

DIARIO SESIONES DSPA

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 353

X LEGISLATURA

17 de mayo de 2017

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 17 de mayo de 2017

ORDEN DEL DÍA

COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-17/APC-000561. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la situación del programa «Casa por casa» en Marismas del Odiel, Huelva.
- 10-17/APC-000625. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del «Casa por casa» de Marismas del Odiel, Huelva, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Modesta Romero Mojarro y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

10-17/APC-000048. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la renovación de las concesiones administrativas del servicio de transporte interurbano de autobuses en Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/APC-000600. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de selección seguido para la cobertura de los puestos directivos de gerencia, di-

recciones provinciales y direcciones de áreas de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001673. Pregunta oral relativa a las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Almería, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Bosquet Aznar y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-000515. Pregunta oral relativa al desdoblamiento de la carretera A-2078, formulada por los Ilmos. Sres. D. Sergio Romero Jiménez y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-000634. Pregunta oral relativa a conexión ciclista entre Valdezorras y Alcosa, Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-17/POC-000721. Pregunta oral relativa al área logística de Motril, formulada por los Ilmos. Sres. D. Carlos Hernández White y D. José Antonio Funes Arjona, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-000765. Pregunta oral relativa al mantenimiento de la A-373 en su tramo entre Cortes de la Frontera y Ubrique, formulada por el Ilmo. Sr. D. Félix Romero Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-000766. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-434 en Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Mendiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-000793. Pregunta oral relativa al servicio de autobuses de la línea M-124, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-17/POC-000834. Pregunta oral relativa al premio nacional a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

10-17/POC-000835. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Conil de la Frontera, Cádiz, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000172. Proposición no de ley relativa a la autovía del Aljarafe norte, de Camas a Sanlúcar la Mayor, A-8077, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 353

X LEGISLATURA

17 de mayo de 2017

10-17/PNLC-000174. Proposición no de ley relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta, PAB, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-17/PNLC-000177. Proposición no de ley relativa a la ejecución de las obras del Ave entre Granada y Almería, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y siete minutos del día diecisiete de mayo de dos mil diecisiete.

COMPARENCIAS

10-17/APC-000561 y 10-17/APC-000625. Comparencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del programa «Casa por Casa» en Marismas del Odiel, Huelva (pág. 8).

Intervienen:

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

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

D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.

D. Jesús Romero Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

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

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

10-17/APC-000048. Comparencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la renovación de las concesiones administrativas del servicio de transporte interurbano de autobuses en Andalucía (pág. 21).

Intervienen:

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

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

10-17/APC-000600. Comparencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de selección seguido para la cobertura de los puestos directivos de gerencia, direcciones provinciales y direcciones de áreas de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (pág. 27).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-001673. Pregunta oral relativa a las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Almería (pág. 33).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000515. Pregunta oral relativa al desdoblamiento de la carretera A-2078 (pág. 36).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000721. Pregunta oral relativa al área logística de Motril (pág. 38).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000634. Pregunta oral relativa a conexión ciclista entre Valdezorras y Alcosa, Sevilla (pág. 41).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000765. Pregunta oral relativa al mantenimiento de la A-373 en su tramo entre Cortes de la Frontera y Ubrique (pág. 44).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000766. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-434 en Huelva (pág. 47).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000793. Pregunta oral relativa al servicio de autobuses de la línea M-124 (pág. 49).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000834. Pregunta oral relativa al premio nacional a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía (pág. 52).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-000835. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Conil de la Frontera, Cádiz (pág. 54).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000172. Proposición no de ley relativa a la autovía del Aljarafe norte, de Camas a Sanlúcar la Mayor, A-8077 (pág. 57).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación: rechazada por 5 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

10-17/PNLC-000174. Proposición no de ley relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta, PAB (pág. 66).

Intervienen:

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 353

X LEGISLATURA

17 de mayo de 2017

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

Votación del punto 1: aprobado por 3 votos a favor, ningún voto en contra y 12 abstenciones.

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

10-17/PNLC-000177. Proposición no de ley relativa a la ejecución de las obras del Ave entre Granada y Almería (pág. 75).

Intervienen:

D. Rodrigo Sánchez Haro, 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.

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

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

Votación del punto 1: aprobado por 9 votos a favor, ningún voto en contra y 6 abstenciones.

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, veinte minutos del día diecisiete de mayo de dos mil diecisiete.

10-17/APC-000561 y 10-17/APC-000625. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del programa «Casa por Casa» en Marismas del Odiel, Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días a todos.

Empezamos la Comisión de Fomento y Vivienda de hoy, día 17, con un debate agrupado propuesto por el Consejo de Gobierno y por el Grupo Socialista, a fin de informar sobre la situación del programa «Casa por Casa», en Marismas del Odiel, Huelva, y para ello tiene la palabra el señor consejero por un turno de 15 minutos.

Quedamos en que íbamos a tener solo un turno, con lo cual tiene la palabra el señor consejero. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

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

Desde el inicio de esta legislatura, hemos impulsado todas las acciones que han estado en nuestra mano para que los vecinos de Santa Lucía pudieran acceder a las viviendas, en cumplimiento de la proposición no de ley aprobada por el Parlamento en esta comisión.

En este sentido, he comparecido hasta en cuatro ocasiones para trasladarles cada uno de los hitos más importantes que hemos ido superando para hacer realidad nuestro compromiso. Del mismo modo, hemos impulsado las cuestiones claves que aún se encontraban pendientes. A grandes rasgos, podría resaltar las siguientes cuestiones.

