es necesario un refuerzo de firme, y ya le anticipo que la delegación tiene en su plan de trabajo hacer una intervención que permita mejorar las condiciones de la A-404, tal y como usted señala, que, sin duda, necesita una reparación. La última que se hizo, en el objeto de dos kilómetros aproximadamente fue una intervención de 57.995 euros, pero es verdad que hay que tratar de terminar lo que supone una mejora del tramo en el que la capa de rodadura necesita una intervención, que vamos a hacer en las próximas semanas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Hernández White, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Sí, bueno, pues la verdad es que afecta... Estamos hablando que afecta a casi 70.000 personas de la comarca, y le aseguro, porque yo he pasado por allí, que afecta incluso a la seguridad de las personas que van con su vehículo, con su coche, y el estado es realmente lamentable. Que haya sido más afectada o menos por la lluvia, no voy a entrar en esa discusión, pero sí en que hace falta una actuación. Y, además, estamos hablando de un tramo pequeño, un tramo pequeño el que está especialmente defectuoso y en el que hace falta una actuación lo más urgente posible.

Así que recojo sus palabras de que habrá una actuación próxima.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Señora presidenta, gracias.

Bueno, para reiterar lo que le estoy trasladando. Efectivamente, esa carretera tiene unos 6.700 vehículos de índice medio diario de tráfico. El punto kilométrico es el de 1.800 al 4.200. No hay detectado ningún tramo de concentración de accidentes en términos estadísticos respecto a otras zonas, y la evolución de la accidentalidad..., bueno, afortunadamente no es un sitio donde haya un especial riesgo. Pero, en cualquier caso, tenemos el compromiso de mejorar las condiciones con el plan de conservación que, de forma ordinaria, la consejería está dedicando.

Le quiero recordar que, en su conjunto, en su conjunto, para toda Andalucía y respecto al presupuesto del año 2016, se ha incrementado en un 26% los recursos destinados a la conservación de carreteras, porque, efectivamente, no solamente tenemos que intentar generar nuevas infraestructuras sino ser capaces de mantener en condiciones óptimas ese patrimonio de los andaluces que representan los 10.500 kilómetros de carretera que actualmente tenemos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000238. Pregunta oral relativa a la situación de las viviendas de AVRA en Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta, relativa a la situación de viviendas de AVRA en Sevilla.
Para ello tiene la palabra la señora Escrivá. Cuando usted quiera.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta. Creía que se iba a hacer la última, por eso no estaba pendiente.

Las viviendas públicas tienen grietas, señor consejero. La Urbanización Euro 21, que tiene cinco bloques y alberga 174 viviendas con unas seiscientas personas, que suelen ser familias jóvenes con niños, tienen problemas. Esa urbanización es de 2002 y desde el principio tiene el bloque 10 problemas estructurales, en concreto la parte del bloque 10 que son dúplex, y desde el principio tienen grietas, descuadres en ventanas, en puertas. Tienen problemas desde el principio, desde 2002, debido a que estos edificios se han volcado hacia la SE-30.

Los vecinos, después de ocho años con grietas, consiguieron que se realizara una reparación de emergencia. Sobre 2010, 2011 se hizo la reparación. Pero esta reparación solo consiguió que la verticalidad de los edificios mejorara, porque las grietas siguieron continuando. Entonces, ¿qué le parecería a usted que después de ocho años de espera le dijeran: «no, vamos a arreglar solamente lo de fuera, las grietas olvídense»? Pues esto es lo les ha pasado a estos vecinos, que han visto cómo se arreglaba la verticalidad, pero las grietas continuaron, solamente se entró en sus casas para poner testigos en las grietas, y los testigos se han seguido rompiendo, o sea, se siguen abriendo las grietas.

Pero es que las grietas no solamente las están sufriendo ahora los vecinos de los dúplex del bloque 10, sino que las grietas han ido en aumento, no solo en ese bloque 10, en esos dúplex, sino en los pisos del bloque 10 y en el bloque 8. O sea, que es que ha habido un efecto dominó, esta mala reparación ha generado un efecto dominó y ha hecho que cada vez más familias de esta urbanización se vean afectadas. O sea, que es que aquí ha sido el proceso de reparación un desastre.

Pero no solo el proceso de reparación, sino todo. No se les informó a las familias al principio, cuando repararon. No se les informó tampoco de que salió una sentencia condenando a Dragados y la Junta a repararlas. Tampoco se les ha informado a las familias de que en octubre hicieron las catas ni de sus resultados. Y es que, ¿qué ha pasado? Que es que no solamente ha habido una reparación deficiente, sino que no ha sido..., deberían haber hecho más reparaciones y que la reparación que se ha hecho ha dado, como ya he dicho, un resultado nefasto.

Entonces, pensamos que con una sentencia que tienen es una vergüenza que no se actúe de forma más urgente, porque son muchos años los que llevamos con grietas. Entonces, ante el desamparo e indefensión que sienten los vecinos de esta urbanización, y con la esperanza de que por fin haya una solución definitiva y una solución que sea práctica, que no sea un parche que genere efecto dominó, que es lo que ha pasado ahora mismo, le pregunto...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—... qué piensa hacer esta consejería para arreglar este desaguisado que hay en esta urbanización. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Escrivá.
Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señora Escrivá, estamos haciendo, no es que pensamos hacer: estamos haciendo.

Lamentablemente, usted ha señalado una parte del tema que es cierta. Es una promoción de 174 viviendas de VPO en régimen de venta, fueron vendidas por parte de la promotora a los vecinos. Y a partir de 2002, que fue cuando se entregan, hay una serie de reclamaciones de propietarios individuales, y también algunos temas que afectaban a la comunidad, que fueron reparados por la constructora porque estaban en periodo de garantía, inicialmente.

A partir del año 2003, sin embargo, sigue habiendo dificultades, sigue habiendo desperfectos, la constructora no hace caso a las reclamaciones y lo que hace la consejería es actuar de forma subsidiaria, que es su responsabilidad. Actúa de forma subsidiaria, hasta invertir 1.555.500 euros, ¿eh?

¿Qué hace ante esta situación? Pues, evidentemente, plantear la responsabilidad que tienen la constructora, los arquitectos redactores, los directores de obra, los aparejadores y la empresa encargada del control de calidad. Y todo eso lo plantea en el ámbito judicial, y hay una sentencia favorable o condenatoria de los que tienen la responsabilidad, que luego además es ratificada por la Audiencia Provincial. Y lo que estamos planteando es la ejecución de la sentencia.

De todo este proceso han estado informados los vecinos. Yo sé que la información que se les ha dado a los vecinos de lo que hemos estado haciendo, evidentemente, no es suficiente si no acaban teniendo la satisfacción final de que las viviendas estén en condiciones.

Lo que estamos haciendo es no solo atender las demandas de los vecinos, ejecutar subsidiariamente lo que la empresa responsable no ha hecho, pedir la ejecución de la sentencia y el resarcimiento a la consejería del millón y medio de euros, más del millón y medio de euros que ha invertido para reparar, sino que si hay algunas deficiencias más, y parece que hay algunas deficiencias más, la propia sentencia establece que,

efectivamente, sean corregidas con cargo a la responsabilidad de todos los actores conjuntamente. Y están condenados todos: la empresa, los arquitectos redactores, la constructora y la empresa del control de calidad.

Y, por lo tanto, en la defensa de los intereses colectivos que..., primero, el interés de los ciudadanos que ocupan las viviendas, que son los propietarios de las viviendas, y por supuesto restituyendo a la Administración pública lo que no debió gastar porque parece que ha sido claramente una mala ejecución..., pues quien ha tenido la responsabilidad en la mala ejecución. Ojalá no hubiésemos tenido que dar con un conjunto de circunstancias, entre empresa, control de calidad y técnicos, que ha dado lugar a este desaguisado, pero lo que nos corresponde es actuar subsidiariamente, corregir las deficiencias. Hemos recurrido lo que en el Estado de derecho es el camino adecuado, que es pedir la responsabilidad a quien tiene, efectivamente, una mala ejecución, que ha sido ratificada, como digo, no solo en la primera sentencia sino ratificada por la Audiencia Provincial. Y lo que estamos es con el compromiso de que las viviendas acaben teniendo la reparación de todos los desperfectos que aparezcan y, por supuesto, reclamando las cantidades a quien ha sido, con condena por parte la Audiencia Provincial, responsable de esa mala ejecución.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000339. Pregunta oral relativa a la ejecución del proyecto Ronda Sur Metropolitana de Jerez de la Frontera, Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la cuarta pregunta, relativa a ejecución del proyecto Ronda Sur Metropolitana de Jerez de la Frontera.

Para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta. Señor consejero.

Hace unos meses hubo una cierta sorpresa y también, por qué no decirlo, un cierto estupor porque la consejería en el Plan PISTA hasta 2020 anunció que no tenía previsto la Ronda Metropolitana Sur de Jerez, la conocida como Ronda Sur de Jerez. Básicamente, lo que viene a recoger el PISTA es que no es una obra previsible para ejecutar antes de 2020, ni siquiera vinculada a fondos europeos —usted nos podrá aclarar— y que la única previsión que tienen antes de 2020 es la redacción del proyecto de ejecución de esta obra.

El problema que surge aquí es que ese proyecto en teoría debería estar redactado desde el año 2009. Ustedes lo adjudicaron, la Junta de Andalucía lo adjudicó con un presupuesto de 1,5 millones de euros.

La pregunta es, señor consejero, ¿dónde está el proyecto de la Ronda Sur? ¿Se ha llegado a recibir? ¿Se ha llegado a ejecutar? ¿Se ha pagado?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor Saldaña, mire, efectivamente usted señala las prioridades que establece el Plan PISTA, no está recogido en el horizonte presupuestario hasta 2020. Si no cambian las circunstancias financieras..., y digo si no cambian porque estamos trabajando para intentar que cambien, pero lo cierto es que ahora mismo tenemos el marco presupuestario y financiero que tenemos.

Con ese marco lo que hemos hecho es darle prioridad a la finalización de todas aquellas infraestructuras que estaban en desarrollo, que fueron reprogramadas en su momento y que el sentido común y la rentabilidad social exigen terminar para que lo invertido acabe siendo útil a los ciudadanos antes de emprender nuevas inversiones, aunque sea, lógicamente, deseable.

La obra a la que usted se refiere tiene una inversión de 150 millones de euros. Los índices medios diarios de tráfico en la A-2002 son de 6.479 vehículos/día y, en la A-2004, 12.907 vehículos/día. Y, por tanto, en el marco tal cual establecido, hasta 2020, ya le digo, no cabe esta inversión de 150 millones de euros y trabajamos por ver si es posible modificarlo. Si en ese proceso hay una nueva reorientación de la financiación autonómica, hay otras circunstancias que permitan que la Unión Europea acabe decidiendo que, efectivamente, las inversiones en infraestructuras que son claves para el desarrollo económico no computen en déficit hasta un cierto porcentaje, estaríamos hablando de otro escenario donde sí podría tener cabida, efectivamente, esta obra que usted señala.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña, tiene usted la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Señor consejero, yo no le estoy preguntando por la ejecución de la obra. La ejecución de la obra ya sabemos —perdona, Manuel Andrés, es que no veo—..., la ejecución de la obra ya sabemos que lleva la Junta de Andalucía 25 años de incumplimientos con el pueblo de Jerez. Yo lo que le estoy preguntando concretamente es que... Ustedes contemplan la ejecución y la redacción del proyecto y el 19 de abril del 2008 ustedes anunciaron la declaración de impacto ambiental del proyecto. El 19 de septiembre del 2008 ustedes anunciaron que la consejería redactaba el proyecto de construcción de la ronda sur. El 21 de septiembre de 2008, titular del *Diario de Jerez*: «Adjudicado el proyecto de la ronda sur, será redactado por Apia 21; la obra, que se hará en 20 meses, costará 106 millones de euros», ha subido a 40, entiendo que por el IPC. Y el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* del 11 de noviembre del 2008 anuncia la adjudicación a Apia 21 por un millón y medio de euros. La pregunta es: ¿dónde está el proyecto de la ronda sur que ustedes adjudicaron en el año 2008 por 1,5 millones de euros? Esa es la pregunta, señor consejero. De la obra, le preguntaremos otro día.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Mire, usted hace una apreciación para encabezar sus razonamientos subsecuentes que es que la Junta de Andalucía lleva 25 años incumpliendo con Jerez. Pues, mire, que sepa usted, en la última década, por si

no tiene la contabilidad, la inversión de la Junta de Andalucía en Jerez, los accesos a Jerez y las comunicaciones de Jerez con el entorno inmediato, ha ascendido a 538 millones de euros, 538. Pero, además de eso, además de eso, y tiene que ver con Jerez, hay 90 millones de euros, 95 exactamente hasta el día de hoy, que está soportando la Junta de Andalucía para dar respuesta a un incumplimiento que debía haber hecho el Gobierno de la nación levantando el peaje de la A-4. Por lo tanto, sume usted los 538 con los 95 hasta el momento, ¿verdad?, a ver qué cifra le sale.

Y hasta el 2019, esos 95 se van a convertir en 31 millones de euros más. Es decir, tiene usted que sumar 538 y 126. Lo que le vendría magníficamente a Jerez es que el Gobierno de la nación, en un ejercicio de un mínimo, de un mínimo sentido de la equidad, le vendría magníficamente a Jerez que decidiera levantar el peaje de la A-4 y permitiera que los vecinos de Jerez pudieran..., de Jerez, de Sevilla..., pudieran moverse con más facilidad sin tener que soportar... Esto es lo que le vendría magníficamente a Jerez. Y, por tanto, y por tanto, le estoy diciendo que el compromiso del Gobierno si cambia el escenario presupuestario y financiero será abordar esa obra importante que tiene un montante de 150 millones de euros. Pero, además de que usted viene legítimamente al Gobierno de Andalucía pidiendo y reclamando inversiones, que ya le digo, las cifras ahí están, hombre, échele una mirada también, échele una mirada también al Gobierno de España y pídale que, en un mínimo ejercicio de sentido de la equidad, acabe levantando el peaje de esa A-4 que está mermando severamente las posibilidades del desarrollo económico de toda la zona, incluido Jerez.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000394. Pregunta oral relativa a la mejora de la comunicación en la A-6052, entre Santiago de Calatrava y Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Damos paso a la siguiente pregunta, relativa a la comunicación en la A-6052, entre Santiago de Calatrava y Jaén. Y para ello tiene la palabra el señor Millán Muñoz.

Muchas gracias, cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Buenos días, consejero. Le voy a hacer una pregunta sobre una carretera, la A-6052, que usted conoce bien por su labor como consejero pero también por las anteriores que ha ejercitado. Y es una demanda ciudadana de hace tiempo que finalmente va a poder ser resuelta por el buen hacer de su equipo de la consejería y la voluntad política del Partido Socialista, que todo hay que decirlo.

Le hablo de esta carretera que está situada, para aquellos que nos escuchen y no la conocen, entre Martos y Córdoba, y que pertenece a una red secundaria, que se califica como una demanda histórica por los municipios de Higuera de Calatrava y de Santiago de Calatrava, dos pequeños municipios de una población de 800 o 600 habitantes, se puede decir.

Puedo recordar que hace más de 10 años su anterior alcalde, Manuel Velasco, reivindicaba una intervención urgente sobre esta carretera dado que la reforma que se había hecho sobre la misma, pues, suponía una mejora del firme que lo que venía a resultar es una..., bueno, una mayor velocidad, tal vez, una posibilidad de mayor velocidad en el uso de esta carretera y, por tanto, pues, un mayor peligro para los jóvenes, me decían, de estos municipios.

Pues esta reivindicación del anterior alcalde, Manuel Velasco, la ha continuado la alcaldesa actual de Santiago de Calatrava, Rocío Zamora, también, y toda la población, entendiendo que es un peligro el que existía con la carretera por la escasa visibilidad, por la estrechez que tenía, y por eso la urgencia y de la reivindicación de todo un pueblo.

Estamos, como le decía, hablando de un municipio de 700 habitantes, otro municipio de poco más de 600, por tanto, aquí lo que está primando no es el interés político o el interés partidista, sino el interés de los andaluces y de las andaluzas de su seguridad y su bienestar por encima de cualquier otro.

Y todo ello porque, independientemente donde vivan, el Consejo de Gobierno, la Junta de Andalucía es consciente de que tienen que prestarse los servicios en las mejores condiciones posibles para ello.

Desgraciadamente estamos hablando de una vía secundaria. En la provincia de Jaén contamos con vías, como bien usted ha dicho con anterioridad, en este caso vías fundamentales de comunicación como la A-32, o la N-432 que se le olvida, se le olvida al Gobierno de España su conversión en autovía y que también está

provocando con ello, pues, demasiados accidentes y el lastre que supone para una provincia y para toda Andalucía una comunicación lastrada y sin que tenga la comunicación que debería tener una autovía, como le correspondería.

Por ello le pregunto al señor consejero, centrándonos en la A-6052, en qué consisten las actuaciones que la Consejería de Fomento y Vivienda va a poner en marcha en esta carretera, qué inversión llevan aparejadas y qué plazo de finalización tienen.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Millán Muñoz.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, señor diputado, como usted bien señala, el pasado 17 de febrero se iniciaron las obras para mejorar los 32,8 kilómetros de carretera que separan una localidad que tiene la única vía de comunicación con Martos y, por tanto, con el eje de la autovía del Olivar, que es Santiago de Calatrava.

La inversión es de 3,1 millones de euros, tiene un plazo de ejecución de cinco meses, por tanto será una obra de ejecución rápida. Las obras se van a desarrollar en dos fases, una del kilómetro 0 al 18,6, y la otra hasta el 32,8. Se trata de una obra que va a permitir la ampliación de la plataforma de forma sustancial, lo cual va a permitir, lógicamente, mejores condiciones para la circulación y la seguridad. Habrá una obra de fábrica, una mejora de la señalización, una mejora de todos los sistemas de drenaje horizontal y vertical. En definitiva, va a permitir que esa sensación de una comunicación insuficiente que han tenido los vecinos del municipio a lo largo de estos años, y que la han reivindicado con el alcalde a su cabeza durante tiempo, acabe alcanzando un punto de satisfacción.

Y tiene que ver, como le decía, con la seguridad vial, y tiene que ver con el desarrollo económico. Todo lo que representa desarrollo comarcal... Y estamos hablando de una comarca con un importante empuje desde el punto de vista empresarial. En Martos hay un enclave empresarial industrial importante, que acaba articulando una economía mixta en torno a la agricultura, pero la industria..., no es incompatible el desarrollo agrícola importante de la zona con el desarrollo industrial, también muy potente. Y, ciertamente, eso tiene un efecto difusor positivo en toda la comarca, de forma que cuando la gente tiene una buena comunicación puede seguir viviendo en su municipio con desplazamientos cortos hacia lugares donde hay también espacio de desarrollo económico y, por tanto, de empleo, que yo creo que da vitalidad al conjunto de las zonas rurales de Andalucía. Y estamos hablando no solo de generar y de desarrollar infraestructuras de gran capacidad, que por supuesto, sino estamos también con la mente puesta en que esos capilares que tienen que llegar hasta los últimos tejidos, hablando en términos territoriales, no se acaben necrosando, porque esa es la vida y la savia que al final garantiza que el despoblamiento de las zonas rurales no se produzca.