En primer lugar, ha sido necesario resolver asuntos de carácter técnico relacionados con la finalización de las obras, que incluso fueron objeto de dictamen por parte del Consejo Consultivo de Andalucía. Tenían que ver, entre otras cosas, con las características de los terrenos que puso a disposición el Ayuntamiento de Huelva en su momento.

En segundo lugar, la falta de colaboración del Ayuntamiento de Huelva en la etapa anterior, gobernado por el Partido Popular, que desatendió su responsabilidad en el programa en lo referente a la urbanización de los terrenos, que le correspondía en función del acuerdo que se firmó en su momento, con un convenio. Y esa falta de respuesta por parte del Ayuntamiento de Huelva, lógicamente, ocasionó una dilación, que hoy está siendo resuelta, ha sido resuelta por el Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Socialista en este momento.

Asimismo, había también una falta de acuerdo en cuanto a la valoración de los vuelos de las viviendas a demoler, de forma que era un importe que tenía que estar contenido también en los presupuestos del ayuntamiento, que nunca llegó a hacerse.

Ha sido necesaria, además, la selección definitiva de los destinatarios finales del programa, que no se había realizado y faltaba acometer una labor de detalle para la comprobación de los criterios necesarios para acogerse al programa, criterios específicos del programa «Casa por Casa», y los generales de adjudicación de viviendas protegidas.

Ante esta situación, la Consejería de Fomento y Vivienda ha puesto en marcha todas las vías para resolver estos problemas y buscar el desbloqueo de la forma más rápida posible.

En lo que respecta a los compromisos del Ayuntamiento de Huelva, se pudieron resolver las cuestiones técnicas que impedían la finalización de las obras de construcción, y por parte de AVRA, como antes les señalaba, se llegó a invertir hasta 1.475.411,33 euros adicionales para la finalización de la urbanización, la conexión de los servicios y los suministros. Y una vez que el Ayuntamiento de Huelva autorizó la ejecución de las obras de urbanización del último vial perimetral se pudieron terminar las últimas 11 viviendas. En la ejecución de esta actuación hasta el momento la consejería ha hecho frente en solitario a la financiación, aportando 11.129.654 euros.

Durante este proceso se han establecido líneas de colaboración y diálogo permanente con el Ayuntamiento de Huelva para solventar los aspectos relacionados con el reconocimiento de la deuda por la urbanización de los terrenos, la valoración de los vuelos y la resolución definitiva de los problemas técnicos conducentes a la obtención de las licencias de ocupación.

En cuanto a la adjudicación de las viviendas a las familias, destacar que se ha mantenido un canal permanente de comunicación con los vecinos, que ha culminado en una lista definitiva de adjudicatarios. Y les recuerdo que se han producido 84 renunciaciones respecto al sorteo que inicialmente se hizo para la adjudicación. Esto ha llevado, lógicamente, un trabajo administrativo complementario.

Una vez que se ha finalizado este proceso, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, sensibles a la situación socioeconómica de los adjudicatarios, se han ofrecido diferentes soluciones para que los vecinos pudieran acceder a las viviendas, y así hemos optado por dos fórmulas perfectamente contenidas en el momento en el que se firma el convenio. Una es la compraventa, en la que el precio de la vivienda estaría compuesto por el valor de la indemnización del vuelo a aportar por el Ayuntamiento de Huelva, más el importe de la subvención, que correspondía el 90% a la Consejería de Fomento y Vivienda y el 10% al propio ayuntamiento. La vía de la compraventa también se complementaba con la fórmula del arrendamiento, con el establecimiento de un alquiler social de en torno a cincuenta euros aproximadamente y la posibilidad, lógicamente, de ser compensados estos alquileres con la compensación de los vuelos. Para esta operación la consejería ha consignado una partida presupuestaria en el año 2017 por importe de 4.838.809 euros.

Dada la casuística derivada de las diferentes obligaciones de los vuelos en relación a los valores de tasación de las nuevas viviendas, la compensación entre el valor de la vivienda nueva y la indemnización por el vuelo de la vivienda objeto del programa debía tratar de minorar las cargas fiscales de un colectivo con escasos recursos económicos. Como consecuencia de este objetivo, hicimos un análisis y un estudio de alternativas, que arrojaban básicamente tres propuestas: conceder una subvención excepcional única por beneficiario a desembolsar de una sola vez, conceder una subvención excepcional única por beneficiario que pudiera desembolsarse en varios ejercicios y conceder varias subvenciones excepcionales anuales por beneficiario.

La consejería ha contado con la colaboración de expertos y se ha trabajado estrechamente con la Consejería de Hacienda y Administración Pública de la Junta de Andalucía para intentar alcanzar el coste cero de las viviendas. Tengan en cuenta que la subvención podría suponer —de hecho, supone— una ganancia patrimonial y, como tal hecho imponible contemplado en la Ley 35/2006, del IRPF, en su artículo 14 establece que las ganancias patrimoniales derivadas de ayudas públicas se imputarán al periodo impositivo en el que tenga lugar su cobro.

En este sentido, y a pesar de que la competencia trasciende a la comunidad autónoma, hemos realizado una consulta vinculante del Ministerio de Hacienda a las alternativas 2 y 3, que no suponían modificación alguna de la legislación tributaria sino simplemente una cuestión interpretativa, que correspondía al Gobierno de la nación a través del Ministerio de Hacienda. El Ministerio de Hacienda se ha pronunciado en el mes de abril, avalando la posible aplicación a los adjudicatarios pertenecientes al programa «Casa por Casa», con la excepción prevista en el artículo 7 de la Ley 35/2006, del IRPF, hasta el límite máximo anual de 1,5 veces el IPREM, 11.182,71 euros, así como la posibilidad de pago de la subvención en varios ejercicios, con lo que, aplicando el límite exento, el importe total de la subvención podría llegar a estar totalmente exento, dadas las razones que justifican su excepcionalidad.

Así, por tanto, las alternativas que hemos ofrecido a los beneficiarios del programa para proceder a la entrega y ocupación de las viviendas son: compraventa, el precio de la vivienda estaría compuesto por el valor de la indemnización del vuelo más el importe de la subvención excepcional que han de solicitar los beneficiarios y cuyo pago se materializará en cinco o seis ejercicios, con el fin de que la carga tributaria que tengan que soportar sea nula; la otra vía es la del arrendamiento, con el establecimiento de un alquiler social de 50 euros mensuales, que podrá ser compensado con las indemnizaciones de los vuelos, como antes les he señalado.

Así, por parte de la consejería se ha dejado abierta la opción a los vecinos, que podrán decidir el régimen que mejor se adecue a sus necesidades y podrán disponer así de una vivienda en el tiempo más rápido posible.

Hemos mantenido una reunión el pasado día 10 de mayo por parte de la delegada territorial, el alcalde de Huelva y representantes de AVRA con representantes de la asociación de vecinos, reunión que se produjo a continuación de otra que yo mismo tuve con el alcalde y los representantes vecinales, para buscar la forma más rápida y hacer posible la ocupación de las viviendas. Se ha abierto un periodo hasta el viernes 19 de mayo para que los interesados se pronuncien respecto a la opción de alquiler o de la compraventa. Los que opten por el alquiler podrán de inmediato formalizar su contrato. Para los que opten por la compraventa se pondrá en marcha la solicitud de subvención excepcional ante la Consejería de Fomento y Vivienda y el Ayuntamiento de Huelva, y con los acuerdos de inicio de los expedientes de subvención excepcional se procederá a la suscripción del contrato de compraventa y entrega de la vivienda. Hasta el día de ayer han sido 30 las familias atendidas en nuestras oficinas y todas ellas hasta ahora han optado por la opción de la compraventa.

Esto es lo que les quería trasladar en relación con este proceso, que afortunadamente encuentra definitivamente una vía de solución, bien a pesar de algunas tareas de intoxicación, que yo creo que podrían haber sido perfectamente evitables en este proceso por parte de algunos grupos políticos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos. Y para ello, tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida, la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Buenos días.

Gracias, consejero, efectivamente, por la reiteración de explicaciones con relación a este asunto, en el que ya hemos tenido ocasión de oír sus planteamientos y, también, de debatir la proposición no de ley aquí en el seno de la comisión.

Y, en primer lugar, felicitar a los vecinos de Santa Lucía, primero, porque han sido quienes han padecido el retraso para poder vislumbrar una solución que se acomodara a su situación económica, se acomodara a la legalidad vigente y permitiera que se diera el paso definitivo. Felicitarles también porque su lucha y su movilización, finalmente ha precipitado como posible lo que hace relativamente poco tiempo se veía como imposible. Que es verdad que el problema solo es lo que no tiene solución, y que esto, como siempre defendimos desde Izquierda Unida, solución tenía, pero había que explorar algunas situaciones que, en principio, no se consideraban viables. Recuerdo que cuando tuvimos ocasión de debatir la proposición no de ley en la comisión, también hacíamos una reflexión los portavoces sobre lo difícil que es encuadrar la casuística que se puede dar dentro de una norma que, necesariamente, ha de servir para aplicar a multitud de situaciones, y cómo la situación, la tributación y la fiscalidad de algunas de las ayudas juega en contra precisamente de quienes más las necesitan. Y a veces pierde el sentido mismo de por qué a una familia se le puede hacer beneficiaria de esa ayuda, cuando en el otro fiel de la balanza se ponen los impedimentos que le ocasionan, como ocurría en este caso.

Por tanto, al final, ese fraccionamiento de la subvención para llegar a esa exención que permita que las familias no tengan que abonar nada —que fue una solución que desde el principio se puso sobre la mesa junto a otras—, finalmente, se ha abierto paso a algo que ya les digo que nos llena de satisfacción en Izquierda Unida, por cuanto les abre la puerta a la solución de estas familias que, además de haberlo pasado mal, lo han pasado especialmente mal en los últimos tiempos, donde no ayudó nada el fuerte temporal que azotó Huelva en abril. La verdad es que se han juntado muchos condicionantes que hacen, efectivamente, positivo que el tema se resuelva con bien para estas familias.

Por tanto, de la misma manera que fuimos muy contundentes, consejero, apremiando a la consejería y al ayuntamiento a dar con una solución que sacara a estas familias de esa situación, también somos muy claros y explícitos diciéndoles que estamos satisfechos de que, finalmente, esa solución se haya abierto paso y permita que las familias acaben viviendo en sus casas y tirando para adelante en sus vidas, superando un problema que, efectivamente, como les decía —y con eso termino—, está claro ahora y estaba claro antes que tenía una solución y que solo era cuestión de poner mucha voluntad y empeño en facilitársela a ellos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Y, para ello, tiene la palabra Julio Díaz. Cuando usted quiera.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias también por su información, señor consejero.

En primer lugar, decir que Ciudadanos se muestra hoy aquí, en esta comisión, moderadamente satisfecho. Y digo moderadamente, porque hay vecinos que todavía están pleiteando porque se han visto excluidos del proceso. Pero sí es verdad que también satisfechos, porque finalmente —y esto hay que decirlo con total claridad— los vecinos van a poder acceder a las casas. Creo, y hay que ponerlo en valor, que la consejería ha pegado, digamos, un acelerón en estos últimos meses, y que los vecinos, según manifiestan, están también satisfechos porque por fin van a poder acceder a unas casas que tenían justo al lado.