Por tanto, yo creo que estamos haciendo una tarea de, si quieren, igualdad en el acceso a las oportunidades en términos de movilidad, de desplazamiento, de desarrollo económico que representan las infraestructuras al servicio de la seguridad y el desarrollo económico de los diferentes territorios. Esa visión de equilibrio entre lo rural y lo urbano, entre las grandes infraestructuras de comunicación y las vías de menor entidad pero absolutamente imprescindibles para el desarrollo de los diferentes territorios en el ámbito rural, forma parte también..., a veces es menos notorio pero forma parte sustancial del compromiso de la consejería y del Gobierno andaluz, que ciertamente tiene esa visión de integración territorial. Y, por tanto, los últimos capilares que llegan a los últimos espacios territoriales. No digo últimos porque sean menos importantes, sino porque ciertamente no acaban siendo objeto de consideración en los grandes medios de comunicación y no son las grandes infraestructuras, pero es una inversión importante. Va a mejorar la vida de los ciudadanos. Va a mejorar la seguridad de los desplazamientos. Va a suponer un incentivo importante también al desarrollo económico de la localidad.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000416. Pregunta oral relativa a los expedientes de desahucio

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta relativa a expedientes de desahucios, y para ello tiene la palabra la señora Molina Cañadas.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, la Ley 13/2005, señor consejero, de medidas para la vivienda protegida y el suelo, atribuye a la Consejería de Fomento y Vivienda la potestad sancionadora para aquellos comportamientos tipificados en la norma que puedan dar lugar a la comisión de infracciones en materia de vivienda protegida.

La asociación de vecinos Arttysur, en reunión que celebró en octubre pasado con el señor delegado provincial de Sevilla, así como en varios correos, puso de manifiesto sendos informes con determinadas irregularidades que, a su juicio, se están dando en la relación contractual entre el titular de los 230 inmuebles protegidos y los adjudicatarios del mismo.

Por ello, la pregunta que le hacemos es: ¿Qué actuaciones de inspección y, en su caso, sancionadoras se han llevado a cabo, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, en relación con esa denuncia?

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señora Molina, efectivamente, el residencial Arttysur se corresponde a una promoción de una entidad mercantil, 230 viviendas protegidas de régimen general con uso de alquiler, que son calificadas definitivamente el 8 de octubre del 2007, que están acogidas al Decreto 149/2003, de 10 de julio, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Vivienda y Suelo en el horizonte 2003-2007.

En su día, los promotores presentaron en la delegación los contratos de arrendamiento a visar y obtuvieron el visado conforme a la normativa, a la normativa vigente.

Conforme a lo que dispone, y le enfatizo esto porque estamos hablando del respeto a la norma, o las normas que regulan exactamente la promoción, el uso, tal cual está establecido en el Plan de Vivienda en su momento.

El artículo 21.2 del reglamento, del Real Decreto 1/2002, la entidad propietaria no puede vender, no puede vender ninguna de las viviendas acogidas al régimen de alquiler durante 25 años, hasta haber transcurrido ese periodo, y [...] como mínimo, antes del [...] del año desde su calificación definitiva. La fecha de calificación definitiva fue el 8 de octubre de 2007, por lo tanto, una vez transcurridos esos diez años, es una facultad, facultad del promotor, el ofrecer hasta el 50% de la vivienda en venta a los inquilinos que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo citado anteriormente.

Con fecha 13 de octubre de 2016 se mantiene una reunión con varios representantes de esta asociación, a solicitud de los mismos, no lo digo en términos..., lo digo en términos puramente descriptivos, son 230 vecinos los residentes, la asociación [...] acoge al 13% de los inquilinos, pero en cualquier caso aunque fuese uno, ya sería, lógicamente, atendible y respetarle su demanda, pero en cualquier caso, como resultado final de esa interlocución del análisis de las normas que regulan esa promoción y de las obligaciones que tiene el promotor, la conclusión de la consejería, cuando ha analizado las demandas de los vecinos, ha concluido que en todos los casos la situación no contravenía en ninguno de los preceptos contemplados en la norma el reglamento que regula las viviendas protegidas, y, por tanto, no cabe ninguna actuación sancionadora contra la promotora.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Bien.

Según nos consta a nosotros, nosotros pedimos una solicitud de información respecto al expediente correspondiente a la emisión. Por eso, hablábamos de irregularidad y de si habían tomado medidas correctoras. Porque dicha actuación está calificada definitivamente con número de expediente 6104. Y la Consejería de Fomento y Vivienda, en virtud de la ley, de protegida y el suelo, tiene encomendadas esas labores de inspección y control en materia de vivienda.

A nosotros nos dijeron que ese expediente no tenían conocimiento de que existiera, se lo puedo enseñar porque lo tengo aquí. Hay dos expedientes distintos en relación a lo mismo. Por eso, le agradezco la información, pero me parece que sí que se han producido determinadas irregularidades y hay un expediente que existe y del que no nos han dado información.

Esperemos que velen con mayor celo por la salvaguarda de los intereses de los afectados que del cumplimiento de las obligaciones de información parlamentaria, que, como ya les he señalado, ha dejado bastante que desear.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Solo reiterarle lo que le he dicho antes, es decir, la consejería, cuando ha analizado las demandas de los vecinos y ha visto el marco normativo en el que está planteada la promoción, destinada al régimen de alquiler, como sabe y le he señalado, con 25 años obligatoriamente, y en ningún caso antes de los diez poder enajenar, lo que ha concluido es que no se está contraviniendo ninguna norma a través de la cual se articuló en su momento esta promoción de viviendas.

Y, por lo tanto, si no hay ningún incumplimiento de los requisitos legales en esta cuestión, no podemos arbitrariamente hacer ninguna imputación al promotor de las viviendas, porque, según los informes técnicos que obran en el expediente, no hay ninguna infracción cometida en función de las normas que regulan el proceso de construcción, de administración de ese bloque de viviendas, o de esa promoción de 230 viviendas protegidas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—De momento, como mínimo, incumplimiento de los plazos.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señoría, no tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

10-16/POC-001904. Pregunta oral relativa a los autobuses municipales del hospital Vázquez Díaz, Huelva

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta relativa a los autobuses municipales del hospital Vázquez Díaz, de Huelva. Y para ello tiene la palabra la señora Martínez. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Gracias, presidenta.

Señor consejero, desde hace años se viene hablando sobre la necesidad de unir los hospitales Vázquez Díaz e Infanta Elena, situados a la afueras de la ciudad de Huelva y con una mala comunicación a través del transporte público urbano. Durante mucho tiempo, todos los intentos que se habían efectuado por parte del ayuntamiento venían determinados por las trabas que siempre se habían puesto por parte de la Junta de Andalucía para su puesta en funcionamiento, y de igual duda..., e igualmente poniendo en duda este procedimiento.

Tras alcanzar la alcaldía de Huelva el Partido Socialista en 2015, don Gabriel Cruz, prometió a los onubenses que lograría un acuerdo con la Junta de Andalucía para que los autobuses municipales de la empresa Emtusa llegaran a los citados hospitales. Tras casi dos años de gobierno municipal, pues no se ha conseguido aún ese objetivo. Por eso, nosotros le formulamos, desde mi grupo, una pregunta por escrito para conocer la situación. En esa respuesta la consejería, por un lado, dice que al tratarse de un tráfico urbano no necesita de autorización de la Junta, pero, por otro lado, dice que el ayuntamiento debe solicitar un informe a la Junta sobre la necesidad de establecer un programa coordinado de explotación, ya que en la actualidad este servicio lo prestan los autobuses de la empresa Damas como un transporte interurbano.

Por tanto, esta respuesta parece una cosa o la otra. Y por eso nosotros queremos despejar dudas. Queremos saber qué se tiene que hacer para que los autobuses municipales lleguen a los hospitales, qué actuaciones ha hecho la Junta y qué actuaciones ha hecho el ayuntamiento.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, efectivamente, usted señala que hubo una pregunta por escrito, que formuló el señor García de Longoria en su momento, que le contestamos con la información de que disponíamos en ese momento.

El pasado mes de noviembre el Consorcio metropolitano de transporte de Huelva recibió un escrito de Emtusa, de la Empresa Municipal de Transporte de Huelva, donde manifestaba la intención de incorporar los tráficos actuales urbanos que presta la concesión interurbana de Damas en su ruta circular de conexión de los hospitales de Huelva.

Desde el consorcio, en coordinación, lógicamente, con la delegación territorial de la consejería, se están manteniendo reuniones con ambas partes para hacer posible el establecimiento de acuerdos que satisfagan todas las voluntades, de manera que se permita analizar la viabilidad económica de la propuesta y mejorar, que es de lo que se trata, el servicio que se presta actualmente al hospital Vázquez Díaz, de Huelva. Y yo espero que, en las próximas semanas, tengamos una conclusión definitiva que permita alcanzar ese objetivo compartido, en principio, por todos.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Nada más.

Agradecer la respuesta y esperando que esas próximas semanas sean lo más breves posibles, por el bien de los ciudadanos de Huelva.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Damos por terminada las preguntas con ruego de respuesta oral y, por tanto, vamos a hacer un inciso para despedir al consejero. Y retomaremos la comisión después del paro de mujeres que vamos a hacer.

Dime, Inma...

[Intervención no registrada.]

Estupendo. Despedimos al consejero y hacemos la PNL.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, cuando quieran, tomen posesión de vuestros sitios y empezamos con las PNL.

Señorías, por favor, ¿empezamos o no?

Cuando queráis.

¿Nos atenemos al orden de las PNL o queréis hacer algún cambio?

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Yo había propuesto cambiar el orden de la última de ellas.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Empezamos por la primera, y ya nos quitamos de...

Señora Martínez, empezamos con la primera.

10-17/PNLC-000013. Proposición no de ley relativa a la conexión de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Olivares y Salteras con la A-49

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues damos paso a las PNL con la primera, relativa a la conexión de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Olivares y Salteras con la A-49.

Para ello tiene la palabra el grupo proponente, el Grupo Popular, la señora Martínez.

Cuando usted quiera.

Teníamos ya los turnos también. Sabemos que tenemos un turno de seis minutos y después cuatro.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Hoy traemos una iniciativa para garantizar una mejor movilidad en el Aljarafe, y, en concreto, en la conexión de la A-49 con el municipio de Espartinas. Pero es una conexión que, lógicamente, afecta a una zona muy concreta del Aljarafe, y, entre ellos, a otros municipios, como son Villanueva del Ariscal, Olivares y también Salteras.

La conexión de Espartinas, en la A-49, es una reclamación histórica del municipio aljarafeño, el único de toda la cuenca de la autopista que separa Sevilla y Huelva, que no dispone de ella.

El acuciante problema de movilidad, como decimos, tiene su origen en el extraordinario desarrollo urbanístico de esta zona, que, sin embargo, no llegó de la mano de las infraestructuras viarias necesarias. El paso de la A-49 por las cercanías del casco urbano no sirvió para tener un acceso directo a la misma, como sí ocurrió en poblaciones contiguas como Umbrete, Gines, Bormujos o Bollullos de la Mitación, entre otras.

El problema del tráfico en Espartinas alcanza dimensiones categóricas. Según denuncia la Plataforma Antiatacos, la carretera actual, de uso preferente para llegar hasta la A-49, con destino Sevilla, soporta más de dieciséis mil coches diarios, basándose en un informe al cual urge encontrar una solución.

A pesar de que se han realizado algunos ajustes en el famoso semáforo de Gines, que han paliado mínimamente los tiempos de espera para llegar hasta la autopista, siguen registrándose atascos de más de tres kilómetros en una distancia de menos de cuatro kilómetros hasta la autopista.

El Gobierno de España y la Junta de Andalucía adquirieron ambos el compromiso de construir la rotonda norte, Espartinas-Umbrete, y la rotonda sur, Bollullos, en un convenio que implicaba a ambas administraciones. Pero una vez más la Junta de Andalucía incumplió su compromiso, teniendo el Gobierno de España que modificar el proyecto del tercer carril de la A-49 para incrementar la partida presupuestaria y ejecutar en solitario las dos rotondas que son hoy una realidad.

A día de hoy, son poco más de 300 metros los que separan la conexión definitiva de la localidad de Espartinas con la rotonda norte y su acceso a la A-49, solucionando de esta manera un problema de movilidad histórica del Aljarafe sevillano.

Concluir esta conexión no solo, además, favorecerá a los vecinos de Espartinas sino que, como decimos, son muchos los municipios aledaños que se encontrarán beneficiados por esta infraestructura.

Sin embargo, los vecinos de las mismas, para acceder a dicha autovía deben cruzar Espartinas y Umbrete, dando un rodeo considerable, o bien acceder a la misma a través de la conexión de Bormujos, padeciendo los atascos de Espartinas y de Gines.

Por todas estas razones, bueno, pues yo pido hoy aquí el apoyo a esta iniciativa para que el Parlamento de Andalucía inste al Consejo de Gobierno a desbloquear la construcción y finalización de esos escasos metros, 350 metros que faltan y que son necesarios para terminar la conexión directa del municipio de Espartinas con la A-49.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos y, para ello tiene la palabra la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Buenos días.

Qué verdad que es que las cosas son según se cuentan, porque, leyendo la iniciativa y un poco fuera del contexto del recorrido histórico que trae la problemática que nos ha trasladado la señora Martín en nombre del Grupo Parlamentario Popular, parece muy razonable y muy difícil negarse a esta petición. Sin embargo, cuando se sigue el hilo que conecta estas cuestiones, resulta que lo que se nos plantea como una solución para la movilidad no es más que un problema que, a medio y largo plazo, lo agravaría en esa zona. Y esto es un debate de largo recorrido y que lleva, efectivamente, coleando años.

La señora Martínez ha dado pistas sobre cuál es el problema fundamental. Porque, hasta la fecha, con excesiva frecuencia, se ha planteado, primero, la infraestructura viaria, y se ha planteado esa infraestructura viaria como excusa para una expansión urbanística posterior. Por tanto, las vías de comunicación no se han convertido en el modo de vertebrar los territorios, sino el reclamo para pegar pelotazos urbanísticos. Y esto ha ocurrido en muchos casos, en Andalucía, en muchísimos municipios, y del que hablamos no es una excepción.

Leyendo esto, no puede reparar una persona que esté ajena a la situación de que en realidad la conexión a la A-49 de Espartinas está más cerca por la SE-40. Y que tampoco las calles aledañas al acceso que se propone son estrechas, que hay un colegio y que, como decía antes, esta solución planteada en esta iniciativa lo que vendría es a agravar un problema de movilidad que, en eso sí damos completamente la razón a la señora Martínez, ya es muy grave en esta población y en su entorno.

Pero ocurre que la mayor parte de la movilidad que se genera para salir del municipio lo quiere hacer dirección Sevilla, que es donde una parte importante de las personas que viven en aquella localidad trabajan. Y que la salida que se plantea aquí es dirección Huelva. Por tanto, ni estamos hablando de la salida que está más cerca del acceso a la A-49 ni estamos hablando de la salida que generaría una movilidad más directa hacia el lugar hacia el que la gente va, que es Sevilla, ni estamos ante un trazado que permitiría acabar con los problemas de movilidad que hay, sino que vendría aparejado de un incremento de esos problemas.

Por tanto, se nos escaparía cuál es la razón por la que el Partido Popular sigue defendiendo una salida que no es por la que apuesta el ayuntamiento, que no es por la que apuesta la ciudadanía y que no solucionaría ese problema de movilidad. Y, en realidad, lo que hay, y con eso termino, presidenta, es una operación especulativa detrás, una modificación que se hizo del plan general para que todo cuadrara. Y ahora necesitan esa salida para dar satisfacción a las expectativas de negocio que le plantearon a gente, no pensando en la movilidad de Espartinas ni del Aljarafe, sino en los pelotazos a los que nos ha acostumbrado el Partido Popular en su paso por todos los ayuntamientos en los que ha tenido oportunidad de gobernar en Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, la señora Escrivá.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Como bien se ha dicho aquí, la población de Espartinas ha sufrido un aislamiento. Mientras poblaciones vecinas tenían una conexión directa con la autovía, la principal vía de acceso a la capital, los vecinos de Espartinas seguían esperando que las distintas administraciones llegasen a un acuerdo para que los problemas de movilidad que tienen, pues, desaparezcan.

Los pobres vecinos de Espartinas siguen teniendo que elegir entre lo malo y lo peor. Una opción, como ya se ha dicho, es utilizar las carreteras que van por Gines y Bormujos, donde la intensidad de tráfico media es muy elevada, siendo de 16.794 vehículos/hora en una y de 24.854 vehículos/hora en otra, llegando a niveles de saturación máxima en hora punta, lo que genera un nivel de servicio muy deficiente para los usuarios de la vía, que empeora en cruces y rotondas existentes en dichas vías, con los consiguientes atascos y la disminución de seguridad, no solo para los vecinos de Espartinas, sino para todos los que pasan por allí.

La segunda opción es utilizar las carreteras que van por Umbrete que, aunque tienen una intensidad de tráfico algo menor, el atasco se produce al tener que cruzar el núcleo urbano de Umbrete y, encima, el recorrido es bastante más largo, con lo cual, pues, estas personas tardan incluso más tiempo todavía en llegar o en salir de sus casas.

Los vecinos de esta localidad reclaman, con razón, y como aquí estamos todos de acuerdo, que se necesita una solución urgente, una solución que pasa, necesariamente, por acceder a la A-49.

Pero las familias de Espartinas, una localidad en donde el PP ha gobernado durante más de 30 años, pues, han sufrido este problema por esa falta de colaboración entre partidos y administraciones. Y, como ya se ha dicho aquí, pero yo quiero recalcar, pues hay dos soluciones. Dos soluciones, la primera opción es la conexión a la autovía atravesando el municipio, el término municipal de Bollullos, que es lo que aquí pide el PP, que se atravesase el término municipal de Bollullos, lo que supondría unos 550 metros, con sus correspondientes expropiaciones. A lo que el Ayuntamiento de Bollullos, pues, está reacio, porque hace tres años el ayuntamiento era de Bollullos y a lo mejor pudo ser esa opción factible, porque los dos ayuntamientos eran del mismo partido y no se hizo. Y ahora, justamente, pues no son del mismo partido y se ha hablado con este ayuntamiento y no está favorable a esas expropiaciones.

Con lo cual para que esas expropiaciones fueran una realidad sería necesario que la Junta o el Estado declararan ese tramo de vía de utilidad pública, y así se pudiera comenzar el proceso. Un proceso que sería lento por el tema burocrático, y que nada más que alargaría el proceso. Porque es que, además, esta vía, como ya ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, no es la más idónea, porque desemboca en una calle estrecha, una calle que supondría, al final, otro embudo. O sea, una opción... Esa sería una vía, digamos, secundaria, que tuviéramos una buena conexión a la A-49 por la SE-40, que sería la segunda opción, que ahora voy a extender, y esta, pues, como una segunda opción, pero no como la primera opción.

La opción ideal, la que nosotros defendemos, la que ya está más avanzada, que ya se ha explicado un poco aquí, es realizar la conexión a la A-49 utilizando la SE-40, que es un tramo que solamente son 350 metros. Un tramo, además, que solamente depende del Ayuntamiento de Espartinas, que ya tiene el plan parcial modificado, que aunque ha heredado problemas de expropiación con los antiguos..., o sea, con los titulares de los terrenos, se está solucionando ya el tema de las expropiaciones.

Y el Ayuntamiento de Espartinas está centrando todos sus esfuerzos en este enlace, el enlace corto, el enlace a través de la SE-40, que es el que realmente prefieren los vecinos, como ya se ha dicho aquí.

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Sí, voy acabando.

Entonces, a lo que aquí plantea el grupo parlamentario, no nos vamos a oponer, pero vemos que no es lo ideal. Nuestra apuesta clara y firme es atravesar, es ir a la SE-40 y, después, a la A-49, ese es nuestro camino. Y si realmente el PP quiere que los vecinos de Espartinas puedan acceder a la A-49, hay una forma muy sencilla con la que puede ayudar a los vecinos: desbloquee los presupuestos del Ayuntamiento de Espartinas y permita que se expropien de una vez esos terrenos que son necesarios para acceder a la A-49.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Escrivá.

Tiene la palabra, en representación del Grupo Podemos, la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien. En línea con lo que ya venimos comentando, este plan plantea una serie de cuestiones poco claras en relación a la conexión que se quiere hacer.

En primer lugar, y resulta muy clarificador, como ha planteado la portavoz de Izquierda Unida, el hecho de que la conexión que se pretende es en dirección a Huelva, cuando la mayor parte de la población que vive tanto en Espartinas como en buena parte del Aljarafe sevillano, donde la población ha crecido mucho. Y tiene que ver con el crecimiento demográfico y con el hecho de ser, muchos municipios, casi ciudades dormitorio o municipios dormitorio. Con lo cual, tienen que acceder a su trabajo en la zona de Sevilla, con lo cual la conexión no es precisamente la más adecuada.

En noviembre del año pasado, la Plataforma «Antiatasco de Espartinas» convocó a todo el municipio a una asamblea para debatir y buscar soluciones a esos atascos que se daban en el municipio, pero resulta que los vecinos desconocían en ese momento lo que conocieron un mes más tarde, y es la anulación de ese plan parcial del PGOU de Espartinas por sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, aunque hay una demanda posterior, y la sentencia no es firme por el hecho de que esta situación se puede dilatar en el tiempo lo suficiente como para seguir generando todos los problemas que ya vienen sufriendo los vecinos de Espartinas hace ya bastante tiempo.

Ahora bien, al margen de que se intente solventar este caso de los atascos recurrentes en el acceso desde Espartinas a la A-49, nos parece que hay que resaltar y poner mucho énfasis en la lucha por el desarrollo de una mayor y mejor red de transportes más competente y accesible para las personas que viven en Sevilla, en el área metropolitana y en toda la provincia. De manera que los ciudadanos puedan moverse hacia cualquier punto de manera rápida y cómoda, no perdiendo tantas horas al día en atascos y en llegar a distintos puntos de la ciudad entre una población y la capital, como es el caso de Espartinas, además de disfrutar de una mayor calidad medioambiental a consecuencia de la reducción, porque se reducirían los niveles de dióxido de carbono, si se promoviese con convicción el uso del transporte público, es decir, si se mejorasen los servicios públicos de transporte, no solo de autobuses sino también, y muy especialmente, si se hubiese apostado por un tren de cercanías que sirviera de enlace y conexión a buena parte del área metropolitana en la comarca del Aljarafe.

Una red transportes competente supondría un mayor movimiento y desarrollo en todos los aspectos entre Sevilla y el resto de las localidades que conforman la provincia, con una población muy densa en esa zona del Aljarafe y, por tanto, con necesidad de interconexiones de transporte público, de autobús o, mejor aún, como he dicho antes, de trenes de cercanías. Sería deseable una eficiente red de transportes que ahora no existe

y por la que habría que apostar, teniendo en cuenta que la situación de atascos de la que habla la PNL se va a dilatar bastante en el tiempo y que ha sido consecuencia, como se ha citado anteriormente, de expansiones urbanísticas desmedidas, que han propiciado unas expectativas de movilidad que no se pueden cumplir con los servicios de vías y autovías que hay en la actualidad.

Lo deseable, repito, sería apostar por un transporte público vertebrador del territorio y las soluciones que al final tendrán que llegar de una conexión..., habrá que hacer la conexión en este caso, pero lo que querríamos plantear es que se piense en otras soluciones de movilidad en el territorio a futuro.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Tiene el turno de palabra, por el Grupo Socialista, el señor Carmelo Gómez. Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Me temo, señora Martínez, que no ha convencido mucho su proposición no de ley aquí, en esta comisión, como tampoco lo hizo esta misma, igual, calcada, en el Pleno de la Diputación Provincial de Sevilla, en el que tampoco contó con el respaldo de los distintos grupos políticos.

La verdad es que yo tengo que felicitar a la señora Nieto, no es diputada por Sevilla, pero su conocimiento es magnífico, magnífico, de la situación concreta y exacta en la que está el municipio. Le faltan un par de detallitos, que yo se los voy a dar para complementar su intervención. Pero ha puesto el dedo en la llaga, es decir, visto este problema desde fuera, sorprende que un ayuntamiento, gobernado por cierto por el Partido Popular en ese momento, opte por el camino más largo de conexión en vez de por el más corto. Y, además, como también ha señalado el resto de portavoces, en dirección Huelva y no en dirección Sevilla, que es lo lógico y razonable siendo un municipio del Aljarafe.

Evidentemente, eso sorprende. Cuando uno investiga mucho más, llega a la conclusión de que desarrollando esa vía se iba a promocionar más de mil seiscientos viviendas en la zona de Espartinas, que lamentablemente hoy el Ayuntamiento de Espartinas está lastrado, desde el punto de vista económico, porque ha tenido que compensar al propietario de los terrenos con seis millones de euros. Para un municipio como el de Espartinas —ojo, y no gobierna el PSOE en Espartinas— es, evidentemente, una losa muy importante desde el punto de vista financiero.

Por lo tanto, para hablar de las cosas hay que hablar con absoluta claridad, con absoluta rotundidad, y también explicarle las cosas a la gente tal y como son. Y detrás de todo este tema hay una cuestión puramente urbanística. ¿Que eso no quita que haya un problema de movilidad que haya que solucionar? Por supuesto que sí, pero también hay que decir una cosa con absoluta claridad. Se pide que la Junta desbloquee... ¿Desbloquee, qué? En la parte más larga no se puede hacer, porque el Ayuntamiento de Bollullos no da la autoriza-

ción para hacerlo, es una autonomía municipal. ¿Qué estamos pretendiendo aquí, que la Junta de Andalucía intervenga el Ayuntamiento de Bollullos? No parece razonable, en todo caso sería una cuestión de acuerdos.

Y, desde luego, lo que es todavía mucho más surrealista es que cuando se inicia este proyecto largo gobierna en Espartinas el Partido Popular; en Bollullos, el Partido Popular, y el alcalde de Espartinas inicia una obra sin haber hablado con su homólogo y sin que le den permiso para salir a la carretera. Es decir, no tiene ningún sentido. Es una cuestión evidentemente de coordinación, pero bueno, todo eso también se explica dentro del batiburrillo de lo que ha sido tradicionalmente Espartinas. A ustedes, que les gusta mucho hablar del régimen socialista en la Junta de Andalucía, desde luego, para régimen, el de Espartinas durante tantos años en el poder, con esa alcaldesa, recordada por su cariño hacia Francisco Franco, la señora Regla Jiménez. Pues bien, esa situación es la que se está viviendo. Entonces, ahora no pretendan que sea la Junta de Andalucía quien solucione el tema.

¿La parte más corta? Pues, la parte más corta, gracias a la Diputación y al Ayuntamiento de Espartinas, se está solucionando. Solamente quedan ya unos pocos metros de conexión. Pero para que se haga esa conexión, tampoco es necesaria la intervención de la Junta de Andalucía. Lo que hay que hacer es que el ayuntamiento inicie el procedimiento para expropiar al dueño de los terrenos, y pueda el Ayuntamiento de Espartinas acogerse al Plan Supera IV a la Diputación Provincial de Sevilla y terminar el proyecto. Esa es exactamente la realidad.

Por eso, como hicimos en la Diputación, y yo creo que ha quedado más que argumentado, vamos a votar no a esta proposición no de ley.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gómez.

Y, para terminar, tiene la palabra la señora Martínez. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Hombre, a mí me gustaría responder a los distintos portavoces que han intervenido.

Todos estamos de acuerdo en que la necesidad existe. El tráfico en el entorno de esta zona es insostenible, y esto se debe a que la Junta de Andalucía no cumple con sus funciones ni con sus competencias.

Miren, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio aprobó definitivamente el plan de ordenación intermunicipal, autorizado en 2012 por los plenos de los ayuntamientos aljarafeños de Espartinas y Bollullos de la Mitación, para establecer las infraestructuras que debían conectar estos municipios con la A-49. El objetivo de este instrumento de ordenación interterritorial es dotar a Espartinas de un enlace directo con la autovía A-49 Sevilla-Huelva.

Por lo tanto, hombre, parece... A mí sí que me sorprende que el portavoz del Partido Socialista se vea sorprendido por que hagamos una petición de algo que la propia Junta de Andalucía ha dado el visto bueno, ha aprobado, ha publicado, se han hecho todos los trámites oportunos en los ayuntamientos de Espartinas y de

Bollullos de la Mitación. Es lo que es, un plan de ordenación intermunicipal, a lo mejor desconoce que existía. No lo sé, probablemente lo desconocen todos los intervinientes, lo desconocían... Un plan de ordenación intermunicipal que tiene el visto bueno de la Junta, y que, por lo tanto, se ha incumplido en la necesidad de que se establezcan esas infraestructuras.

¿Qué ocurre? Que evidentemente, bueno, los ayuntamientos necesitan, y por eso estas palabras están bien medidas, lo que pedimos aquí es que la Junta de Andalucía desbloquee la situación existente, porque si existe un desarrollo urbanístico en Espartinas es porque se han dado unos planes urbanísticos que la Junta de Andalucía ha dado el visto bueno y que llevaban aparejados el desarrollo de unas infraestructuras que no se han desarrollado. Por lo tanto, es la Junta de Andalucía la que tiene que instar a los ayuntamientos, en primer lugar, a desbloquear las expropiaciones en el caso de Bollullos, que ahora no es su prioridad, probablemente porque no tenga los recursos económicos. Y es la Junta de Andalucía la que, a la vista de la necesidad que esta infraestructura tiene para tantos vecinos en el Aljarafe, tiene que poner las bases para que esas expropiaciones se lleven a cabo, se vea de dónde pueden surtir los recursos para que se construyan y, en definitiva, cumplir sus competencias de planificación, de ordenación urbanística y de inspección de lo que se ejecuta en este sentido.

Por eso, yo insisto una vez más en esta petición, porque nos parece fundamental, porque es que es la propia Junta la que se ha puesto sobre la mesa un desarrollo de lo que es el territorio del Aljarafe. Se incumple aquí, se incumple en todo el resto del territorio, habría miles de ejemplos para poner, pero, insisto, yo creo que esta conexión es absolutamente necesaria, además de la otra conexión en la A-40, a la cual nosotros, por supuesto que igualmente nos sumamos.

Pero yo, en este momento, reclamo el apoyo.

Y respecto a la enmienda que plantea Ciudadanos, pues la verdad es que, bueno, creo que no se puede modificar el tema, yo creo que está perfectamente explícito el punto de la proposición no de ley que presentamos, lo que queremos es que la Junta de Andalucía haga su papel de desbloquear, de coordinar y, en definitiva, de hacer efectivo un plan de ordenación intermunicipal, que es un proyecto aprobado, publicado, registrado en los documentos de planeamientos y que repercutirá en miles de vecinos del Aljarafe sevillano, como son Espartinas, Umbrete, Bollullos, Salteras, Villanueva del Ariscal, etcétera.

Es una iniciativa que pedimos el apoyo.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Concluimos la primera PNL y lo que hacemos es que nos vamos al paro y después volvemos.

Venga, hasta luego.

[Receso.]

10-17/PNLC-000039. Proposición no de ley relativa a los deslizamientos en La Verbena, en Arcos de la Frontera, Cádiz

La señora SERRANO REYES, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos la comisión con la segunda PNL, propuesta por el Grupo Socialista. Es relativa a los deslizamientos en La Verbena, en Arcos de la Frontera, Cádiz.

Y para ello tiene la palabra por el Grupo Socialista la señora Ruiz, cuando usted quiera.

La señora RUIZ CASTRO

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes a todas sus señorías.

Voy a defender el nombre del Grupo Parlamentario Socialista una proposición no de ley relativa a los deslizamientos que se vienen produciendo en la urbanización de La Verbena, en Arcos de la Frontera, en la comarca de la Sierra de Cádiz.

Esta situación viene provocada, como ya me imagino que todas sus señorías conocerán porque es un tema de bastante actualidad, por una construcción que está ejecutada en una zona arcillosa, que sufre deslizamientos en el terreno y que provoca fracturas en viviendas, viales y plazas.

Tales son los daños que muchas familias han tenido que ser desalojadas de sus casas teniendo que alquilar, precisamente, otra vivienda y se están viendo obligadas a pagar la hipoteca de las viviendas en la urbanización a la vez que un alquiler en otro sitio del municipio de Arcos.

Al sufrimiento de muchas personas de ver cómo pierden sus viviendas, cómo dejan atrás su hogar, cómo pierden el ahorro de toda su vida, se une el gasto de tener que afrontar un alquiler que para muchos es imposible.

Este problema, señorías, se ha acentuado en los últimos días, precisamente, por las lluvias en esta zona, donde se han visto cómo las fracturas aún siguen siendo mayores.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista considera que el problema de los vecinos de Arcos tiene tal envergadura como para hoy llegar a un acuerdo unánime, un acuerdo en el que el Gobierno de la Junta, el Gobierno de España y el propio Ayuntamiento busquen una solución definitiva a esta problemática.

Una solución definitiva que debe ser renovar el compromiso de las tres administraciones que ya en 2012 se consiguió y se ejecutó una primera actuación, donde, como aparece en la parte expositiva, el Gobierno de España financió el 67%, la Junta de Andalucía el 21 y el Ayuntamiento de Arcos el 12.

Sabemos de las gestiones que está haciendo el alcalde de Arcos tanto con la Junta de Andalucía, donde las reuniones son continuas, contando siempre con el apoyo del Gobierno andaluz, así como con el Gobierno central, que debe asumir también su parte poniendo un crédito extraordinario para esta actuación, firmando un convenio con el resto de administraciones en el que no cabe duda que el Gobierno de la Junta de Andalu-

cía y el Ayuntamiento de Arcos estamparán para cumplir con el porcentaje correspondiente, respetando la lealtad institucional que debe caracterizarnos en un caso extremo como el que nos ocupa hoy en esta Comisión de Fomento.

En definitiva, señorías, mi grupo presenta una proposición no de ley oportuna, oportuna porque los vecinos y vecinas de Arcos están sufriendo una situación muy complicada que se agrava constantemente, que necesita el apoyo de todas las instituciones y que es muy importante también el apoyo de todos los grupos para sacarla adelante y espero que así sea.

La Junta de Andalucía y el Gobierno andaluz están dispuestos a asumir su parte correspondiente. Un presupuesto que debe venir de la realización de un proyecto de ejecución que no está terminado y que no se sabe el presupuesto final, teniendo en cuenta los desperfectos producidos, como bien he dicho antes, hace pocos días.

Cuando se tenga esa valoración será necesario el convenio entre las tres administraciones y donde se pondrá en valor el compromiso adquirido. Un convenio que debe partir del Gobierno central, como ya se hizo en 2012, y que contará con la cofinanciación de la Administración autonómica y la Administración local, bien sea a través del Ayuntamiento de Arcos o bien también a través de la Diputación Provincial de Cádiz. Porque lo que no se entendería, señorías, es que en 2012 se firmara ese convenio, cuando gobernaba el Partido Popular en Arcos, y ahora que el ayuntamiento tiene otro color, pero que el problema es aún más grave, los vecinos y vecinas se encuentren con un escollo para solucionar su problema.

Como ven, es necesario un acuerdo político que manifieste el compromiso para solucionar, de una vez por todas, esta situación y que dé inicio a una vía de consenso entre todas las administraciones implicadas.

Es por lo que hoy el Grupo Parlamentario Socialista trae hasta el Parlamento andaluz este tema y pide el voto favorable de todos los grupos parlamentarios.

Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Ruiz.

Pasamos a los posicionamientos de los distintos grupos y para ello tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida, la señora Nieto.

Gracias.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, anticipar el voto favorable del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a esta proposición no de ley, que, en cualquier caso, si sale aprobada lo que vendrá es a ratificar una decisión que ya la propia consejería tiene adoptada, hizo pública el 22 de febrero a través del consejero, cuando ya mostraba efectivamente la disposición del Gobierno andaluz a asumir tal cual se ha explicado por el grupo proponente socialista su parte en la resolución de un problema que se ha agravado en los últimos tiempos, que ya fue objeto de

una intervención en el 2012, como también se ha referido, y que viene afectando a esta zona, cuyo suelo es de arcilla expansiva, que está provocando fracturas en plazas, en viales, en viviendas; pero que también de no acometerse una solución definitiva podría incluso afectar al casco histórico, que, como saben, está catalogado. Arcos es uno de los pueblos más bonitos de Andalucía. Entonces estamos hablando de una cuestión de seguridad, de una cuestión de prevención, y, por tanto, de una cuestión, como digo, que no es ya de impulso a la labor del Gobierno, que ya ha anunciado su disposición, sino que quizás, bueno, de ratificación de esa voluntad y de instancia al resto de administraciones a colaborar en la solución de un problema que efectivamente es de primer orden, que mantiene preocupada a la población de Arcos y al que hay que dar una respuesta satisfactoria.

Se incorpora la diputación a ese hipotético convenio, también anunciaba el consejero una mesa de trabajo para analizar los pormenores del mismo. Y, por tanto, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida pues, bien, prestar nuestro voto afirmativo a una decisión ya tomada por el Gobierno y desear que la implicación activa de todas las administraciones le encuentre una ágil y pronta solución al problema que padece Arcos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Ciudadanos y para ello tiene la palabra el señor Hernández White.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

La propuesta no de ley que trae hoy el Grupo Parlamentario Socialista responde a un problema, a un deslizamiento que se empezó a producir hace 12 años aproximadamente, y para el que ya se empezó a actuar en un primera fase, como bien se ha mencionado por parte del Grupo Socialista, del grupo proponente.

Este problema afecta a unas 300 familias. Y existen unas 20 familias, además, que están desalojadas. Con lo cual nuestro voto va a ser favorable a esta actuación porque es necesario, en primer lugar, porque es necesario, como ya hemos dicho, porque es un problema que existe desde hace ya muchos años y cuya actuación no fue suficiente, hacía falta una segunda fase que se va a acometer ahora. Y también, en segundo lugar, también porque se menciona..., vemos un objetivo en esta propuesta no de ley que a nosotros, al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, nos gusta, y es el consenso.

Se menciona a las tres instituciones, el Gobierno..., se insta al Consejo de Gobierno a buscar vías con el Gobierno de España y con el Ayuntamiento de Arcos. Con lo cual vemos que es una propuesta en positivo, por la vía del consenso, que pensamos que es como se tienen que hacer las cosas, y para dar solución a unos vecinos de Arcos de la Frontera que ven afectadas sus viviendas y que necesitan que se continúe con la actuación, con lo cual no me extendiendo más, mi voto positivo, afirmativo a esta propuesta no de ley.

Gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández White.

Y pasamos al siguiente grupo, al Grupo Podemos, y tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Pues nosotros tampoco nos vamos a alargar mucho porque efectivamente vamos a votar a favor de la proposición. Nos gustaría además que nos comentara la proponente si ha aceptado la modificación que le hemos planteado, porque de lo que tenemos conocimiento desde nuestro grupo parlamentario es que hay informes que han puesto en evidencia que las obras que se realicen en la zona no van a ser definitivas, en cualquier caso, por la calidad de los materiales que sustentan la zona de la barriada.

Hay una explicación clara y concisa del problema que tiene que ver con el tipo de materiales plásticos, arcillosos, que hay una capa debajo que va a propiciar el que, aunque se le dé..., vuelva a dar, porque ya hace unos años se le hizo una..., se hizo una inversión para arreglar los deslizamientos previos que se produjeron, y otra vez tenemos la misma situación.

Suponemos que en un futuro, probablemente, se vuelva a producir. Por eso, planteábamos la enmienda de modificación en el sentido de que las vías de solución que se busquen, planteen y tengan en cuenta a las personas perjudicadas y las entidades bancarias titulares de derechos de hipotecas sobre los domicilios afectados, que permitan resolver con carácter definitivo los deslizamientos del terreno en esa barriada de La Verbena, y dar una solución definitiva a las situaciones de menoscabo habitacional o ruina material de los inmuebles que sufren los propietarios y propietarias que están viendo menoscabado su derecho a una vivienda en condiciones.