Lamentar todo el periplo —yo lo llamaría «odisea»— que han tenido que vivir estos vecinos, para que se dé, finalmente, esa solución. Y en la que como, casi siempre, la solución que se le quiere dar se convierte en el propio problema, atezado por las dificultades que hay en cuanto al marco competencial... Y, bueno, se diseñan soluciones que, al final, casi se les hace inviable a los vecinos.

Bienvenida esta consulta vinculante que le han hecho a la Consejería de Hacienda, que es verdad que, quizás, antes de haberse expresado públicamente, tenía que haberse remitido.

Lamentar también la intoxicación del añadido. Nosotros nos hemos acercado al problema con total responsabilidad, escuchando a los vecinos. Y lo que hemos tratado de hacer es hacer visible, desde la responsabilidad, el problema desde el punto de vista de nuestra formación política.

Sí nos gustaría decir —y es algo que en Ciudadanos decimos muy habitualmente— que habría que buscar soluciones desde la lealtad institucional, para que este tipo de cuestiones que se van a dar —y se están dando por todo el país, no solo en Huelva, no solo en Andalucía—..., que las soluciones no sean un problema, sino que realmente se abra una vía expedita. Estamos hablando de excepcionalidad. Debería ser habitual que lleváramos a cabo los cambios normativos pertinentes para que esto no se produjese y no se dilatara en el tiempo.

Y, bueno, lamentar que los cambios también de signo político en los ayuntamientos no continúen con las responsabilidades y con los compromisos políticos en la medida en que se firmaron, y que acaba retrasando, desde el punto de vista de Ciudadanos, embarrando el terreno de lo que debería ser una solución.

Los vecinos no entienden de leyes, no entienden de economía la mayoría de ellos. Yo estuve reunidos con ellos, y sí querían una solución y, sobre todo, cercanía de sus representantes políticos, y que ello redundara en que pudieran acceder a esas casas que estaban viendo desde esas casas en las que malviven, ¿no?, que están en unas condiciones de poca salubridad y en un entorno que se encharca. Bueno, que no es digno para que vivan las personas.

Por lo tanto, para terminar, decir que debíamos instituir que estas cosas que tenemos que hacer por vía excepcional, fueran con total normalidad soluciones a los problemas, y no se convierta la solución en un problema.

Felicitar a los vecinos y saludarlos moderadamente, porque se va a dar una solución mayoritaria. Y, luego, los casos que queden sueltos, pues, se irán dirimiendo en cada instancia.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Y pasamos al Grupo Parlamentario Podemos. Para ello tiene la palabra el señor Romero. Cuando usted quiera.

El señor ROMERO SÁNCHEZ

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, señor consejero, creo que lo que tenemos que hacer, igual que han hecho anteriormente los que me han precedido, es felicitar a todos aquellos vecinos y vecinas, de los que tan múltiples odiseas ha descrito el señor Díaz, y vicisitudes que vienen desde el 2006 para acá... Pues, parece ser que ya tienen la solución puesta encima de la mesa. Esperemos que aquellos que llevan ya más de diez años todavía sin tener la documentación precisa de sus viviendas, que anteriormente se les dieron, pues también tengan la posibilidad de tener ya la documentación que, desde la Junta de Andalucía, le tienen que facilitar, demostrando la propiedad y dándoles ya la propiedad de las viviendas que se dieron anteriormente. Y que no haya otro proceso de demora tan patente como se está reflejando en todo lo que está aconteciendo en este problema... Que, como ya dije en la comisión pasada, en las proposiciones no de ley que se debatieron, tanto del PSOE como del PP, aquí en esta misma comisión, pues para mí resulta un *déjà vu*. Ya estuve con los vecinos en el año 2006, y precisamente no vino la posibilidad de la solución que usted ha aportado, del fraccionamiento de las subvenciones por parte de ningún técnico de la Junta, ni nadie del ayuntamiento, sino que vino precisamente de las diferentes conversaciones que tuvimos los diferentes grupos políticos de la oposición con los vecinos y vecinas de la barriada de Marismas del Odiel, independientemente de dónde provenga esa solución, pues, evidentemente, nos felicitamos por ello.

Ha dicho usted que ha habido una circunstancia, un intento de contaminación, que es evitable. Considero que lo único evitable podría haber sido la demora, la cantidad de años que han pasado sin poder tener las viviendas. Por lo que consideramos, desde nuestro grupo parlamentario, desidia de las administraciones públicas con un colectivo de personas que lo están pasando y lo siguen pasando bastante mal, en unas condiciones socioeconómicas que, los que conocemos la zona sabemos que son exactamente de las que no podemos decir que sean boyantes. Y que ustedes contribuyeron a esa contaminación, precisamente sacándose de la manga, en noviembre del año pasado, lo de las subvenciones, que no estaba reflejado en ninguna de la documentación previa anteriormente. Tenemos aquí toda la documentación previa, y no existe, en ningún momento dado, una categoría de subvenciones. Todo lo que se había convertido en un casa por casa, y delante mía la Administración de la Junta de Andalucía les dijo que era directamente casa por casa y que no iban a tener que pagar ni un duro, fue testigo, se convertía en que a través de una subvención que en este momento no tenía una claridad, pues resulta que tenían una consecuencia de tipo fiscal, en la cual ya se..., ya era muy gravosa para las circunstancias que tenían esos vecinos y vecinas de la capital onubense.