Por supuesto, no cabe otra cosa que la búsqueda de soluciones..., la mejor solución factible. Y, para ello y en aras del encuentro de la solución definitiva, que no pensamos que sea volver a inyectar allí ningún tipo de material, esperamos que tenga solución la problemática suscitada en la zona.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Popular. Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno pues, desde mi grupo parlamentario, el Grupo Popular Andaluz, yo creo que debemos tener en cuenta que no ha habido nunca duda, y no hay duda en que todas las administraciones, con independencia del color

político en el que en un momento determinado, pues, estén gobernándolas, han tomado consciencia de la importancia que tiene arreglar el problema de La Verbena, que no es solo un problema de la barriada de La Verbena, que es verdad que ahí es donde está afectando ahora mismo a más familias, porque es donde están las edificaciones más afectadas, pero que es un problema que prácticamente ocupa desde arriba, desde el cerro de la Reina hasta abajo, ¿no? Hay una cuña de deslizamiento importante, y para el que no conozca Arcos, y seguramente muchos de ustedes lo han visitado, lo que está ocurriendo en Arcos es exactamente lo mismo que debió ocurrir hace miles de años, cuando la peña de Arcos con la parte del otro lado, del [...] de la peña de Arcos se fue, ¿no? Exactamente lo mismo, es decir, prácticamente podemos decir que la mitad de Arcos se está desprendiendo, que es donde está, desde arriba, desde el cerro de la Reina, hasta la barriada de la Verbena.

El tema con esta proposición, que avanzo que el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor, porque no puede ser de otra manera, es si realmente, más allá de la declaración de intenciones que hoy vamos a manifestar aquí, hay un compromiso presupuestario. Porque, claro, este tema no es un tema nuevo, no es un tema que podamos traerlo aquí por oportunidad política o porque en un momento determinado haya habido determinadas visitas de unos u otros partidos políticos. Y es conocido desde hace mucho tiempo, antes gobernaba el PP allí, a nivel local, ahora gobierna el Partido Socialista, pero ha pasado también en los distintos gobiernos. Y lo importante es saber si después, o más allá de esta declaración de intenciones, hay un compromiso presupuestario para poder solucionar los problemas. Esto es lo que realmente deberíamos nosotros hoy decirle aquí a los vecinos de Arcos y especialmente a los vecinos de La Verbena.

Y es por eso por lo que el Grupo Parlamentario Popular hemos presentado una enmienda para que esto no quede única y exclusivamente en una declaración de intenciones, solicitando desde esta comisión e instando al Consejo de Gobierno a que dote una partida presupuestaria mínima de un millón de euros para poder hacer frente a esas obras. Y, ¿por qué decimos un millón de euros? Pues, estamos reproduciendo exactamente la misma proporción de las obras que se hicieron en el año..., que empezaron en el año 2012 y que terminaron en el año 2015. Había un proyecto que decía que la segunda fase, que es la estabilización de la parte media y la parte alta de esa cuña de deslizamiento, podía ascender a 2,5 millones de euros. El Ayuntamiento de Arcos ha revisado ese proyecto y lo ha aumentado a cinco millones de euros. Bueno, evidentemente, pues, tendrán su justificación técnica. Y exactamente el 20% de esos cinco millones de euros, reproduciendo el convenio que se firmó, Gobierno de España, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Arcos —y nos parece bien que si el Ayuntamiento de Arcos tiene problemas, pues entre la diputación—, es un millón de euros. Entonces, lo que tenemos que sacar hoy aquí es si realmente nosotros estamos en la tesitura de, más allá de la declaración de intenciones, solicitarle a la Junta de Andalucía que dote una partida de un millón de euros para poder firmar ese convenio.

Y decimos eso, porque el Gobierno de España ya se ha pronunciado, tanto el subdelegado del Gobierno, Antonio Sanz, perdón, el delegado del Gobierno, Antonio Sanz, como el subdelegado del Gobierno, Agustín Muñoz, estuvieron reunidos con el director general de Vivienda y les dijo taxativamente que, atendiendo a esa delimitación del casco histórico y como bien de interés cultural, era posible obtener financiación en los presupuestos del 1,5% cultural del Ministerio de Fomento, y que la convocatoria iba a salir en el segundo trimestre. Además, incidiendo en que el expediente que se había tramitado y se había solicitado era un expediente que estaba perfecto y que, evidentemente, bueno, pues que se le iba a dar una prioridad en la asignación de estos fondos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, debe ir acabando.

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando.

Entonces, la pregunta es muy clara, ¿nos vamos a quedar aquí única y exclusivamente en una declaración de intenciones o vamos a comprometernos desde esta institución y ya pediremos a las otras instituciones que también se comprometan presupuestariamente como han avanzado en que haya una partida presupuestaria para solucionar el problema del deslizamiento y los problemas que están ocurriendo en la barriada de La Verbena? Esa es la pregunta.

Nosotros vamos a votar a favor, pero nos gustaría, nos gustaría que todos tuviéramos el compromiso de no dejarlo en una mera declaración de intenciones y que haya un respaldo presupuestario, porque las administraciones hablan con presupuestos, no con proposiciones no de ley, que después, muchas veces no se cumplen.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Y, para cerrar el posicionamiento, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Ruiz. Cuando usted quiera.

La señora RUIZ CASTRO

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

A mí, en primer lugar, me gustaría agradecer las intervenciones de los cuatro portavoces en relación a la proposición no de ley que hoy ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. Esa manifestación de votos favorables que parece que van a ser, manifestado por todos los grupos, y también a la valoración del consenso a la que ha hecho el portavoz de Ciudadanos, que es realmente lo que viene buscando con esta proposición no de ley el grupo que represento.

En este caso, creo que todos somos conscientes de la problemática que vienen sufriendo los vecinos de La Verbena, una problemática, como también ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, pues, puede ampliarse al resto del municipio y, sobre todo, también al casco histórico.

En este caso, creo que está claro cuál es el compromiso de la Junta de Andalucía, un compromiso que no es una mera declaración de intenciones, como dice el Partido Popular, pero también está claro que la iniciativa debe partir del Gobierno central, contando siempre con el apoyo del Gobierno autonómico, que lo tiene, que está dispuesto a poner el porcentaje que le corresponda y a firmar el convenio ese a tres partes, que es el que dirá qué parte tiene que aportar cada uno.

En relación a las enmiendas que han presentado los grupos de Podemos y el Grupo Popular..., en cuanto a la enmienda de Podemos, creemos que la búsqueda de una solución definitiva, y entendemos como una solución definitiva, pues, una búsqueda de financiación para poder tener una solución definitiva al problema, pues, debe venir por parte de las tres administraciones, y no incluir a los vecinos ni a los afectados a la búsqueda de una solución económica. Entendemos que ya tienen bastante con verse desalojados de sus viviendas, con afrontar un alquiler en otro barrio del mismo municipio de Arcos, como para también tenerlos que incluir en buscar una financiación. Creemos que la búsqueda, pues, tiene que venir de renovar el convenio que ya se hizo en el año 2012, donde cada Administración cofinanció la parte del proyecto y con el que se debería buscar un solución y una garantía real.

Por otro lado, pues, al portavoz del Partido Popular, al señor Saldaña, pues, bueno, aclararle que no es ninguna declaración de intenciones cuando ya sabemos que el Gobierno de la Junta de Andalucía ha manifestado el apoyo total a la financiación de la parte correspondiente con la obra que supondría una garantía para esta urbanización. Pero yo tengo una duda, señor Saldaña, si el señor Moreno Bonilla visitó hace unas semanas, como sabemos, el pueblo de Arcos y visitó la..., fue a ponerse al día del problema que tienen los vecinos de Arcos, ¿la instrucción que le dio al PP provincial, qué fue, que presentara una enmienda en el Parlamento pidiendo un millón de euros a la Junta de Andalucía? ¿O realmente el Partido Popular apoya que se firme un convenio entre el Gobierno central, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento? Porque si realmente el Partido Popular apoya que haya un convenio a tres partes, pues la instrucción que tenía que haber dado el señor Moreno Bonilla era dar un telefonazo a la Dirección General de Vivienda en el ministerio, y, el día que fue el alcalde de Arcos, darle una garantía y ofrecerle su respaldo total a la ejecución del proyecto, que, como usted sabe, pues no fue lo que se..., lo que se habló allí. Porque al señor alcalde de Arcos no se le dio ninguna garantía de nada. Precisamente porque el director general de Vivienda había cesado no hace mucho porque había vendido viviendas a fondos..., a fondos buitres. Así que yo creo que el respaldo también debe venir por una aportación financiera por su parte, señor Saldaña.

A mí la verdad que la enmienda suya no..., me la esperaba, yo me la esperaba porque es la sintonía que usted tiene. Pero antes de decir ni la Junta de Andalucía, ni un millón ni dos, habrá que hacer una valoración real teniendo en cuenta los desperfectos que ahora mismo tiene la urbanización de La Verbena, teniendo en cuenta las lluvias producidas hace unos días. Y, a raíz de eso, pues ver cada uno la aportación que tiene que hacer en función del convenio y de los porcentajes que cada uno asuma. Si la Junta de Andalucía no se niega a poner su parte, al revés, el Gobierno andaluz ya ha manifestado que está dispuesto. Pero habrá que sentarse con un proyecto de ejecución y acordar cuál es el presupuesto global y el porcentaje que cada uno..., que cada uno aporta. Usted, señor Saldaña, hoy tenía que haber presentado aquí, si hubiera querido ser sensato con el pueblo de Arcos tenía que haber presentado una enmienda que hubiera dicho que el Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno, al Gobierno de España y al Ayuntamiento de Arcos a hacer las modificaciones presupuestarias oportunas para hacer frente a la siguiente fase de ejecución de los trabajos de estabilización en la barriada La Verbena, en función de los porcentajes acordados entre las administraciones, del total del presupuesto. Eso es lo que usted tenía que haber presentado aquí en la enmienda, señor Saldaña. Pero, ¿sabe una cosa? Yo no le voy a dar..., no le voy a dar la posibilidad ni de transaccionarla, no le voy a aceptar la enmienda que usted presenta aquí, yo no le voy a dar hoy ni la posibilidad de transaccionarla. Y

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

le digo una cosa muy claro: usted apoye la proposición que trae el Partido Socialista, que usted ha dicho que la va a apoyar, para buscar una solución definitiva entre las tres administraciones, y si no, lo único que tiene que hacer es quitarle la careta al Partido Popular de Cádiz, porque el Carnaval de Cádiz ya ha terminado.

Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-17/PNLC-000043. Proposición no de ley relativa a las obras de acceso al hospital de alta resolución (chare) de Lepe, Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Damos paso a la siguiente PNL, pero me tengo que...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues damos paso a la proposición no de ley relativa a obras de acceso al hospital de alta resolución..., del chare de Lepe. Que tiene la palabra su portavoz..., la portavoz del Partido Socialista, Manuela Serrano... Que no la veo. Ahí.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidenta.

Señorías, no hay fecha para el comienzo de las obras de los accesos al chare de la costa occidental de Huelva, ubicado en Lepe. A pesar de que Fomento ha sacado hoy a información pública las obras necesarias para acceder a las instalaciones para su apertura definitiva. La publicación del proyecto llega más de un año y medio después de haberse terminado las obras por parte de la Junta de Andalucía, y de que el centro permanezca cerrado a cal y canto, por el incumplimiento del Ayuntamiento de Lepe del acuerdo firmado con la Junta de Andalucía en el 2005. Esta es la triste situación que estamos viviendo en este momento.

Pero, miren, señorías, el Ayuntamiento de Lepe firmó un convenio con la ex ministra de Fomento, Ana Pastor, por el que el Gobierno central se comprometía a realizar las obras, acto que se desarrolló en el salón del Pleno del Ayuntamiento de Lepe, acompañada por la ministra de Empleo, la señora Báñez. Posteriormente, este compromiso fue ratificado por el ministro actual. Nos sorprende a este grupo parlamentario que, pasado más de un año, no se sepa nada ni se haya actuado. Solo hasta hoy, con la publicación de la información pública del proyecto.

Miren, hace pocos días, desde el Grupo Parlamentario Socialista, tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado, se han elevado preguntas y peticiones para que el Gobierno central diga cómo está el expediente de los accesos comprometidos en marzo de 2016. Por supuesto, en plena campaña electoral. Y, saben, el ministro de Fomento confirmó en su respuesta que no hay fecha de inicio, porque ni siquiera se han sacado a licitación las obras ni se han expropiado los terrenos. Desde este momento, es lamentable el daño que el Partido Popular está causando a los habitantes de los municipios adscritos al chare de Lepe, con una cobertura sanitaria a más de 84.000 ciudadanos, y la repercusión que está teniendo en los hospitales de la capital.

Por todo ello, emplazamos al Partido Popular de Huelva y a su presidente provincial, y alcalde de Lepe en el 2005, cuando se firmó el acuerdo de ubicación, a que si tanto defienden la sanidad pública, como pa-

rece en sus últimos encuentros con otros colectivos, que empiecen dando ejemplo y exijan al Ministerio de Fomento la agilización de las obras, porque sin duda es el máximo responsable de que los ciudadanos de la costa occidental de Huelva no puedan acceder a este hospital público de la Junta de Andalucía, y no esconderse bajo el acuerdo del protocolo firmado con Fomento y en otras cuestiones. El protocolo permite que el chare disponga de un acceso que consiste en la ejecución de dos glorietsas, en el enlace 117 de la A-49, enlace Lepe oeste, y una vía de servicio aproximadamente de un kilómetro y medio, desde la glorieta norte hasta el centro. Ejecutará las dos glorietsas y la vía de servicio. El Ayuntamiento de Lepe será el titular de la vía de servicio, por lo que, una vez construida, se hará cargo de su conservación y explotación. Incluso la subdelegada del Gobierno en Huelva se excusa en que se quieren hacer las actuaciones de acuerdo con el Servicio Andaluz de Salud, afirmación que nos sorprende, pues estamos hablando de que el hospital está listo, a falta de esos accesos. Y, mientras, en el Ayuntamiento de Lepe no hay preocupación por la falta de fecha para que comiencen a ejecutarse las obras de acceso al chare de la costa. El portavoz del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Lepe asegura que son unas obras públicas, con unos pasos marcados, y nos sorprende proponiendo que provisionalmente la Junta firme un concierto con el hospital privado Virgen de la Bella. ¿Qué defienden, la sanidad pública o la privada?

Hay que recordar que la Junta ha destinado más de 20 millones de euros de todos los andaluces en la construcción y el equipamiento del chare de la costa occidental de Huelva. Miren, el Gobierno andaluz y este grupo parlamentario han sido artífices durante todas las legislaturas de políticas para que Andalucía tenga una sanidad pública de alto nivel. Y esto hace que contemos con un buen sistema sanitario, reconocido a nivel nacional e internacional, teniendo además una magnífica red de centros asistenciales en toda nuestra comunidad. La mejora en resultados de salud, plasmada en datos como el aumento de la esperanza de vida, o en el desarrollo de cuestiones como la cirugía mayor ambulatoria, hacen de nuestra sanidad pública un orgullo para todos los andaluces.

Muchas gracias, presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto Castro, por cuatro minutos.

Gracias.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Anticipar el voto favorable a esta iniciativa y trasladar algunas impresiones al respecto de la misma.

Hace escasas semanas que estuve por allí, fui a visitar el hospital. Y, efectivamente, está en mitad de ninguna parte, y se llega por un carril de zahorra entre sembrados. Es muy bonito el recorrido. No alcanzamos desde Izquierda Unida a entender exactamente por qué se decidió ponerlo allí, habida cuenta de que en al-

gún momento habría que afrontar el problema de los accesos, que es costoso y que efectivamente tiene que ser resuelto para que una inversión de prácticamente 22 millones de euros se pueda poner a disposición de la ciudadanía. Pero la primera reflexión que tendríamos que hacer es quién decidió que esa era la parcela más adecuada para poner un equipamiento que, como digo, aparece ante nuestros ojos cuando acabamos de pasar por un sendero de sembrados. Parece como un alunizaje de una nave espacial.

Dicho eso, hay dos cuestiones que desde Izquierda Unida nos plantean cierta indignación, y es cómo el Partido Popular tiene ahora esa obsesión de que se concierte una clínica privada, dando por hecho dos cosas: que lo que vendió la ministra en campaña era una moto electoral, a cambio de votos, y no tenía ninguna intención de hacer los accesos ni de asumir la inversión que suponía comunicar este equipamiento sanitario con las vías y con el casco urbano; y por otro lado cómo, efectivamente, hay una colaboración o un interés manifiesto por parte del Partido Popular de que la sanidad privada siga siendo un negocio boyante, si no, no se explica que teniendo un equipamiento público terminado se siga apostando por el concierto privado como alternativa al mismo, al que ya, como digo, se le han dedicado 22 millones de euros.

Y por último y para terminar, en este caso, efectivamente, el relato se hace bien aquí y aparte de aquello de que creo que no lo pensó bien quien decidió que aquella fuese la parcela, es cierto que aquello está terminado, se ha invertido un dinero público y hay que ponerlo en carga y dejarse de darle a ganar dinero a empresas privadas. Pero también tendrá que reflexionar el Partido Socialista, que comprometió 26 ha-res y chares en Andalucía y que tiene abiertos 13. Y en este caso estamos con un problema de acceso, de milongas electorales y demás, que compartimos la valoración y la interpretación que se ha hecho por parte del grupo proponente, pero que hay otros 13..., perdón, otros 12 sin contar este cerrados también, en algunos casos por problemas municipales, en otros por una dejación de la Junta, que debiera también mover a la reflexión al Gobierno.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Tiene la palabra el señor Hernández White, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

La propuesta de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista respecto al chare de Lepe, bueno, nos trae recuerdos porque no es el primer caso en el que hay un hospital, un centro hospitalario ya construido y que pasan los años y no se abre. Y de este tipo de cosas, precisamente, la ciudadanía, la gente en la calle, está un poco cansada porque se construyen muchas infraestructuras, muchas cosas, pero no se terminan de completar, y algo tan elemental como un acceso que se tenía que haber tenido en cuenta antes se demora años.

En el caso de... Nos viene a la memoria el caso del chare de Cártama, el chare del Guadalhorce, en Málaga. En ese caso, no había un convenio como sí había en este caso, y ahí fue Ciudadanos quien puso en la misma mesa al alcalde y a la diputación para que se hiciera el acceso. Hoy en día está abierto, afortunadamente.

Pero lo que ya adelante es el voto favorable a esta propuesta no de ley porque entendemos que cuando se hace un hospital se tienen que construir los accesos para abrir el hospital, es algo básico y elemental. Y más aún cuando hay un convenio firmado entre el Servicio Andaluz de Salud y el Ayuntamiento de Lepe, y hay palabras luego posteriores, en este caso, de la ministra de Fomento, para hacer esos accesos.

Por tanto, entendemos que los convenios, los acuerdos, se tienen que cumplir, los firme quien los firme, los firme el alcalde de Lepe, los firme el gerente del SAS, o los firme el presidente del Gobierno, pero los acuerdos se tienen que cumplir, los convenios se tienen que cumplir.

Y, por tanto, votamos favorablemente a esta propuesta no de ley. Afortunadamente hoy, por casualidad, ya ha movido ficha el Ministerio de Fomento, y los accesos están en marcha, su adjudicación y su construcción.

Por tanto, no me extendiendo más, apoyamos esta propuesta no de ley. Y no me extendiendo más.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario de Podemos la señora Molina Cañadas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, decir una vez más que no hay más remedio que aceptar que una vez que está puesto en servicio después de haber invertido entre 21, 22 millones de euros en hacer una infraestructura como este chare, con además unas dotaciones considerables, no puede ser que haga casi un año que se concluyó y que no tenga accesos al mismo.