Y termino. Simplemente me gustaría que si ahora mismo me podría aclarar que la solución que se ha dado es universal, es decir, si todos y cada uno de los vecinos que no han presentado la opción de renuncia van a poder acogerse y no se va a quedar ninguna familia fuera, por las circunstancias, a lo mejor de tipo fiscal, o

de trayectoria personal, que han tenido cada uno de los vecinos y si algunos van a tener que verse limitados a la hora de coger. Porque cualquier solución..., que nosotros estaríamos contentos de que cualquier solución fuese universal y afectase a todos los vecinos que tenían concedido el programa Casa por Casa. Entonces, eso es lo que a nosotros..., esperemos que nos deje claro a nosotros, y también a los vecinos y vecinas de Marismas del Odiel. Si precisamente vamos a poder..., vamos, todas las personas que estaban en ese programa van a poder acogerse a él y van a tener sus viviendas. Si esto es así, pues no nos duelen prendas desde el Grupo Parlamentario de Podemos de que, aunque sea tarde y con un determinado tipo de problemáticas que han afectado a..., y de insensibilidades que para nosotros no deberían haberse dado en este supuesto, y que han afectado muy negativamente a las expectativas de los ciudadanos y ciudadanas de Marismas del Odiel, pues que se produzca verdaderamente ya la solución, y que en ese túnel pues ya puedan encontrar la luz, y tengan las viviendas que merecen, porque todos los ciudadanos merecen una vivienda digna, tal y como se supone que los Derechos Humanos les protegen.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Y para ello tiene la palabra el señor García de Longoria. Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta. Y buenos días, señor consejero.

Mire usted, yo creo que hoy no es el día ni de los reproches, ni mucho menos de las medallas. Porque los vecinos ni quieren medallas, sino que lo que quieren son sus llaves, pero las quieren desde hace quince años, en que se les prometió, y tres años desde que están terminadas sus viviendas. Pero, claro, usted en su intervención desliza perversamente la culpa, y desliza perversamente la culpa hacia el anterior equipo de gobierno. Y, mire usted, usted sabe que no solo el problema era la urbanización en estas casas, y usted lo sabe perfectamente. Otra cosa distinta es que le interese refugiarse en esa perversa excusa para tapar una incompetencia en la gestión que quizás, mire usted lo que le voy a decir, no es achacable a usted, sino a sus predecesores, o a sus predecesoras. Y en eso vamos a ser justos.

Y, mire usted, usted dice que ha llevado una acción, su consejería... Yo creo que tampoco, ni es el tiempo de los reproches, ni es el tiempo de las medallas, y mucho menos el tiempo de sacar pecho. Y entiendo que lógicamente usted, cuando dice que ha trabajado desde el inicio de legislatura, yo eso lo pongo en cuestión, por lo menos en cuestión. Y yo lo pongo en cuestión porque usted se ha activado, o su consejería se ha activado por la presión, por la presión de los vecinos, que semana tras semana se han manifestado a las puertas de su delegación en Huelva, y por la presión de este grupo parlamentario, que le ha presentado hasta cinco iniciativas y una proposición no de ley. Pero al margen de todo esto, y matizando esta intervención, lo importante y lo que nos tiene que preocupar, lógicamente, es que estos vecinos de una vez por todas puedan en-

trar en sus casas, que hace tres años que están terminadas. Y claro, todas las intervenciones, incluso hasta el portavoz de Ciudadanos, no solo en todas las intervenciones no se ha reconocido ni..., o se ha pasado así, un poco por encima, hasta el propio portavoz de Ciudadanos ha dicho «la Consejería de Hacienda»; no, mire usted, es el Ministerio de Hacienda del Gobierno central. ¿Y qué ha sucedido? Que al final, en todo este proceso, se cambiaron, o la Junta de Andalucía intentó cambiar las reglas del juego. Y para estos vecinos fue un auténtico jarro de agua fría. Y así lo han vivido los vecinos. Y se lo digo porque yo he vivido con ellos también este tránsito, y mucho más que algunos de los parlamentarios que han estado aquí. Señor consejero, lo he vivido, y lo sigo viviendo. Y da la casualidad de que, finalmente, la solución, como debe ser, que yo no la pongo en duda, como debe ser, ha sido un paso decisivo que el Gobierno central haya accedido a esa petición de la Junta de Andalucía. Y eso es así, y usted lo sabe, señor consejero. Porque, y se lo dije..., y lo dije en esta comisión, usted la fórmula que planteaba, o su consejería la fórmula final que planteaba era del «casa si pagas», y gracias al Gobierno, con esta..., estas... Sí, sí, es que eso es así, señor consejero. Si no, tendrían... Señor consejero, usted ahora me va a contestar. Si el Gobierno no hubiera intercedido tendrían que pagar los vecinos por esa subvención, seguro, seguro. Por eso los vecinos se negaban. Pero es que esta es la realidad, es que no es otra. Usted, si no, me lo aclara. Y, gracias al Ministerio de Hacienda, ese «casa si pagas» se ha convertido ya por fin en lo que firmaron hace quince años y lo que se aprobó en la proposición no de ley del año 2016, que es el Casa por Casa.

Y de verdad que le reconozco su acción, de verdad que le reconozco, en un primer término, su respuesta a la presión, no su compromiso desde un principio, eso no se lo puedo reconocer. Pero tampoco se lo reconocen los vecinos. Hable usted también directamente con los vecinos más a menudo. Por tanto, es verdad que se han desarrollado las actuaciones, pero es verdad que son fruto de una presión. De una presión política que ha ejercido el Grupo Popular y de una presión vecinal. Y es un logro de los vecinos. ¿Por qué? Porque es una lucha justa que han llevado durante quince años. Y desgraciadamente estos vecinos se han dejado muchas cosas en el camino. Incluso hay personas que han fallecido esperando sus casas. Y han fallecido viendo cómo tenían sus casas a 200 metros, terminadas desde hace tres años, y que no podían vivir en ellas.