La construcción de la carretera, además, se contempló en un convenio firmado en 2005, la obra se terminó en 2016, luego era tiempo más que suficiente como para haber avanzado hacia el modo del abordaje del acceso. Son unas obras que consistirían en adaptar la carretera actual..., ese camino rural que han dicho que está en una zona en medio de un camino rural. Ese camino rural habrá que adaptarlo y es necesario, que conduce hasta el hospital y está situado entre los términos municipales de Lepe y Villablanca. Y el acondicionamiento debería estar concluido a fecha de hoy, entre otras cosas porque ese chare está perdiendo medio millón de euros en equipamientos sanitarios. Hace poco hemos sabido que hay diversos aparatos de radiodiagnóstico que son enviados a otros centros asistenciales andaluces y se está desmantelando su contenido como consecuencia de la demora en la apertura por la falta de realización de esas obras de acceso. Según señala el propio Servicio Andaluz de Salud, el SAS,

tres de los equipos técnicos que estaban destinados al centro asistencial lepero, valorados en medio millón de euros, han sido reenviados a otros lugares de la comunidad, si bien uno de ellos se ha quedado en el Infanta Elena. Así se refleja en la resolución del proceso.

Por razones de interés público y asistenciales, es evidente que procede el cambio de destino de los equipos que componen el suministro en caso de que allí no tengan el uso necesario. De hecho, algunos de los equipamientos se han desviado al Reina Sofía de Córdoba, otro al hospital San Juan de la Cruz de Úbeda, maquinaria de radiodiagnóstico, de TAC y otros equipamientos más. La pérdida de ese equipamiento se suma al paulatino desmantelamiento en otro tipo de servicios como camas y como otras infraestructuras y mobiliario del chare al demorarse tanto la fecha de apertura. Nos parece que se deben tomar las medidas pertinentes por parte del ministerio, aunque el compromiso no era del ministerio sino del Ayuntamiento de Lepe, pero si este no puede afrontarlo por falta de financiación habrá que buscarle la solución pertinente.

Por tanto, nos parece que no se puede negar que una vez que está hecha la inversión de dinero público en una infraestructura del calibre de este chare, evidentemente hay que abordar la ejecución de los accesos. Y si el Gobierno central había adquirido, además, en unas declaraciones últimamente el compromiso de que iba a hacerlo, por supuesto que votaremos a favor de la proposición.

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Para el posicionamiento de esta proposición no de ley tiene la palabra el señor González Rivera por el Grupo Parlamentario del Partido Popular.

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Serrano, la veo muy nerviosa en su intervención porque creo...

[Intervención no registrada.]

¿Me va a dejar intervenir? Estoy empezando solo, ¿eh?, estoy empezando.

Porque me da la sensación de que le ha cogido con el pie cambiado la publicación por parte del Ministerio de Fomento de las obras de...

[Rumores.]

Señora presidenta, si me dejan intervenir pues intervendré y si no pues...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ruego a los señores diputados, por favor, dejen intervenir al portavoz.

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—Decía que noto muy nerviosa a la portavoz del Partido Socialista en su intervención porque...

[Intervención no registrada.]

Y lo repetiré las veces que sean necesarias.

... porque parece ser que no esperaba que el Ministerio de Fomento cumpliera su palabra, al igual que las portavoces de Izquierda Unida y Podemos, que hablan de acuerdos verbales. No, no, acuerdos formales, por escrito, un convenio, y además publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, publicado en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Lepe, publicado en la demarcación de carreteras de Huelva. Por tanto, una realidad.

Y antes de pasar a mi intervención propiamente dicha, quiero saludar a los muchos leperos y muchas leperas que están presenciando en este momento este debate, porque querían oír en primera persona si el Partido Socialista por fin iba a poner fecha para llevar a cabo una habilitación presupuestaria para la contratación del personal para poner en funcionamiento el chare. Por tanto, desde aquí mi saludo a todos esos leperos y leperas que están ahora mismo presenciando este debate.

Hablar, señorías, del hospital de Lepe es hablar de una traición al pueblo de Lepe, que vino aproximadamente hace quince años de manos del Partido Socialista. Para hablar del chare de Lepe y de los hospitales de Lepe, para hablar de los hospitales de Lepe, me tengo que remontar al año 2003. Me tengo que remontar al año 2003, porque fue cuando el entonces alcalde de Lepe, del Partido Socialista, anunció a bombo y platillo..., el entonces alcalde del Partido Socialista, anunció a bombo y platillo el concierto hospitalario con la empresa Pascual para abrir el hospital Virgen de la Bella de Lepe.

A partir de ese momento, la actual candidata del Partido Socialista de Lepe y presidenta del Partido Socialista de Lepe, en la campaña electoral de 2003 llevó a todas las asociaciones de Lepe a visitar ese centro hospitalario que el señor alcalde de aquellos momentos pretendía que la Junta de Andalucía concertara con la empresa Pascual. Llevó, como digo, la señora María Bella Martín a todas las asociaciones de Lepe para que conocieran *in situ* el hospital del que iban a poder disfrutar todos los leperos y leperas. De hecho, el eslogan de campaña del Partido Socialista en 2003 en Lepe era «Para que las leperas pararan en Lepe, vota a José Oria».

Pues, mire usted cómo son las cosas, que 15 años más tarde, las leperas siguen pariendo en Huelva, no han tenido la oportunidad de parir en Lepe, porque el Partido Socialista quiso castigar al pueblo de Lepe. Y el Partido Socialista quiso castigar al pueblo de Lepe, porque el Partido Socialista de Lepe no fue capaz de revalidar su mayoría absoluta en las elecciones municipales de 2003. Y los leperos lo mandaron a la oposición, en un municipio que, hasta ese momento, había sido un bastión del Partido Socialista en la provincia de Huelva.

A partir de ese momento, yo, como alcalde de Lepe, procuro tener una reunión con la entonces consejera de Salud de la Junta de Andalucía, ahora consejera de Hacienda, la señora Montero, quien me dijo que la política sanitaria de la Junta de Andalucía, a partir de ese momento, no eran los conciertos. Y, por tanto, la Junta de Andalucía se comprometía a construir un hospital en el municipio de Lepe. Nos engañó..., o me engañó a mí la señora Montero...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vaya terminando, por favor, señor González.

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—... me engañó la señora Montero, porque poco tiempo después vimos cómo se concertaba el hospital de Bormujos.

La primera piedra del chare de Lepe se puso en el año 2007. A partir de ahí, un rosario de vicisitudes, paralizaciones, inicio de obras cuando llegaban elecciones, etcétera.

El Partido Socialista, una vez que dice que finalizó las obras, pero que no hemos podido verlo los parlamentarios del Partido Popular, porque no nos han dejado acceder a la misma, empieza a intentar imputarle la responsabilidad al Ayuntamiento de Lepe, cuando la propia presidenta del Partido Socialista en Lepe dice literalmente en un periódico digital, dice la señora María Bella Martín: «Reconozco públicamente que el ayuntamiento de la localidad nunca se comprometió por escrito a construir los accesos para el centro hospitalario de alta resolución ubicado en la localidad de Lepe».

Pero voy a más, voy a más. Gracias al trabajo del alcalde de Lepe, con la colaboración, sí, de la señora ministra Fátima Báñez, se consiguió un acuerdo del Ministerio de Fomento —y voy terminando— en el que se comprometía, sin tener competencia ni responsabilidad para ello, a hacer los accesos del chare de Lepe. Precisamente, como digo, en el día de ayer se publicaron las obras de acceso del chare de Lepe, dos rotondas y una vía de acceso. Esta historia es una historia, como digo, de una traición, traición al pueblo de Lepe, de deslealtad al pueblo de Lepe, y la última deslealtad, además de la visita del consejero sin avisar al alcalde, es que parece que pasado mañana viernes va a haber una visita a las asociaciones en Lepe, que eso me recuerda a años atrás. Y, en vez de invitar al alcalde de Lepe, lo publican a través del Facebook del Partido Socialista de Lepe.

Señora Serrano, usted fue a la zona del chare de Lepe, y yo le digo que, en vez de ir a la zona del chare de Lepe, vaya usted a la Plaza de España, a la calle...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor González, termine, por favor.

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—Voy terminando, señora presidenta.

... a la calle Álvarez Castañeda, a la calle Doctor Fleming, a la calle Badajoz, a la calle Balmes, de Lepe, y pregunte usted a los vecinos y vecinas de Lepe quién es el responsable de que el chare de Lepe no esté abierto. Seguro que todos le van a decir, sin ningún tipo de duda, que el Partido Socialista.

Descuide usted que vamos a estar muy atentos de que se abra cuanto antes el chare de Lepe...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor González...

El señor GONZÁLEZ RIVERA

—Y, por supuesto, queremos un hospital completo para el disfrute de todos los ciudadanos de Lepe y de todos los municipios de la costa occidental.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor González.

Señora Serrano, tiene usted su segundo turno.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidenta.

Pues, en primer lugar, decirle al portavoz del Partido Popular que para nada estoy nerviosa, y que me alegro de la noticia de que se hayan puesto los terrenos a información pública. Vamos, que de verdad que lo que nosotros queremos es que el hospital se abra. Y si traemos aquí esta proposición no de ley es porque tenemos una gran preocupación de que tenemos un magnífico hospital terminado y que faltan los accesos, el compromiso del Ayuntamiento de Lepe. Y que enhorabuena de que se haya dado hoy el primer paso, o sea, que nos alegramos. Y nervios ninguno, porque aquí lo que necesitamos es que los ciudadanos tengan un servicio de un hospital como el de Lepe.

Y la verdad es que también quiero hacer un inciso y decir que el personal no lo podemos tratar..., al personal de salud no lo podemos tratar en esta comisión. Nosotros aquí estamos hablando de los accesos, del compromiso que tenía el Ayuntamiento de Lepe, que no ha cumplido.

Y, por lo demás, nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista y desde el PSOE de Huelva, seguiremos luchando para que el Partido Popular cumpla, de una vez por todas, y realice los accesos al centro hospitalario de alta resolución de la costa occidental de Huelva, ubicado en Lepe. Además, el servicio de luz, agua y saneamiento, porque con su actitud y su irresponsabilidad está perjudicando a miles de ciudadanos y al sistema sanitario provincial en su conjunto.

Hemos mantenido múltiples reuniones con distintos colectivos y asociaciones, entre ellos, con la Asociación de Usuarios y Pacientes de la Sanidad Pública de Huelva, y en todos coincidimos en la importancia de seguir trabajando por un sistema sanitario público y de calidad.

Señorías, la apuesta de la Junta en materia sanitaria con avances es muy importante. Saben de sobra que uno de cada tres euros de los presupuestos andaluces para 2017 se destina a sanidad, lo que ha supuesto un incremento de casi quinientos millones de euros para nuestra comunidad autónoma. Y en ello se va a seguir trabajando y poniendo todo el esfuerzo.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, se seguirán impulsando las políticas de la Junta de Andalucía en materia de sanidad pública, recogiendo demandas y atendiendo a las reivindicaciones del ciudadano, entre las que se encuentra la apertura del chare de Lepe, porque no es normal que esta zona de la costa de Huelva cuente con un hospital público totalmente terminado, por parte de la Junta de Andalucía, y que no pueda abrirse ni acceder a él porque no haya agua, luz y no estén los accesos hechos.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista y, a su vez, desde el PSOE de Huelva, se va a seguir exigiendo que se ponga fin a este bloqueo por parte del Partido Popular en el Ayuntamiento de Lepe y en el Gobierno central.

Muchas gracias, presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

10-17/PNLC-000077. Proposición no de ley relativa a la Autovía del Olivar, tramo Lucena-Estepa

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la segunda proposición no de ley, relativa a la Autovía del Olivar, propuesta por el Grupo Popular.

Tiene la palabra la señora Redondo. Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, aunque el compromiso de la Junta de Andalucía respecto a la Autovía del Olivar data de 1996, no es hasta 2010 cuando se acuerda verdaderamente la apertura del trámite de información pública de los proyectos de construcción de la Autovía del Olivar en este tramo que hoy tratamos: Lucena-Puente Genil-Estepa.

Por parte de la dirección general, se preveía su licitación para finales de 2010 y se esperaba la adjudicación para el primer semestre de 2011. Después, aunque el plazo inicial de recepción de ofertas terminó en principio el 23 de diciembre de 2011, se amplió hasta el 29 de marzo, a propia petición del sector de la construcción, que ante la dimensión del contrato desde el punto de vista económico y técnico se había encontrado algunos obstáculos fundamentalmente en lo que al mercado financiero se refería, ya que la fórmula de colaboración público-privada conlleva que la empresa anticipe la inversión de la infraestructura. Y no podemos olvidar que hablamos de 300 millones de euros.

Ahí se quedó en 2012 ese proceso paralizado y, aunque no se hizo público el abandono de este proyecto, sí que perfectamente se podía intuir en tanto que, en octubre de 2012, Izquierda Unida y el Partido Socialista registraron en el Parlamento una iniciativa en la que se instaba al Consejo de Gobierno, es decir, a ustedes mismos, que gobernaban, a mantener el compromiso de la ejecución de la infraestructura, siempre y cuando la disponibilidad presupuestaria lo permitiera. Y además se ponían de manifiesto las debilidades que generaría perder solvencia económica a medio y largo plazo para una economía pública.

Así, paralizado el proceso, pues pasaron hasta dieciocho meses hasta que llega la resolución de la Agencia de Obra Pública, donde ya sin tapujos se dio a conocer que el tramo entre Estepa y Lucena de la Autovía A-318 no se ejecutaría por carecer de presupuesto.

De esta manera, el anuncio del consejero de Fomento de fecha 13 de mayo dejaba sin efecto la licitación que se había iniciado y a la que se habían presentado tres uniones de empresarios que habían acometido los correspondientes gastos en ingeniería y en estudios complementarios que, finalmente, acabarían en una papelera.

El propio consejero de Fomento informaba a los alcaldes de Lucena y Puente Genil de dos cosas fundamentales para el futuro de esta infraestructura: la primera es que no iba a venir contemplada partida alguna en los presupuestos de 2016, y la segunda, que se dejaba sobre la mesa la construcción de la Autovía del Olivar mediante el modelo de financiación público-privada.

Desde entonces, las asociaciones de empresarios de Lucena, Herrera y Puente Genil vienen demandando la necesidad de impulsar la construcción de este tramo de autovía, fundamental para el desarrollo económico de estos municipios. En todos estos años, lo único que no ha cambiado son las declaraciones del Gobierno de la Junta y de la propia presidenta, de que la Autovía del Olivar es una prioridad y sigue siendo una prioridad para la Junta de Andalucía, una vía de gran capacidad que influye positivamente en el desarrollo social y económico de las ciudades del interior de Andalucía, facilita la movilidad, favorece el tejido industrial de la zona y, además, los ciudadanos podrían acceder más rápida y cómodamente a los servicios sociales, educativos y sanitarios situados en las capitales y en los principales municipios.

Lo que nosotros pretendemos hoy con esta proposición no de ley es que crean en esas afirmaciones que llevan haciendo muchísimos años ya y que son un compromiso adquirido por la Junta y, como digo, por la propia presidenta, que creó grandísimas expectativas, según sus propios datos, más de 800.000 andaluces que se verían afectados por la construcción de esta autovía, y que sean coherentes y consecuentes con sus propios compromisos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Redondo.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos, y para ello tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Hace unos años le oía una frase al señor Arenas, la que decía que los gobernantes debían comportarse, en cuanto a la gestión del dinero público, como buenos padres de familia. La frase es un rato machista, pero aplicada al tema de la buena gestión o de la sobria gestión del dinero público para hacer un buen gobierno viene al hilo para un poco trasladar la opinión de Izquierda Unida al respecto de esta iniciativa que, por otra parte, es de sobra conocida por esta Comisión, porque, efectivamente, fue la legislatura pasada en la que se paralizó aquella obra pública comprometida con el mecanismo que la prensa calificó para resumir como de colaboración público-privada, que se inauguró el 18 de junio de 2010 con un nombre que era la financiación y gestión de infraestructuras en régimen de concesión de obra pública. Con ese mecanismo se pretendía poder dar un impulso a la obra pública, efectivamente, siendo empresas privadas las que anticiparan el dinero, se convirtieran en titulares de la infraestructura a la que luego el Gobierno, la Junta de Andalucía, iba pagando un canon y, transcurridos treinta y cinco años, harían que esa infraestructura ya pasara, efectivamente, a manos públicas.

Con esa colaboración mal llamada público-privada se establecieron las bases para generar los contratos de ocho tramos de autovía en Andalucía, y uno de ellos, efectivamente, el que nos ocupa hoy, que tiene aproximadamente 40 kilómetros, para ir desde Lucena y Estepa, dentro del proyecto Autovía del Olivar.

Y como decía el señor Arenas en cuanto al dinero público, ese tramo de 40 kilómetros, que costaba aproximadamente 307 millones de euros, financiados a través de la mal llamada colaboración público-privada, le costaban al pueblo andaluz 1.228 millones de euros, una cantidad absolutamente inasumible porque, efectivamente, es cierto que la infraestructura debe garantizar la vertebración del territorio, es cierto que no hay un reparto equitativo de vías de alta capacidad, también es cierto que nadie ha podido demostrar, porque no ocurre, que los kilómetros de autovía, efectivamente, devengan en un crecimiento de la riqueza y de la generación de empleo estable y de calidad. Si así fuera, en Andalucía estaríamos atando los perros con longaniza, porque tenemos más kilómetros de autovía que Francia o que Alemania, y nuestros índices de desempleo son demoledores, como demoledor fue el informe de la Cámara de Cuentas, que dijo que la colaboración público-privada era un disparate y que la obra pública no podía financiarse con mecanismos tan oscuros y que ponían en riesgo cierto la viabilidad futura de las arcas públicas, que es lo que ocurre con esta obra y con otras que fueron anunciadas en aquel momento.

Como ustedes saben, Izquierda Unida considera que la obra pública no es un fin en sí misma, sino que es un elemento para vertebrar el territorio, y que hay que valorar los términos de la movilidad sostenible, que eso es lo que hay que traer a tiempo de 2017, no la capacidad económica para financiar la infraestructura, sino, realmente, la utilidad que tiene esa infraestructura y el impacto que genera en su entorno. Y con esos condicionantes que siguen sobre la mesa es absolutamente imposible que el pueblo andaluz pague cuatro veces lo que cuesta una obra. No lo dice Izquierda Unida, lo diría el sentido común, que ahora se lleva mucho eso, aunque cada cual tiene uno, pero lo dice el estado en la situación de exclusión y de pobreza y de paro que tiene nuestra comunidad autónoma y lo dice la Cámara de Cuentas. Por tanto, obras como esta habrán de acometerse cuando haya una financiación que no suponga un expolio y la hipoteca a treinta y cinco años del patrimonio del pueblo andaluz.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, y para ello tiene la palabra el señor Hernández.

Cuando usted...

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Esta propuesta no de ley presentada por el Grupo Popular respecto a la Autovía del Olivar, tramo Lucena y Estepa, es otro caso más, es un caso más de incumplimiento de una promesa efectuada hace ya muchos años para completar el tramo completo de la Autovía del Olivar entre Andújar y Estepa. En este caso, un subtramo Lucena y Estepa.

En ese sentido, lo vemos razonable, es una propuesta que vemos razonable en el sentido de que es una autovía que se debe acometer porque se ha prometido mucho a la ciudadanía y, además, el tramo entre Lu-

cena y Estepa es, probablemente, quizás, el de mayor tráfico porque une dos poblaciones muy importantes, muy importantes de las provincias de Sevilla y de Córdoba, pasando, además, por Puente Genil.

Hemos realizado una enmienda, hemos presentado una enmienda en el sentido de que lo que proponemos es, si bien que se acometa el tramo, pero que se calendarice. Evidentemente, nos encantaría que la autovía se completara inmediatamente en todos sus tramos, ojalá, pero los recursos públicos son muy limitados, por eso creemos que se debe priorizar este tramo, se debe empezar a acometer toda la planificación, que se ponga fecha y que no se vuelvan a poner fechas de cumplimiento que luego no se han podido realizar, porque en este caso hablamos de hace ya muchos años, cuando se prometió esta autovía en su tramo completo.