Y sí le digo, es verdad que ha habido una colaboración entre administraciones, lógica. Es verdad que se ha presionado para que la consejería de una vez por todas hubiera dado la solución. Es verdad que se han llevado a cabo trámites que no estaban en marcha por parte del ayuntamiento, se lo tenemos que reconocer. Pero es verdad, y también se lo tenemos que reconocer, que desde hace un año es cuando se están desarrollando estas actuaciones. Y justo coincidiendo con las presiones de los vecinos y coincidiendo con una pregunta parlamentaria que presentó el Grupo Parlamentario Popular. Y se activó de nuevo la maquinaria de las casas de Santa Lucía. Y eso es verdad, y eso es verdad, porque ya los vecinos, lógicamente, no podían aguantar más.

Y sí le digo que, al hilo de lo que decía el compañero y el portavoz de Podemos, es que lógicamente, llegados a este punto, ningún vecino puede quedarse atrás. Es decir, eso sí, una petición que entiendo va a tener muy en cuenta, porque es verdad que ha demostrado sensibilidad con estos vecinos, aunque finalmente haya tenido que ampararse en el Gobierno central para que le dé una solución al Casa por Casa, y se lo repetiré una y mil veces, porque eso es así, al margen del trámite administrativo que haya podido desarrollar, pero es verdad que, llegado este punto, entendemos que ningún vecino pueda quedarse atrás. Lógicamente,

ahí sí puedo discrepar con el compañero de Podemos, nadie puede estar al margen de la ley, ni puede estar..., no acogerse a los trámites que lógicamente requieren este tipo de subvenciones. Otra cosa sí, habrá que estudiar las fórmulas para ese tipo de casos o ayudar en ese tipo de casos.

Y, por tanto, yo creo que hoy es el día de la felicitación de los vecinos. Esperemos que en junio... Yo hace un año le preguntaba: deme usted un plazo para la entrega de llaves. Yo espero que hoy me pueda dar un plazo ya por fin, y que de una vez por todas estos vecinos terminen su lucha, una lucha que ha sido justa, que como digo se han dejado muchas cosas en el camino estos vecinos, y que esperemos que todos, y digo todos, podamos participar y celebrar de esa entrega de llaves, y que de una vez por todas estos vecinos puedan vivir en sus casas.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Serrano, por siete minutos.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias, señora vicepresidenta.

Señorías, en primer lugar, señor consejero, felicitarlo por su exposición detallada y veraz de la historia y situación actual del Casa por Casa de Marismas del Odiel, que creo que habrá refrescado la memoria de algún compañero parlamentario de Huelva, que sabe perfectamente que durante el largo mandato del Partido Popular en el Ayuntamiento de Huelva, del que por cierto fue concejal, han estado marginando y escabullendo sus responsabilidades en esta barriada y en otras muchas. Recordar, como bien ha dicho el consejero, que en 2002 la Junta y el Ayuntamiento de Huelva acordaron rehabilitar de forma integral esta zona de Marismas del Odiel, trasladando a los vecinos a casas más consistentes y derribando las antiguas. El plan contemplaba acometer una nueva urbanización con viviendas unifamiliares de 90 metros cuadrados que se intercambiarían por las viejas casas. El acuerdo Casa por Casa fue ratificado en el Parlamento andaluz en 2006. Preveía intercambiar las viejas casas construidas en los 60, cuando empezó el desarrollo industrial en Huelva, por otras de nueva construcción. El plan Casa por Casa afectaba también a otras zonas de Marismas del Odiel como la barriada de Cardeña y calle Pastores. Después de innumerables incumplimientos por parte del Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Popular en esos años, que llegaron incluso a dar lugar a modificar el convenio firmado en 2008 por el Ayuntamiento de Huelva y la Junta de Andalucía, en mayo de 2014, las obras que le correspondían al propio ayuntamiento las tuvo que asumir AVRA. La Junta de Andalucía, señoría, siempre ha cumplido con el Casa por Casa. Miren, los que no han realizado ningún pago, y por lo tanto no han cumplido, ha sido la junta de compensación. La Junta de Andalucía desde el pasado mes de diciembre de 2016, hasta ahora, ha ofrecido a los vecinos de Marismas del Odiel todas las fórmulas legales posibles para entrar en las nuevas viviendas, que recordemos, ha supuesto una inversión de 11 millones de euros de dinero público.

No voy a hablar más de incumplimiento por parte del Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Popular, anteriormente, en este y en otros muchos casos, porque se me haría muy larga esta intervención,

pero lo que sí le voy a decir es que cuando hablen en Huelva el Partido Popular del Casa por Casa que diga la verdad a los ciudadanos, y sabéis perfectamente que la única verdad es el gran esfuerzo que ha hecho la Junta de Andalucía y el abanderamiento del alcalde de Huelva, Gabriel Cruz, por este tema. Antes, cuando estaba en la Delegación de Obras Públicas, y ahora como alcalde.

Las gestiones realizadas por la Junta de Andalucía ante el Ministerio de Hacienda dan garantía de que la fórmula propuesta desde la Junta de Andalucía cumple con el requisito de ajustarse al marco legal, y va a permitir que los vecinos no tengan que tributar por la subvención que es necesario solicitar, consiguiendo que los vecinos puedan ser propietarios de su vivienda con todos los requisitos legales necesarios, como así lo ha reconocido el Ministerio de Hacienda.