Por tanto, votamos favorablemente a esta propuesta no de ley. Esperemos que el Grupo proponente se manifieste respecto a la enmienda que hemos presentado. Y ninguna otra cosa más que añadir.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos.

Tiene la palabra la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, yo para empezar darle toda la razón, estar de acuerdo perfectamente con lo manifestado por la señora Nieto, en cuanto a la modalidad de colaboración público-privada, de nefastas consecuencias, con lo que no podemos por menos de coincidir, pero, una vez que ya lo ha dicho y estando de acuerdo con ese planteamiento, no voy a abundar más en él. Mi argumentación va a ir por otro lado, porque mi grupo parlamentario se va a oponer a esta PNL.

Afirma el Grupo Popular en esta proposición que nos trae a la consideración de la comisión lo estupendo de la realización de estas infraestructuras para comunicar ciudades medias porque servirá al creciente desarrollo económico, que beneficiará porque situará a estos municipios a menos de 25 minutos de alguna vía de gran capacidad, lo que, siempre según el grupo proponente, supondrá un impacto positivo.

Es un hecho que tenemos sobredotación en carreteras de alta capacidad, sin embargo, hay una tremenda carencia de planificación en materia de transporte para el interés común y para promover una movilidad sostenible. A poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de la existencia de un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Es recurrente este argumento para insistir de continuo en la petición de más y más infraestructuras, muchas vías de gran capacidad, y en realidad es patente que a quien mayormente beneficia es a las empresas constructoras, que se encargarán del desarrollo del proyecto.

Hay un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a la conclusión de que, una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transportes, su incremento no genera mayor riqueza. No

hay beneficio automático en la economía o en el empleo por el simple aumento de infraestructuras viarias. Es imprescindible romper el vínculo que se da siempre entre el crecimiento del transporte y crecimiento económico. Los análisis de coste-beneficio en muchos casos no tienen en cuenta los verdaderos impactos económicos de esas infraestructuras. A menudo se ignora que para mejorar la gestión del transporte más que la acumulación de más y más infraestructuras viarias resultan útiles los sistemas de redistribución territorial, porque si lo que se quiere es obtener más empleo y de calidad hay que invertir en transportes públicos, señorías, no en autovías y automóviles. Durante muchos años, los presupuestos dedicados a autopistas y autovías han sido mucho más elevados que aquellos dirigidos al ferrocarril y a otros modos de transporte. Esta enorme y descompensada inversión en carreteras durante años ha tenido claras repercusiones en su preponderancia como medio de transporte principal en mercancías y viajeros. Muchas de las carreteras no llegan ni de lejos, además, al tráfico que se asumiría para que fuera razonable la inversión, al menos 10.000 vehículos diarios, hay gente que dice que muchos más. Los estudios de demanda, además, son muy deficientes, sobreestimando siempre la utilización de la infraestructura.

El desvío de cantidades ingentes de recursos hacia la carretera durante décadas, así como más recientemente al tren de alta velocidad, ha tenido como consecuencia la pérdida de peso de esos medios de transporte en detrimento de ellos. El incremento desmesurado de las autovías ha venido provocando, además, una gran fragmentación del territorio, una merma de la biodiversidad, la ocupación de una gran cantidad de suelo fértil, y se ha propiciado y generado más tráfico, más consumo energético y más contaminación.

El consumo energético ligado al transporte y sus emisiones asociadas, por ejemplo, han ido creciendo de forma continuada. La política de infraestructuras ha conseguido que...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... el transporte sea responsable de más de un 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Y la creación de más autovías, como la que plantea esta PNL, no hace sino aumentar toda la situación que estoy planteando. Con ese panorama, ¿qué será de nuestra extensa y moderna red de autovías? Eso es lo que nos planteamos.

Por tanto, no nos parece que haya que seguir apostando o invirtiendo tanta cantidad de dinero, dinero que además las arcas públicas no tienen en la actualidad, en infraestructuras de este tipo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista la señora Romero. Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, decir que, como por todos es sabido, la revisión del Plan PISTA 2020 ha sido aprobada en diciembre de 2016, e incluye la variante este y oeste de Puente Genil de la autovía del Olivar. Decir que son actuaciones que se considera que, aun no estando programadas por falta de disponibilidad presupuestaria, tienen posibilidad de beneficiarse de la cofinanciación de fondos Feder, enmarcados en un programa operativo Feder de Andalucía 2014-2020 o de otros fondos. En este sentido, su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales de fondos Feder o la posibilidad de sustituir, que también puede ser, a otras actualmente contempladas en el citado programa. También podrán beneficiarse de otros fondos que puedan obtenerse, como he dicho anteriormente.

Es decir, que en este momento la verdad es que no hay previsión temporal para esta actuación, pero se encuentran entre las prioritarias —que no es poco— si se presenta un escenario de mayor dotación económica que el existente en este momento en las previsiones iniciales.

El PISTA 2020 prioriza este tramo por registrarse entre Estepa y Puente Genil, porque tiene el mayor tráfico y población beneficiada. Pero, sin embargo, sí que quiero dejar constancia de que los valores de tráfico se encuentran en el entorno de 6.500 vehículos al día, los cuales no son excesivamente elevados.

Debido a la elevada cuantía económica necesaria para llevarlos a cabo, en abril se comunicó a la Agencia de Obra Pública la necesidad de elaborar un proyecto de construcción que actualizase los proyectos que hay actualmente redactados, al objeto de optimizar económicamente el presupuesto y que defina una obra completa en relación a la conexión inicial y final de la variante sobre la carretera A-318, con las limitaciones presupuestarias. Por todos es sabido que los fondos europeos impiden la inclusión de estas actuaciones en este momento.

El programa Feder 2014-2020..., decir que se ha reducido sustancialmente, y también hay que dejar constancia, porque ha pasado de 727 millones de euros, en el marco 2007-2013, a 237 millones en este marco que actualmente nos ocupa, lo cual supone una reducción del 68% y que tenemos que tener en cuenta. La verdad es que..., por eso estas limitaciones que aparecen en el Plan PISTA. Y la mayoría de las actuaciones incluidas decir que se han seleccionado cumpliendo una serie de requisitos, como son priorizando, por ejemplo, actuaciones ya iniciadas o seleccionando entre aquellas nuevas que resuelvan problemas especiales de accesibilidad que se hayan detectado por problemas en las planificaciones anteriores. O, por ejemplo, los relacionados con nodos relevantes para la economía, como son, por ejemplo, puertos, plataformas logísticas, y eso es lo que se ha tenido en cuenta.

Aunque sí querría dejar constancia y poner en valor que la autovía del Olivar ha recibido un importante impulso en estos últimos años, lo que ha supuesto que está finalizada casi en el 80% de su recorrido.

Por todo lo mencionado anteriormente, quiero presentar una enmienda, una transacción a la enmienda que ha presentado Ciudadanos, que ahora si quiere se la hago llegar a la proponente. ¿Se puede? ¿No se puede?

[Intervención no registrada.]

Enmienda *in voce*, sí.

[Intervención no registrada.]

Ah, mía directamente. Vale, perdón.

Pues entonces sería una enmienda *in voce*, que si quieren les paso a leer o se la hago llegar.

[Intervención no registrada.]

Pues sería: «Dictar las órdenes pertinentes para que a través de un previo establecimiento de un calendario de ejecución priorizar este tramo para incluirlo en cuanto haya disponibilidad presupuestaria adicional de fondos Feder u otros fondos que puedan obtenerse, y así poner en marcha el inicio de los trabajos para este tramo de la autovía del Olivar entre Lucena y Estepa».

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Romero.

Y para cerrar la intervención tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, la señora Redondo. Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la verdad es que las negativas así tan claras que he escuchado aquí no las entiendo muy bien, porque cada uno ha ido a argumentarse según..., yo creo que primero se ha decidido qué se quería votar y después se ha argumentado, porque no me entra en la cabeza. Fundamentalmente, por dos motivos. Primero, el Partido Socialista ha abandonado la obra pública, y eso es una cosa que nosotros reprochamos, en general, pero más todavía en Andalucía. Nos parece todavía peor, porque si el aumento de un 1% en el estado de infraestructuras genera un aumento del 0,25% de productividad, si añadimos que la obra pública retorna a las arcas en forma de impuestos a corto y medio plazo en un 50%, además, la política pública que más empleo..., es la política pública que más empleo crea, porque, de cada 35.000 euros anuales se genera un puesto de trabajo y está demostrado que la inversión en obra pública es inversión en futuro, riqueza y empleo, pues no entendemos bien que precisamente en Andalucía, que está económicamente deprimida y que tiene una tasa de empleo superior al 30%, pues, el Partido Socialista haya renunciado a la generación de riqueza de esta forma, a través de esta forma.

Y, bueno, por otra parte, sí, también conocemos que, una vez finalizadas las obras por contestar a uno y a otro, una vez finalizadas estas obras, se calcula que la Autovía del Olivar supondría una reducción del tiempo de recorrido actual entre las ciudades de Úbeda, Jaén, Lucena y Estepa en 60 minutos, con la consecuencia, evidentemente, del aumento de la capacidad de la carretera, las mejoras del trazado y la construcción de las variantes de población que evitan el paso por los cascos históricos con sus consiguientes retenciones... A esto añadimos, además, que el ahorro energético que supone una nueva infraestructura se calcula en función de la amortización y conservación de los vehículos, el consumo de combustible, de lubricantes, neumáticos, etcétera, además de la importante disminución del tiempo de recorrido que conlleva una indudable disminución también en la siniestralidad. Bueno, es que no me parecen coherentes los argumentos que se han utilizado para la negativa de esta proposición no de ley.

Nosotros no estamos planteando aquí el modo de financiar la construcción de la autovía. Eso sería otra proposición no de ley, si ustedes quieren. Aquí, lo que estamos preguntando es si ven o no ven necesaria la construcción de la Autovía del Olivar. Nosotros lo tenemos muy claro, y a eso es a lo que hemos venido, a que ustedes reflexionen de la necesidad o no.

Con respecto a la enmienda que ha propuesto el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, pues, no la vamos a aceptar porque entendemos que lo que hace es aplazar otra vez, y nosotros no hemos querido un calendario sino que se demuestre la voluntad política que hay para llevarlo a cabo.

No nos vale, ya hemos dicho en la anterior intervención que lo único que se ha mantenido a lo largo de estos años es que para la Junta sigue siendo una prioridad pero no lo queremos en palabras sino en hechos.

Y, por último, pues decir que la enmienda *in voce* del Partido Socialista tampoco la vamos, evidentemente, a admitir, porque eso ya viene recogido en la página 325 del plan PISTA, cuando dice que la Autovía del Olivar está fuera de programación. Está en el anexo, que establece que está fuera de programación, que no será más allá de 2020, y si hay medios disponibles también viene recogido, así que no entendemos que sea necesaria su incorporación.

Y, bueno, nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Redondo.

10-17/PNLC-000083. Proposición no de ley relativa al sector de la estiba

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente PNL, relativa al sector de la estiba. La propone el Grupo Parlamentario Socialista.

Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Arrabal. Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Estamos ante un debate de gran trascendencia e impacto para la economía de nuestra comunidad autónoma, así como para miles de familias andaluzas.

El señor De la Serna ha creado un conflicto en el sector de la estiba por decreto, un decreto sin negociación, sin consenso, y que se extralimita a la sentencia 11 de diciembre de 2014 de Luxemburgo. Sentencia que, todos estamos de acuerdo en que hay que cumplir, pero desde la negociación. Me gustaría contextualizar en el momento en el que nos encontramos ahora mismo.

El decreto se aprobó por el Consejo de Ministros el día 24 de febrero, con un plazo de convalidación de un mes. El conflicto, la semana pasada, el jueves pasado, dio un giro de 180 grados, un giro considerable. El decreto del señor De la Serna, a pesar de estar en el orden del día del Pleno del Congreso, no se convalidará mañana día 9. Y no se convalidará porque el Partido Popular se ha quedado solo, solo, solo ante la barbaridad que propone y que quiere imponer con su decreto. No tiene apoyos parlamentarios para convalidar su decreto. Se quedó solo ante sus pretensiones, porque quiere que quede claro que una cosa es lo que establece la sentencia, y otra muy distinta, la que recoge el decreto del Partido Popular.

Hay un abismo entre la sentencia y el *decretazo*. ¿El Partido Popular qué pretende? Pues, pretende aprovechar la sentencia para hacer una reforma ideológica en la que se despiden a más de 6.000 trabajadores, de los cuales, más de 2.000 son andaluces. Trabajadores, que quede claro, que son trabajadores indefinidos de empresas privadas. Establece la creación de empresas de trabajo temporal y establece también en su decreto el pagar las indemnizaciones por despido de los trabajadores con dinero público, que supondría más de 350 millones de euros.

O sea, el Partido Popular, el decreto del Partido Popular mira de frente a las multinacionales y a sus intereses, y les da la espalda a los trabajadores, pisoteando sus derechos laborales, precarizando el sector. Este decreto es un atraco a mano armada, y se extralimita en las exigencias europeas.

Miren ustedes, señorías, el convenio 137 de la OIT en su artículo 3 habla del registro de trabajadores portuarios, y que estos trabajadores registrados tienen prioridad para el trabajo portuario. Y el Reglamento 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se crea un marco para la prestación de los servicios portuarios, reglamento recién publicado, recoge el mantenimiento de los derechos de los trabajadores portuarios. En ambos textos europeos, que son de obligado cumplimiento por un Estado miembro

como España, pues, en ambos textos europeos tanto el registro como la subrogación sin pérdida de derechos adquiridos no son incompatibles con la libre competencia que establece en la sentencia. Así pues, lo primero que tiene que hacer el señor De la Serna es dejar de mentir; que deje de mentir ya y que se sienta a negociar. Y tiene que aprender de la responsabilidad y del buen hacer de los sindicatos y de los trabajadores, que desconvocaron la primera huelga, con posibilidad, pues se le abrió una posibilidad de negociación. Han desconvocado los dos primeros días de huelga de una segunda convocatoria, y siempre han mostrado predisposición para la negociación, pero, aun así, el señor De la Serna pretende mantenerse al margen de un conflicto que él ha creado.

Ya en este debate lo hemos dicho, que deje de mentir y de difamar sobre el sector, sobre el colectivo. Y ahí va la segunda, que se sienta a negociar, que asuma su responsabilidad, que retire el decreto impuesto sin consenso, para consensuar uno nuevo negociado a tres bandas: entre Gobierno, sindicato y empresa.

El señor De la Serna está en la estrategia de desviar la atención con la negociación colectiva. Dejemos claro que la capacidad y la potestad para redactar el real decreto ley la tiene el gobierno, ni sindicatos ni empresa. La negociación colectiva llegará cuando esté el decreto negociado, mientras tanto, está bloqueado. Es muy fácil, señorías, el decreto, que no la sentencia, habla de despidos. Así pues, como negocia los trabajadores, despedidos por un texto..., los trabajadores despedidos por un texto legal ¿cómo negocian con las empresas? ¿Qué garantías laborales les da el decreto? ¿Qué garantías de subrogación pueden negociar con el decreto, si con el decreto están despedidos, señorías? El decreto del señor De la Serna se extralimita a las exigencias europeas, llega tarde. La sentencia lleva más de dos años publicada, y con bulla.

Miren ustedes, primero, el real decreto impuesto y, ahora, negociación colectiva. Esto, en mi pueblo, se llama empezar la cada por el tejado, sin cimientos, o sea, no tiene fundamento ninguno.

Miren ustedes, hay otras opciones para adaptarnos a la sentencia respetando a los trabajadores y sus derechos, sin necesidad de conflictos, ni incertidumbre para miles de familias. Es necesario garantizar la continuidad en el empleo de los actuales trabajadores portuarios, garantizar la subrogación, como, además, exige la normativa europea que antes he mencionado. Ante los posibles cambios empresariales, tiene que estar garantizado el futuro de las familias portuarias. Se puede producir en las distintas empresas o los distintos cambios empresariales que se puedan producir en el sector, así como el mantenimiento de las tareas que realizan, la regulación de la relación laboral especial, la cobertura legal para la negociación colectiva, que será a posteriori, una vez que tengamos negociado el decreto.

Estas cuestiones se deben regular en el nuevo marco del real decreto ley que se debe negociar. Que deje de confundir el señor De la Serna a la opinión pública, que no se trata de una negociación colectiva, se trata de retirar el actual decreto, negociar uno a tres bandas. Evidentemente, el responsable, el Poder Ejecutivo, es el que tiene potestad para incorporar medidas, no puede quedarse fuera de la negociación, y, así las cosas, podremos tener...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida. Gracias.

... y, así las cosas, podremos tener un decreto con un modelo de estiba que se adapte a las exigencias europeas.

El señor De la Serna ha creado un conflicto y pretende quitarse de en medio, que si el mediador, que si el Ministerio de Empleo... El hecho es que no da la cara y todas las consecuencias de este conflicto se las debe echar el señor De la Serna a la espalda.

Miren ustedes, tácticas de dilación, inmovilismo, esto provocará multas que tengamos que pagar, multas. El cauce, señorías, sin duda alguna, es la negociación.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Para ello tiene la palabra la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, mostrar toda nuestra solidaridad con el colectivo de trabajadores de la estiba, que están pasando unas semanas de mucha preocupación, de mucha incertidumbre sobre su futuro, y, por tanto, lo primero, pues mostrar nuestro respaldo, nuestro abrazo solidario a estos trabajadores que están reclamando certidumbre y certezas de cara a su futuro, amenazado por, efectivamente, como ha dicho la señora Arrabal, por un decreto impuesto por el Gobierno que se extralimita a la hora de dar cumplimiento a la sentencia de la Unión Europea, con relación a la liberación del sector de la estiba en los puertos españoles. Un decreto que, ya con el recorrido estrafalario que llevamos de últimas semanas, ya debiera haber hecho dimitir al ministro, si tuviera un poquito de dignidad, o ya hubiera hecho cesarle al presidente del Gobierno, si tuviera sangre en las venas, pero se ve que no pasa ni lo uno ni lo otro.

Para Andalucía, el problema de la estiba es, efectivamente, agudo porque casi el 40% de los trabajadores afectados por las medidas que incorpora el decreto trabajan en puertos andaluces, la mayor parte de ellos, como ustedes saben, en el puerto de Algeciras, un puerto en el que, si no fuera por la estiba, habida cuenta que es un puerto que compite con una mano atada a la espalda, que saca la mercancía por carretera y no por tren, que no tiene la potencia eléctrica que necesita, y todo aquello de lo que ya en esta comisión hemos hablado hasta quedarnos afónicas, si no fuera porque tiene un formidable plantel de estibadores, no tendría el medio millón de movimiento de contenedores que hace a la semana, no podría ver cómo algunas de las multinacionales descargan 35 barcos a la semana, no podría ser líder mundial indiscutible en su trabajo.

A estos trabajadores, que estaban tranquilamente haciendo lo que tenían que hacer, es a los que el Gobierno agrede con este decreto, sin encomendarse a nadie. Además, utilizando una fórmula de imposición que no puede llevar a efecto porque no tiene la mayoría en la Cámara, por fortuna, para poder perpetrar esa agresión sin precedentes.

¿Qué han hecho otros gobiernos que se han visto con esta..., en esta tesitura? Pues otros gobiernos han negociado con la Comisaría de Transporte, la que nos ha visitado, han asumido su papel de buscar una solución al problema y, efectivamente, han aprobado acuerdos que han dado satisfacción a las demandas de la Unión Europea y que han servido también, y que han sido valoradas positivamente por los trabajadores y por la patronal. Ahí está el caso de Bélgica.

España lo que ha hecho es imponer un decreto que no satisface a las partes, que preocupa a la patronal, que preocupa extraordinariamente a la estiba y que pone en riesgo cierto un pulmón y un riñón de la economía andaluza, que es la logística que se despliega en los puertos de interés del Estado que tenemos en nuestras costas, algunos de ellos, como digo, de importancia estratégica extraordinaria.