Asimismo, se mantiene el compromiso de seguir analizando con todos los vecinos de forma individual cuál es la mejor fórmula hasta que se culmine el proceso y puedan acceder a la promoción de estas viviendas. En estos momentos, los responsables de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, están llamando a los adjudicatarios del programa, para culminar el trámite de la entrega de sus viviendas.

Hace unos días se reunieron el alcalde de Huelva, Gabriel Cruz, y la responsable territorial de Fomento y Vivienda en Huelva, con los vecinos de la barriada, que respaldaron por unanimidad iniciar todos los trámites necesarios para acceder a la vivienda, aceptando las diversas fórmulas de entrada propuestas por la Junta de Andalucía.

Con esta reunión se culminó el compromiso, adoptado por el Consejero de Fomento y Vivienda y el alcalde de Huelva, de explicar a todos los adjudicatarios de forma detallada la propuesta de recibir una subvención excepcional con pago fraccionado en varias anualidades, con la que los nuevos propietarios no tendrán que hacer frente a la carga impositiva derivada de la recepción de la subvención. Cuando se tengan todas las solicitudes, la Consejería de Fomento y Vivienda los volverá a citar para que firmen la documentación necesaria y los contratos de compraventa o alquiler, como cada vecino elija, y se pueda proceder a la entrega de las llaves. Se estima que el plazo para entrar en las viviendas será cuestión de semanas, dependiendo ya de la rapidez con la que los vecinos decidan su fórmula, que no implica en la mayoría de los casos la presentación de más documentación. Así que será antes que de finalice el mes de junio. Por tanto, felicitar a los vecinos de Santa Lucía porque se les ha dado una solución a su problema y felicitar a este consejero que hoy nos acompaña.

Muchísimas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

Para cerrar esta comparecencia tiene el turno el señor consejero por siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, partiendo de la premisa fundamental, ciertamente hay que acabar felicitándose por iniciar la recta final para un proceso ansiado largamente por los vecinos: afortunadamente, tendrán acceso por la vía del alquiler o por la vía de la compra.

Pero no es el momento de ignorar las obligaciones en términos de consecuencias pedagógicas en la política. No todo vale en la política, señor Longoria, no todo vale. Y por eso... Y, señor Romero, no todo vale. Y hay que plantear la responsabilidad frente a la frivolidad. Sí, sí, sí, sí. La Consejería ha actuado con transparencia y con responsabilidad. Y, en noviembre, cuando le trasladamos a los vecinos que las obligaciones fiscales derivadas de la Ley de IRPF les obligaban a hacer una declaración tributaria, lo mismo que a 42.600 vecinos de Andalucía perceptores de ayudas al alquiler y ayudas a la rehabilitación, todos ellos con rentas débiles, que tienen la obligación de declararlo, exactamente igual. Entonces, no se puede mentir, no se puede manipular, no se puede intoxicar a los vecinos, diciendo que hay una vía para no cumplir la legalidad. Lo que les dijimos fue eso, y planteamos una solución a renglón seguido desde el Grupo Parlamentario Socialista, que es: mire usted, tratándose de un programa excepcional, que quien tiene la competencia, que es el Gobierno de la nación, el Ministerio de Hacienda, le dé un tratamiento fiscal excepcional. Hicimos eso, trayendo aquí una proposición no de ley, junto a una pregunta, que era cómo interpretaban ustedes, quien tiene competencias para hacer la interpretación, no nosotros, que pudiera hacerse un fraccionamiento del pago, una subvención excepcional, una. Y eso es lo que dice el convenio que se firmó, no mienta usted.

Se firmó un convenio que decía..., de una subvención. Lo que se hizo también. Sí, sí, léanse ustedes los papeles, hombre. Lo que se hizo exactamente con Cardeña, con Cardeña, exactamente igual. Una subvención excepcional, porque además no hay ninguna otra vía por la que la Administración pueda hacer llegar el dinero a los perceptores. Si hay alguna, díjala usted cuál es. Por lo tanto responsabilidad.

Y yo lo que les pido es que, naturalmente, el espacio de la legalidad se puede ensanchar, se puede modificar, lógicamente las leyes se pueden cambiar, para eso están los parlamentos; pero, entre tanto se cambian o no, lo que hay que hacer es cumplirlas, y no alentar a la gente por vía espurias a decirles que es posible el incumplimiento de la legalidad, que es lo que ustedes han estado intentando hacer. Por tanto, intoxicando. Planteamiento propio de partidos extraparlamentarios, no de gente con responsabilidad en la acción política. Y, por tanto, hoy, sobre la felicitación... Que lo importante no es que se cuelgue medallas nadie, lo que pasa es que el problema está resuelto, y hasta ahora once millones y pico de euros pagados han sido íntegramente por la consejería.

Y, claro, ustedes que hoy se hacen portavoces de iniciativas, pero cuando usted ha tenido responsabilidad de su partido en el Ayuntamiento de Málaga, y ha tenido que pagar un 1.400.000 euros, ¿dónde estaban?, ¿dónde estaba su compromiso con las personas necesitadas?, ¿dónde estaba? Sí, claro, dígalo, ¿dónde estaba? O sea, no se puede ser tan negligente cuando se trata de cumplir obligaciones y tan vehemente cuando las obligaciones son de otros, y, sobre todo, se trata de buscar un espacio supuestamente de elusión de la legalidad. Y eso es lo que no se..., eso es lo que no se puede hacer.