Se ha llegado a decir por parte del señor Hernando, del Partido Popular, incluso, que a ver si pagan la sanción los partidos y las fuerzas políticas que nos oponemos a este decretazo, que digo yo que podía pagar el Partido Popular el rescate de las radiales de Madrid, que son 5.500 millones de euros, y que digo yo que podía pagar el Partido Popular los 1.350 millones de euros de indemnización a Florentino Pérez por enterrar el gas del subterráneo de El Castor, por poner solo dos ejemplos, de muchos que se me ocurren, que han sido carísimos, pero que me voy a ceñir a los tiempos porque hoy tenemos muchas PNL en la comisión.

Por tanto, felicitar a la señora Arrabal por traer esta iniciativa. Reiterar el apoyo al colectivo de estibadores, ni un paso atrás. Una salida dialogada en la que el Gobierno se tiene que mojar. Y dimisión de ese ministro que solo está a la altura del partido al que pertenece.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, el señor Hernández White.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Estamos ante una, bueno, ante una propuesta no de ley basada en un conflicto que ha creado el Gobierno de España de forma totalmente innecesaria.

Nadie pone en duda, y mucho menos el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, que hay que cumplir la sentencia de la Unión Europea. Nadie pone en duda que hay que liberalizar el mercado, nadie lo pone en duda, ni siquiera los trabajadores, ni las empresas. Pero, ahora bien, no es forma de hacer las cosas, no es forma de que por decreto, a última hora, pasados dos años y sin consenso, se impongan unas medidas, un decreto de esta forma.

Por tanto, nos sorprende mucho que el Partido Popular, durante los dos últimos años, no haya hecho nada por acompañar unas medidas que son dolorosas para un sector, como el sector de la estiba, y que haya pasado este tiempo y ahora pretenda imponer y hacer las cosas de esta forma, sin consenso ninguno.

Está claro, como decía, que hay que dar cumplimiento a una sentencia de diciembre de 2014, pero no de esta forma. La estiba es muy importante, como ya se ha mencionado anteriormente, muy importante para la economía española y para la economía andaluza, recordemos que en Andalucía está el primer puerto de España, el puerto de Algeciras, y el primer puerto del Mediterráneo. En vez de apostar por el puerto de Algeciras, en vez de apostar por una parte fundamental de la economía española —recordemos que el 86% de las importaciones que entran en España entran por los puertos y el 60% de las exportaciones salen por los puertos; por tanto, es fundamental para nuestra economía—... Entonces, esta forma de hacer las cosas está muy de lejos de ser la mejor y la más óptima. Por tanto, en vez de apostar por los puertos, en vez de apostar por integrar los puertos, por el corredor mediterráneo, en vez de ir, de dar pasos hacia delante, lo que se pretende es dar pasos hacia atrás.

Ciudadanos apuesta, por ejemplo, por el corredor mediterráneo, por que el puerto de Algeciras esté conectado con Europa, por que el puerto de Algeciras sea, tenga el lugar que se merece, que es el de primer puerto, ¿y por qué no?, el primer puerto de Europa, por su situación geográfica, por que pueda ser perfectamente la entrada y salida de mercancías a Europa, a toda Europa, por que esté conectado a través del corredor mediterráneo por Hungría, hasta Hungría, con toda Europa. En vez de apostar por eso, que es lo que nosotros estamos demandando, apostamos por crear un conflicto, por crear un conflicto y aplicar una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de la peor forma posible.

Por tanto, lo que defendemos desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos y lo que defendemos a nivel también nacional es que se cree una mesa de diálogo y de negociación de forma urgente, donde se integre a los grupos políticos, a las empresas y a los trabajadores, para que se alcance un consenso respecto a cómo llevar a cabo la aplicación de esta sentencia, un consenso con el máximo nivel político y social, y así cumplir, como decía, con esta sentencia.

Así lo hemos manifestado en la enmienda que hemos presentado, que creo que va a ser aprobada por el grupo proponente, así lo hemos manifestado, como decía, con esta enmienda. Y esperemos que, bueno, que el resto de grupos se sumen a esta propuesta no de ley en defensa de la estiba, en defensa de la economía española, de la economía andaluza y de la necesidad de los puertos para que funcionen de la forma más eficiente posible y no reciban de esta forma un decreto que se ha impuesto, como decía, y ya acabo, sin consenso, con dinero público y por un decreto a última hora, sin ningún tipo de negociación.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Parlamentario Podemos y en su nombre tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues empezar diciendo, manifestando abiertamente el apoyo al sector de los estibadores, como decía antes, ni un paso atrás. Es un colectivo que ha trabajado duramente durante mucho tiempo y que aparte del reconocimiento que merece es un sector económico fundamental, crucial.

Además, como ha quedado patente, el 40% de la estiba es andaluza y buena parte de esos trabajadores en Andalucía están en el puerto de Algeciras.

Sin embargo, hemos tenido conocimiento de que ayer precisamente el Gobierno ha decidido aplazar una semana el debate y votación en el congreso, lo cual dice mucho en aras de lo mal que ha visto la situación que ha creado y que ha generado el ministro de De la Serna.

El hecho cierto es que ya ha provocado un mes de disturbios y problemas en la estiba. Y la patronal, además, cifraba en 50 millones de euros, que es el equivalente a un año de las presuntas sanciones, las posibles pérdidas para la economía española, de solo un día de paro en los puertos. Lo cual nos da idea de la tremenda repercusión que puede tener en la economía española el despropósito del ministro, la actitud que ha tenido el ministro.

Los estibadores instan además al Gobierno a formar parte de esa negociación, de la que no ha querido formar parte hasta ahora, con las empresas, para lograr lo que debería ser el objetivo de todos: una mejora del modelo de estiba que además dé respuesta a lo estipulado en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Es una tremenda irresponsabilidad la del ministro, porque ha propiciado la aprobación unilateral y apresurada de ese Real Decreto que para la estiba en España supone una quiebra fundamental. Y además el ministro dice estar atado de pies y manos con relación a la sentencia ante la Comisión Europea, que sería la culpable de las prisas y la dureza de ese decreto, por encima de cualquier otra consideración.

Sin embargo, como ya ha comentado antes la señora Nieto, es verdad que hace menos de dos meses la comisaria del ramo, Violeta Bulc, aceptaba por escrito las condiciones de un real decreto en el que Bélgica aprobaba un proceso homólogo al que se requiere para España, pero en condiciones muy diferentes a las que el ministro quiere imponer en este caso, calificándolas de inamovibles, como que no había otra opción. En particular los belgas no tendrán que abonar esos 350 millones de euros de dinero público en indemnizaciones a los trabajadores, una cantidad que habilita el decreto, que es siete veces superior a todo un año de esas presuntas sanciones con las que amenaza el ministro.

También habilita el real decreto belga a un registro, cosa que califica de imposible nuestro ministro. Quizás la interlocución al máximo nivel que sí mantuvo su homólogo belga hace la diferencia con un ministro que ha dejado en manos de su segundo de a bordo y en una jefa de unidad un asunto tan trascendental, como son el 85% de las exportaciones que tenemos y el 60% de las importaciones en España.

Propone De la Serna ese decreto de espaldas a las autoridades portuarias principales, que han manifestado su malestar por haber sido informados *in extremis*, lo hacen también de espaldas a los principales operadores de contenedores y también de espaldas a los trabajadores. Quizás por eso, después de todo el revuelo y de la falta de apoyos que sabe que tendrá, es por lo que ha dado esa semana de plazo para ver si reconduce la situación. Y esperamos que sea capaz de reconducirla, a pesar de que, como decimos, ha sido ya un mes de disturbios que además van a generar unas pérdidas considerables, ese mes de conflictividad en los puertos.

El ministro no ha querido escuchar y ha decidido unilateralmente y sin respaldo del sector eso. Esperamos que lo reconduzca. Y manifestar también la habilidad que ha tenido la portavoz del Grupo Partido Socialista al traer aquí esta proposición, a la que apoyaremos sin duda.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Molina.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Parlamentario Popular. Y en su nombre tiene la palabra el señor Romero.

Cuanto usted quiera.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Nuestra primera obligación como representantes que somos de los ciudadanos es ser honestos y veraces, estudiarnos los temas y presentar los hechos de forma clara y entendible para que nadie se llame a engaño y nadie pretenda manipular la realidad. Es un hecho incontestable que somos miembros de la Unión Europea, que la inmensa mayoría de los ciudadanos andaluces desean seguir siendo miembros de la Unión Europea, porque ha sido, efectivamente, muy beneficioso para nosotros estar integrados en la Unión Europea. Y también es cierto que eso nos lleva a integrarnos en un entramado institucional supranacional en el cual está inserto también un tribunal de justicia cuyas resoluciones son de obligado cumplimiento.

Hoy nos encontramos con una sentencia de ese tribunal que nos obliga a modificar el régimen de la estiba en toda España. Y ese es el punto de partida: el cumplimiento obligado de una sentencia. Y así hay que trasladarlo honestamente a ciudadanos y miembros del colectivo afectado.

Otros planteamientos buscan la manipulación, el engaño, a cambio de un puñado de votos, porque quien pretende efectuar crítica política sobre una sentencia judicial está haciendo trampas. Una sentencia judicial no es una decisión política, no admite crítica política, se cumple.

La sentencia no condena al Gobierno de España, sino al Reino de España. Y lo condena porque entiende que una ley aprobada por otro gobierno, un gobierno socialista, por cierto, la Ley 33/2010, infringió el artículo 49 del tratado fundacional de la Unión Europea. Esto ha olvidado decirlo la señora portavoz del Partido Socialista.

A este Gobierno, el actual Gobierno del Reino de España, lo que le toca es solucionar el desaguado. Eso es ser veraz, eso es decir la realidad, veracidad que desde luego no aparece en la propuesta del PSOE. Una propuesta plagada de falsedades que, como siempre, pretende sacar tajada política de un problema que requeriría el consenso de todos para obtener la solución más satisfactoria.

Pretende la propuesta del PSOE que desde hace más de cinco años, concretamente desde noviembre de 2011 en que se recibe el primer requerimiento de la Comisión para adaptar el sector de la estiba a la exigen-

cia europea, el Gobierno no solo no ha hecho nada sino que además ahora, ante las exigencias europeas, lo que ha hecho es imponer un decreto sin consenso ni negociación. Resulta imposible faltar más a la verdad en un solo párrafo de lo que lo hace la propuesta del PSOE.

Lo primero que olvida, como se ha dicho antes, es que el requerimiento de la Comisión se realiza, precisamente, para que se deroguen artículos aprobados por el Partido Socialista Obrero Español. Ahora sabemos que fueron dictados en su día sin preocuparse en adaptarlos a la legislación europea. Eso, por supuesto, no lo dice la portavoz del Partido Socialista.

Lo segundo que olvida es que aquel primer requerimiento en noviembre del 2011 obligaba a ejecutar todas y cada una de las medidas que se recogen en el actual decreto que tanto critica ahora, porque el tribunal europeo lo que ha hecho ha sido ratificar esas medidas. ¿Qué hubiesen dicho los señores del Partido Socialista si hace cinco años nosotros hubiésemos aplicado esas medidas?

No, nosotros optamos por defender el sistema existente. Ustedes, en cambio, potaron por callarse y no decir nada, aunque ahora hablan mucho.

Claro, y por eso lo tercero que olvidan es precisamente consignar que el Gobierno de la nación lo que ha hecho, lo que ha hecho es precisamente combatir la decisión de la Comisión con todas las armas legales a su disposición desde hace años. Y lo ha hecho en contacto directo con la patronal y los sindicatos de estibadores y en interés de estos y del interés general.

Es absolutamente falso que el Gobierno haya permanecido pasivo. Yo le recomiendo un ejercicio muy saludable, léase usted los documentos de los que habla y probablemente dirá de verdad lo que dicen.

Yo me he leído la sentencia del Tribunal Europeo, que la tengo aquí, y si usted se la lee, si usted se la lee, yo creo que no se la ha leído, lo que me parecería muy grave...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor ROMERO MORENO

—Pero si se lo lee pues me parece que todavía sería más grave todavía lo que dice. Pues verá que en su punto 23 la sentencia reconoce la presentación de respuestas al requerimiento del 2 de abril de 2012, alegaciones posteriores al dictamen motivado de la Comisión, en este caso presentado el 2 de enero del 2013, en las que, por cierto, defiende las restricciones en el sistema de estiba existente en España, del Gobierno de España, dándole ni más ni menos que el carácter de servicio público esencial.

Dice el punto 40 de la sentencia, literalmente, que el Reino de España considera que el servicio portuario de manipulación de mercancías constituye un servicio de interés general, sujeto a obligaciones de servicio público, cuyo objeto es garantizar la regularidad, continuidad y calidad del servicio, lo que admitiría esa restricción.

En el punto 41 de la sentencia dice más...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando, por favor.

El señor ROMERO MORENO

—Voy terminando.

... dice más. Añade el Reino de España que la restricción, es decir, el sistema actual que el Reino de España, que el Gobierno de España pide que se mantenga necesario, resulta necesario para garantizar la protección de los trabajadores, lo que constituye una razón imperiosa de interés general. Esa es la postura que el Gobierno de España ha defendido en todo momento, pero eso ustedes no lo dicen. Se planteó incluso por el Reino de España la inclusión...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor, acabe rápidamente, que le...

El señor ROMERO MORENO

—Voy terminando, señoría..., digo, señora presidenta.

Muy importante lo que voy a decir.

Se incluyeron incluso las peticiones de los sindicatos, por ejemplo, la aplicación de las garantías del convenio 137 de la OIT, mediante la creación de las autoridades portuarias, y el mismo tribunal en el punto 46 lo desestima, el tribunal en su sentencia.

No, señores del PSOE, mientras ustedes sesteaban durante todo el tiempo, el Gobierno de la nación defendió con uñas y dientes...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Se ha pasado mucho. Entonces, lo siento de verdad. No quiero cortar la palabra a nadie, pero ha sido imposible.

Pues, tiene la palabra, para cerrar este turno de intervenciones, la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Arrabal. Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero, en primer lugar, decir muchas cosas, a ver si me da tiempo de todo. En primer lugar, agradecer el posicionamiento y el apoyo a esta iniciativa, tanto de Izquierda Unida como de Podemos y de Ciudadanos. Y admitir..., o sea, y mencionar que vamos a apoyar la enmienda que Ciudadanos presenta al texto.

También tengo que decir, antes de entrar a rebatirle algunas cosas al señor Romero, que echo de menos en este debate la presencia del señor Jacinto Muñoz, del diputado de la zona, que además allí, en el ayuntamiento, ha apoyado al sector en una moción, pero parece ser que son mociones distintas, y a ver quién ha apoyado allí y por qué. Quizás quien quiera un puñado de votos no sea este grupo y sí el alcalde de Algeciras. Y, por eso, allí dice una cosa, y en Madrid, dice otra.

Vamos a ver, señor Romero, ¿usted ha escuchado mi intervención? Porque me da toda la sensación de que no ha escuchado nada de lo que he dicho. Una cosa es lo que dice la sentencia, y otra cosa muy distinta es lo que recoge el decreto. La sentencia me la he leído entera. A lo mejor la he entendido mejor que usted, y yo me la he leído entera. Y en ningún momento de la sentencia, en ningún momento, dígame en qué artículo de la sentencia se recoge que los trabajadores tengan que ser despedidos. Dígame usted dónde. ¿Dónde viene que las indemnizaciones por los despidos tienen que ir a las espaldas de las arcas municipales?, ¿dónde? Es que no viene recogido, es que no viene. Es que no se puede imponer un decreto y después decir que se negocie. ¿A qué están jugando ustedes? Dejen de jugar con miles de familias que lo están pasando realmente mal. ¿A qué están jugando?

No distraiga con lo que dice arriba la sentencia o dice abajo. La sentencia dice dos cosas muy escuetas, dos cosas. Y nosotros decimos que sí cumplimos la sentencia, pero que hay distintas fórmulas para cumplir la sentencia. Y ustedes han puesto encima de la mesa la que más agresión..., la que mayor agresión hace a los trabajadores y la que mira de frente a las multinacionales. Esa es vuestra opción de decreto, la del resto no. La del resto de grupos parlamentarios, del arco parlamentario en el Congreso ha dicho que no. Y ustedes, a la desesperada, dicen que paguemos nosotros, el resto de los partidos políticos, que paguemos nosotros las multas, las multas de las que ustedes son responsables por no haber actuado. Claro que sí hay inacción, cómo que no hay inacción. Hace cinco años, Europa puso encima de la mesa el primer requerimiento. Cinco años. Pero hasta que no han pasado los procesos electorales, ustedes no han mirado de cara a este tema. Y ahora, de bulla y corriendo, ¿me va a hablar a mí de honestidad y de veracidad? Y el ministro no dice dos palabras seguidas sin decir una mentira. ¿Cómo es posible que usted venga aquí a hablar de honestidad y de veracidad? No hay por dónde coger el atropello que el señor De la Serna y el Partido Popular están haciendo con el sector de la estiba con este decreto. No hay por dónde cogerlo. Miren ustedes, esto es... Ustedes llevan el paso cambiado, pero piensan que es que todos estamos equivocados y ustedes en lo cierto. No es así, no es así, señor Romero.

Mire usted, le recomiendo que le traslade..., porque la distancia muchas veces genera desconocimiento, que le traslade al señor ministro que se siente a negociar, que es su responsabilidad el que no se tengan que pagar las multas, el que no se tengan que pagar indemnizaciones por despido. Dígame usted al señor De la Serna que se siente a negociar, que no escurra el bulto, que es su responsabilidad, que es el Poder Ejecutivo quien tiene que recoger, en el real decreto ley, cómo tiene que funcionar el sector de la estiba, acogiéndose a la sentencia europea. Ya está bien de dilatar el sufrimiento de miles de familias. Ya está bien. Aplíquense, siéntense a negociar y redacten un nuevo real decreto ley que recoja las reivindicaciones de todas las partes, de la sentencia, de los trabajadores, de los sindicatos y de las empresas. Eso es lo que ustedes tienen que hacer. Dejen de echar balones fuera y dejen de quitarse la responsabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

Ya el señor De la Serna tiene varias medallas. Se ha tenido que derivar de los puertos algunas mercancías..., o sea, ya el señor De la Serna medallas tiene puestas, así que ya se puede ir para su casa. Ya, tranquilamente puede coger la maleta e irse para su casa. Porque creo que lo que lleva de legislatura...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida. Muchas gracias, señora presidenta.

... que, de lo que lleva de legislatura, ha dejado muy claro cuál es su política y cómo va a seguir aplicando su política.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Arrabal.

10-17/PNLC-000085. Proposición no de ley relativa a la puesta en funcionamiento del Sistema de Información del Parque Residencial de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última PNL, relativa a la puesta en funcionamiento del Sistema de Información del Parque Residencial de Andalucía, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Podemos.

Y para ello tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta. Buenos días, señorías.

Como ustedes saben, en la anterior legislatura el Parlamento andaluz promulgó la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda.

Dicha norma venía a ser un texto garantista que, en su exposición de motivos, hacía referencia a otros textos, que no eran baladíes, sobre la protección de los derechos humanos y los derechos fundamentales de los ciudadanos en materia de vivienda. Comenzaba el texto con una referencia al artículo 25.1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; continuaba con un párrafo del artículo 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, para terminar invocando los preceptos constitucionales y el propio Estatuto de Autonomía. Dicha exposición de motivos, o explicación de por qué se promulgaba esta ley, no olvidada desde luego hacer una apuesta por políticas públicas que dieran satisfacción a la demanda social, hoy un clamor, de políticas públicas que pusieran en el centro de la actividad legislativa a la ciudadanía y sus derechos frente a la concepción meramente patrimonial de la política de vivienda imperante en ese momento. Por todo lo anterior, la citada ley modificaba el *corpus* jurídico de vivienda promulgado hasta entonces.

Les leo textual: «Se contemplan las modificaciones de la Ley 1/2010, de 8 de marzo, reguladora del derecho a la vivienda en Andalucía; la 13/2005, de 11 noviembre, de medidas para la vivienda protegida y el suelo; la 8/1997, de 23 de diciembre, por la que se aprueban medidas en materia tributaria y presupuestaria»... En fin, toda una serie de normativas.

Como les decía, hay aspectos notables y dignos de resaltar en el intento contenido en esta norma por modificar y acompasar la realidad social a la realidad jurídica. Uno de ellos, el que traigo hoy aquí con esta PNL. Ese instrumento, herramienta útil del que se debía haber dotado la Administración, era el Sistema de Información del Parque Residencial de Andalucía, cuya función básica consistía en facilitar un diagnóstico habitacional de Andalucía. Así, con la información actualizada sobre las viviendas existentes, la información relativa, o su efectiva ocupación, se podría más o menos planificar políticas públicas que atendieran a las necesidades sociales y no a las demandas de mera propaganda del Gobierno. Lo anterior, sobre el papel, que todo lo aguanta, parecía lo idóneo, tal y como preveía la ley. El problema surge cuando el Decreto 141/2016, de 2 de agosto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, no hace mención

alguna a la herramienta principal de diagnóstico habitacional en Andalucía. A este grupo político le llama poderosamente la atención que no haya habido coherencia normativa y lo que un día un Gobierno del Partido Socialista haya instituido como herramienta básica de diagnóstico, pues, sea clamorosamente olvidada y ni siquiera mencionada en el plan que pone en marcha los programas de vivienda.

Es por ello por lo que traemos aquí esta PNL, en la que planteamos la habilitación de esa herramienta que, como decía, nos parece fundamental, y es instar al Consejo de Gobierno a esa inmediata puesta en funcionamiento de un sistema de información del parque residencial de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Molina.

Tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Es una iniciativa evocadora, que me trae a la mente los meses de trabajo en la ponencia de la ley sobre la función social de la vivienda, que compartí en el ámbito de esta comisión con la señora Martínez y que, bueno, no pudo despegar todos los efectos que desde Izquierda Unida hubiéramos deseado, habida cuenta del proceloso procedimiento judicial y el recurso inconstitucional de que fue objeto por algunos de su partido. No obstante, siempre defendimos, lo seguimos haciendo, que era una ley que no vulneraba competencias, no se extralimitaba en la asunción de competencias que tiene la Junta de Andalucía y sí que nos parecía un buen asidero para meterle mano a la problemática de la vivienda en las dimensiones que ha adquirido en nuestra comunidad autónoma y que, como saben ustedes, también fue algo que sintetizaba mucho el espíritu de esta ley cuando se estaba elaborando. Respondía a la necesidad de acabar con la paradoja de personas sin casa y casas sin personas, que sigue siendo, a día de hoy, una realidad en nuestra comunidad autónoma.

A colación de la iniciativa que nos traslada el Grupo de Podemos, al que felicitamos por la misma y al que anticipamos el voto favorable, decir que este sistema de información no es una cuestión menor, porque sigue habiendo familias a las que les llegan órdenes de lanzamiento después de que no puedan afrontar su hipoteca, no lleguen a acuerdos con las entidades titulares de las viviendas en las que residen y no puedan pagar. Algunas de ellas ocupadas, por ejemplo, de la Sareb. Tengo en mente un caso que ha acabado felizmente en el día de ayer, para una familia que estaba condenada a un desahucio y estaba en una vivienda de la Sareb.

Bueno, pues esta familia va a ser reubicada finalmente en una vivienda de titularidad de la Junta, que la Junta no sabía que tenía, cosa que, aunque pueda parecer rara, no lo es tanto, habida cuenta que no es la primera vez que sucede. Porque cierto que el parque público es muy grande, porque es cierto que una parte del parque público ha nacido en virtud del convenio que se ha firmado entre varias administraciones, que a veces la titularidad ha cambiado en viviendas que eran municipales, suelo de la Junta, a la inversa, convenios con diputaciones provinciales, y, al final, hay un mapa formidable en el que no siempre están actualiza-

dos los datos de titularidad y tampoco los de ocupación, de manera que también nos encontramos a veces con que la Administración sabe que tiene allí una vivienda, pero no sabe cuál es la situación jurídica de ese bien, si está en un proceso de ocupación, si no lo está. En fin, que este instrumento es muy necesario y es muy útil, que clarificaría muchas situaciones y agilizaría la planificación, sobre todo en aras de otra cosa. Porque en Andalucía sigue habiendo cientos de miles de viviendas vacías y sigue habiendo miles de familias que no tienen casa. Y contar con instrumentos como este, actualizados, lo que permitiría sería planificar en qué municipios hace falta construir vivienda pública, que los habrá, y en cuáles lo que hace falta es intensificar la labor negociadora para revertir la titularidad de viviendas ya existentes o, al menos, conveniar que puedan tener un uso social, para que las entidades que las tienen allí cerradas permitan que los ayuntamientos o la Junta las gestionen.

Por tanto, votaremos favorablemente. Nos parece una medida muy interesante. Iba a decir que parece usted nueva, pero es que usted es nueva, pero esto no está en el plan nuevo, porque esta ley digamos que fue una ley del Gobierno anterior, pero que no todo el Gobierno defendió con el mismo entusiasmo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo de Ciudadanos. Para ello tiene la palabra el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, como bien dice el grupo proponente en su proposición no de ley, los artículos 69, 70 y 71 del Título VIII de la Ley 4/2013, de Medidas para Asegurar el Cumplimiento de la Función Social de la Vivienda, prevén que se cree el sistema de información del parque residencial de Andalucía. Lo consideramos útil para proporcionar datos estadísticos y para poder construir una base de información actualizada sobre las viviendas existentes en Andalucía. Por lo tanto, no nos parece mal y vamos a votar positivamente, afirmativamente. No nos parece mal que la Administración tenga todos los datos necesarios para el conocimiento y la situación real del sector de la vivienda, en particular, y que se puedan orientar las políticas, y para dar respuesta correcta a los problemas de los ciudadanos. Otra cosa es que esta medida nos parezca suficiente, que sea suficiente para solucionar el problema, como decía, de los ciudadanos, pero no tenemos ningún problema en votar afirmativamente a esta propuesta no de ley, para que se recaben datos que sirvan para diseñar actuaciones tendentes a facilitar el acceso a la vivienda de los andaluces y a que se lleven a cabo políticas útiles, siempre que no incluyan datos que constituyan una intromisión a la intimidad o vulneren la Ley de Protección de Datos.

Por lo tanto, no me voy extender más. Apoyamos esta proposición no de ley.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Popular, y para ello tiene la palabra la señora Martínez.

Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Al objeto de la iniciativa que hoy trae el Grupo de Podemos, bueno, se ha referido la portavoz de Izquierda Unida, efectivamente, a la ley en la que fuimos ponentes, la Ley de la Función Social de la Vivienda, una ley que el Partido Popular trató de apoyar, plateando hasta 82 enmiendas, las cuales nos fueron rechazadas absolutamente todas.

En este sentido, bueno, pues no vamos a dejar de creer en muchas de las cuestiones que hoy se planteen aquí. Es evidente que hace falta un sistema de información del parque residencial en Andalucía, pero a mí me gustaría resaltar muy especialmente que ese parque residencial tiene que centrarse, sobre todo, en el propio parque de titularidad de la Junta de Andalucía. Más de 84.000 viviendas, de las cuales, la propia Junta desconoce quiénes son los ocupantes, se producen sus contratos de compraventa cuando no son ni siquiera de los titulares que las ocupan, se producen alquileres ilegales, compraventas ilegales, como digo, desahucios ilegales, y es un descontrol absoluto en el que se producen en el propio parque de la Junta de Andalucía.

En ocasiones anteriores, la propia Junta ha intentado regularizar este parque residencial con éxito negativo, puesto que sacó a licitación la regularización del mismo y está claro que pasa el tiempo y ese objetivo pues no se consigue.

Y a nosotros nos parece que eso es lo fundamental que tiene que ocurrir, porque es realmente la herramienta de la que dispone la Administración para poder ofrecer las necesidades de vivienda, todos los programas de los que hablamos: ese programa de defensa de la vivienda, ese sistema de intermediación para en el arbitraje de los desahucios. Todo eso tiene que estar apoyado en este recurso absolutamente excepcional que tiene la Junta de Andalucía y que son más de 84.000 viviendas de titularidad propia en alquiler. Y ese recurso tiene que estar absolutamente bien gestionado, para que pueda ponerse a disposición de quienes más lo necesitan.

Nosotros hemos reclamado por activa y por pasiva ese reglamento de gestión, esa transparencia que tiene que existir, esas normas para que los propios particulares, también los ayuntamientos, sepan cómo pueden acceder a ese tipo de viviendas. Y alejarnos de lo que pasa en muchos casos pues con estas viviendas, como puede ser lo que está ocurriendo en Granada con la ocupación de las mismas, con huertos de cultivo de marihuana.

Por esa razón nos parece fundamental. Ese es nuestro proyecto. Nuestro proyecto es fundamentar el sistema de información en lo que son las viviendas de titularidad pública. Y, en todo caso, fundamentarlo en base al convenio que se ha establecido con la Sareb, que a fecha actual ese convenio está firmado y esos datos tenían que estar, y, bueno, pues nos parece que tenía que avanzarse en ese sentido. Y, como digo, cen-

trarnos fundamentalmente en eso, porque todo lo demás, todos los instrumentos que están en este momento, Observatorio de la Vivienda, de..., en fin, todas las organizaciones, o entidades que se crean por parte de la consejería, pues evidentemente no están sirviendo para nada. Y a nosotros lo que nos preocupa es que con este sistema de información general del parque de viviendas, que en este momento el dato no sé si son dos millones de viviendas, pues nos parece muy peligroso ponernos a trabajar en ese sentido.

Nosotros nos parece una iniciativa que puede ser muy positiva, pero que hay que delimitarla, que hay que acotarla y que hay que ver, sobre todo, a qué va dirigida. Porque nosotros creemos fundamentalmente en la operatividad de tener un parque público de vivienda de la Junta coordinado...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

... coordinado con los parques públicos de los ayuntamientos y, al mismo tiempo, nos parece también oportuno y así planteamos en nuestra moción del Partido Popular el que se pudiera hacer ese registro o censo de viviendas vacías que salió aprobado por el Parlamento, con lo cual es un mandato que tiene que hacerse.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Socialista. Para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya a todas y a todos.

Nos sumamos desde el Grupo Parlamentario Socialista a las reivindicaciones del Día Internacional de la Mujer, pero nos centramos ahora en la última proposición no de ley de esta comisión.

Tras la publicación de la Ley 4/2013, de la que ya se ha hablado aquí, la Consejería de Vivienda comenzó a trabajar en una propuesta del desarrollo del sistema SIPRA, Sistema de Información del Parque Residencial de Andalucía.

La propuesta de desarrollo de este sistema constaba de varias fases: preliminar, de diagnóstico, diseño, implementación, seguimiento y por último evaluación.

Actualmente podemos decir que desde la consejería se han cumplido, se han culminado las dos primeras fases.

La primera de ellas, la preliminar, empieza en enero de 2014, y finaliza en mayo del mismo año, constituyéndose una estructura organizativa que iba a gestionar este sistema. Un equipo técnico, un comité promotor, que estaba formado, sobre todo, por miembros..., personal de la consejería y también de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, AVRA, identificándose cuáles eran los objetivos y prioridades de intervención del sistema SIPRA.

Desde ese momento, mayo de 2014, hasta el pasado año, este equipo técnico ha desarrollado los trabajos de diagnóstico, ha analizado el marco jurídico, las fuentes de información, los actores implicados y, muy importante, los potenciales usuarios y usuarias y también las posibilidades de financiación.

De la misma forma, se ha aprovechado la oportunidad de colaboración con el proyecto I+D+i denominado «Georreferenciación, caracterización estadística y estrategia de difusión del espacio residencial», y la experiencia innovadora desarrollada en el municipio sevillano de Mairena del Alcor por la entonces Dirección General de Vivienda para identificar aquellas viviendas que se encontraban vacías.

El diagnóstico ha constatado que, efectivamente, la puesta en marcha de SIPRA es factible y además muy necesaria, ya que resolvería el problema existente sobre la carencia que existe en la actualidad de información residencial y habitacional, lo que influiría sin duda, en una mejor aplicación de las políticas públicas de Andalucía, pero sobre todo de las políticas públicas en materia de vivienda.

Todo ello, haciendo siempre un uso racional de los recursos disponibles, ya que se podría aprovechar esta información que existe en otras fuentes administrativas.

De la misma manera, se ha comprobado que además SIPRA puede dar resultados muy interesantes a corto y a medio plazo, como un diagnóstico habitacional o un atlas residencial de Andalucía, y además, a escala municipal, podría proporcionar información básica para los planes municipales de vivienda.

Además, este sistema podría alcanzar todo su potencial a medio y a largo plazo, consiguiendo información al máximo detalle, y así se asegura su sostenibilidad desde el punto de vista institucional y también financiero y de recursos.

El diagnóstico deberá realizarse tomando un punto de partida que no siempre es definitivo porque esta realidad, desde luego, es cambiante, y será preciso que estemos todos muy atentos a su evolución para que el proyecto pueda adaptarse y ser efectivamente una realidad.

A partir de ahora tenemos que avanzar en la fase de diseño. A nivel operativo es preciso poner en marcha un plan de trabajo para dar resultados que sean útiles a corto plazo, explotando la información que tenemos disponible, pero también, a medio y largo plazo, iniciando los procesos necesarios para obtener el máximo de información.

Por eso los resultados de diagnóstico de esta segunda fase, que ya sí se ha culminado, se han materializado en tres productos diferentes que recogen de forma muy resumida cuáles son las principales conclusiones de esta fase. Se recogen también siete informes que han sido desarrollados por el equipo técnico y los colaboradores del proyecto.

En resumen, se han puesto en marcha únicamente las dos primeras fases, como le decía antes a la portavoz del Grupo Parlamentario Podemos. Y, desde luego, tenemos claro que este resumen lo que introduce son los rasgos definitivos y definitorios que tiene que tener SIPRA, y sobre todo adaptándose a esa Ley de Función Social de la Vivienda.

Por todo lo expuesto, hemos planteado una enmienda *in voce*, teniendo en cuenta que sí se han iniciado esas dos primeras fases preliminares e instando a poner en marcha las que quedan todavía por desarrollarse en el mismo, que serían las cuatro últimas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Rubiño.

Y para concluir la intervención tiene la palabra la portavoz de Podemos, la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, un poco agradecer a quien va a votar a favor y que así lo ha manifestado, a la portavoz de Izquierda Unida, a la señora Nieto, también al señor de Ciudadanos.

Y comentar que nos parece a nuestro grupo parlamentario que sea alguien de la oposición... Y además, como ha manifestado ya antes, soy nueva, no conocía todos los avatares previos que tuvo esa ley que salió adelante en la anterior legislatura. Es curioso, cuando menos, que quien le reclama sea mediante una proposición no de ley, un grupo político que le reclame al Consejo de Gobierno que está gobernando la Junta de Andalucía. Es muy curioso, señorías.

Quizás es el momento de llamarles la atención sobre el hecho de que el grado de producción legal del Gobierno andaluz es inversamente proporcional al esfuerzo que dedican al cumplimiento de los compromisos que tienen con esas leyes. Porque la enmienda que acaba de plantearnos *in voce* la señora Rubiño me parece que adolece de falta de transparencia. Si están dando los pasos adecuados, deberían de haber dado la información pertinente en el momento correspondiente. Razón por la cual sometemos a la decisión de todos los grupos la aceptación de esta enmienda tal como está..., de esta enmienda..., perdón, de esta proposición tal y como está.

Porque la obligación de crear el SIPRA, hay que recordarle al Consejo de Gobierno que no se estaba cumpliendo. Lo contrario, señorías, sería permitir que el Consejo de Gobierno mediante la inobservancia del mandato imperativo que toda ley contiene ejerciese una suerte de derogación en diferido de las normas legales, que no estaban cumpliéndose. Derogación en diferido que no porque este Gobierno la ejerza habitualmente no deja de ser menos grave. La derogación en diferido de leyes es un ataque al Estado de derecho por cuanto impugna el imperio de la ley, rebaja el estado democrático por cuanto no se somete a la decisión del Parlamento, y sobre todo, es un engaño al ciudadano. Y esto lo digo no porque ahora se les está viendo la voluntad, a posteriori, a posteriori, de poner en marcha algo que debería estar ya funcionando y que...

En contestación a la portavoz del Partido Popular, decirle que efectivamente hay 84.000 viviendas del parque público, y que precisamente hay un desconocimiento de dónde están situadas, y que es necesario avanzar en ese sentido y la puesta en servicio de esta herramienta, que nos parece fundamental y que además es que debía estar funcionando ya.

Lo que no acabo de entender es que no le parezca adecuado que esa herramienta se ponga al servicio del ciudadano para que tenga conocimiento de la necesidad de... Es aquello de decir: sepamos las viviendas que hay vacías, las viviendas..., cuál es el parque público, dónde están y dónde están los que necesitan ese servicio.

Me ha parecido entender que decía que había que articular la herramienta, pero no ponerla al servicio de los ciudadanos o no ponerla, de momento, hasta que no se implementara adecuadamente...

[Intervención no registrada.]

Me alegro de haber entendido mal entonces, me alegro de que haya sido así.

En fin, lo dicho, el interés que teníamos era en que algo que estaba legislado, que tenía que estar en funcionamiento, el SIPRA, el servicio de información, que al final se implemente y se llegue a ejecutar.

La enmienda *in voce* que presenta el Partido Socialista no la admito, porque no ha lugar, no... No teníamos conocimiento, como en tantas otras cuestiones, de que se estaba..., se estaba poniendo en marcha. Quizás, por el hecho de haber hecho la proposición, han debido de ponerse las pilas probablemente.

Y, sin más, esa es la...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Vamos a pasar a las votaciones. En primer lugar, vamos a votar la proposición no de ley relativa a la conexión de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Olivares y Salteras con la A-49.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada al haber obtenido 5 votos a favor, 10 votos en contra y [...] abstenciones.

Muchas gracias.

Pasamos a la votación de la segunda proposición no de ley, relativa al deslizamiento en La Verbena, en Arcos de la Frontera, Cádiz.

Se inicia la votación.

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

Siguiente votación, relativa a las obras de acceso al hospital de alta resolución chare de Lepe, Huelva.

Se inicia la votación.

[...]

Pasamos a la siguiente proposición no de ley relativa a la Autovía del Olivar, tramo Lucena-Estepa.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada al haber obtenido 6 votos a favor, 10 votos en contra y ninguna abstención.

Siguiente votación, proposición no de ley relativa al sector de la estiba.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Pedimos la votación separada.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 320

X LEGISLATURA

8 de marzo de 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿De qué punto?

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Segundo, segundo.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Eso, 1, 3 y 4, por un lado, y 2, por otro, ¿no?

Vale. 1, 3 y 4, primero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues venga, 1, 3 y 4, primero.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, hay que incorporar la enmienda de Ciudadanos.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí, pero la enmienda de Ciudadanos es una enmienda de modificación. Con lo cual, sigue teniendo cuatro puntos. Es una enmienda de modificación...

La señora ARRABAL HIGUERA

—¿Sustituyendo los cuatro puntos?

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Ah, eso, vale, vale, eso, estupendo.

[Intervenciones no recogidas.]

Vale, perfecto. Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Entonces, votamos 1, 3 y 4.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada al haber obtenido 11 votos a favor, [...] votos en contra y [...] abstenciones.

Punto 2, pasamos al punto 2.

Se inicia la votación.

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

Y ya nos queda la última proposición no de ley, relativa a la puesta en funcionamiento del Sistema de Información del Parque Residencial de Andalucía.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada al haber obtenido 11 votos a favor, [...] votos en contra y [...] abstenciones.

Pues nada, muchas gracias, y terminamos esta comisión. Hasta luego.