Por lo tanto, es un momento para la felicitación a los vecinos, yo no voy a tratar de colgarme ninguna medalla, estoy haciendo lo que es mi obligación, punto. Y por hacer las cosas que uno tiene la obligación de hacer no necesita ninguna felicitación, simplemente tiene que cumplir con sus obligaciones.

Pero, hombre, no permita usted que hoy pase sin que yo haga un ejercicio de pedagogía política, que no todo vale en política, no todo vale en política. Cuando ustedes han tenido obligaciones, las han desoído, y es

pagar compromisos asumidos en un convenio. Cuando los convenios dicen lo que dicen, vía subvención excepcional porque no hay otra, no mientan, porque no hemos cambiado las condiciones. Y cuando la ley dice que la gente está sujeta a declarar las subvenciones que recibe, con la Ley del IRPF, díganlo y pónganse a buscar una solución alternativa. Lo demás es manipulación, acercamiento frívolo a las cosas. Y lo que menos necesita lógicamente una persona que está en situación de necesidad es que la intoxiquen, necesita que le digan la verdad y que le ayuden a buscar un camino útil para acabar resolviendo el problema, que es lo que ha hecho la Consejería de Fomento, exactamente eso.

Y teníamos dos vías. Una, la consulta. Que, efectivamente, no es que el ministerio haya hecho un ejercicio cambiando la legislación, no. Ha hecho una interpretación de... Que no la podía hacer la consejería, la tenía que hacer el Ministerio de Hacienda. Y cuando nos han dado la interpretación por escrito, hemos dicho: efectivamente, podemos dar una subvención excepcional. No hay ninguna otra vía, ninguna otra, ¿verdad? Esto no es una ONG que podamos dar una ayuda, no. Es una vía excepcional, que es la que contempla la ley, subvención excepcional, y nos permite, con esa interpretación —que es una interpretación, insisto, no ha hecho ninguna heroicidad el ministerio, ha hecho una interpretación— que podamos fraccionar el desembolso de la subvención en seis anualidades, o en cinco, o en lo que queramos, o en cuatro. Y, por tanto, vamos a llegar a la conclusión final de que efectivamente, por debajo de 11.000 euros que perciban estas familias anualmente no están sujetas a las obligaciones del IRPF. Esa es la conclusión.

Había otra vía, que era que el ministerio hubiese hecho un tratamiento excepcional de un programa, efectivamente, excepcional. Esa es la vía, y a la gente hay que hablarle con claridad y no intentar manipular situaciones de necesidad, máxime cuando se viene con el equipaje de los incumplimientos cuando se ha tenido responsabilidad en los gobiernos municipales, como en su caso.

Por tanto, junto a lo sustantivo de hoy, que es que, efectivamente, de dar cuenta de que se han encontrado una solución definitiva, la consejería ha hecho, en todo momento, lo que era su obligación y su responsabilidad, en un ejercicio de transparencia. Y les dijimos a los vecinos en noviembre: «Pidan ustedes la subvención» —que naturalmente estaba contemplada en los presupuestos, 4.800.000 euros— «sepa que esa subvención está sujeta a declaración tributaria». Podíamos habérselo callado, porque la declaración tributaria no era frente a la Junta de Andalucía. Sí, sí, podíamos habérselo callado, pero, en un ejercicio de responsabilidad y transparencia lo que hemos hecho ha sido decirles a los vecinos que estaban sujetos a eso. Y ustedes manipulando, ustedes manipulando han intentado decir: «no, mire usted, la ley no está para cumplirla». Aquí hay una fórmula milagrosa que es que el Gobierno nos lo resuelva, que le den ustedes la llave y punto.

No, mire usted, los procedimientos son para cumplirlos. Las leyes están para cumplirlas y, también, para cambiarlas. Y, entonces, tome usted una iniciativa en el Parlamento de la nación, su grupo político, que diga que situaciones como estas, ¿verdad?, la Ley de IRPF excepcione las obligaciones de tributación.

Vale, pues lo mismo que puede tomarla para decir que las personas, ya le he dicho, 42.000, más de 42.000 en Andalucía que van a recibir ayudas al alquiler y a la rehabilitación, que también se las excepcione de hacer la declaración tributaria. Tómenla, pero no se dediquen a intoxicar a la gente. Claro.

Y el razonamiento, por tanto, es válido para usted y válido para el señor Romero, portavoz de Podemos, que también ha hablado de que es posible esta supuesta solución milagrosa. No se ha cambiado nada del convenio firmado. Léalo. Nada.

La única diferencia fue respecto al programa de Pastores, no de Cardeña, y la razón en Pastores... No, no, entiéndalo, es que tampoco lo lee. No, no, en Pastores la diferencia era muy elemental, es que las viviendas que se ocupaban en Pastores eran viviendas públicas, ¿verdad?, viviendas públicas, y lo que se hizo fue construir otras viviendas públicas que sustituían a algunas que no tenían condiciones de habitabilidad y, efectivamente, se hizo un traslado.

Pero aquí no estamos hablando de viviendas públicas, ni en Cardeña ni ahora se está hablando de viviendas públicas. Por tanto, no se dediquen ustedes a manipular y a torcer la verdad. No se dediquen a eso, porque yo creo que de momento, y tenía especial interés en hacerlo, no solo el trasladar que se ha resuelto el problema, sino el trasladar que, efectivamente, en política no todo vale, que el ejercicio de responsabilidad, sobre todo, de gente que tiene vocación y responsabilidades de Gobierno tiene que estar dentro de los principios del respeto a la legalidad.

¿Y que el espacio de la legalidad se puede ensanchar y se puede modificar? Sí, por la vía que en democracia se modifica los espacios de legalidad, que es cambiando las leyes. Mientras tanto se cumplen, y no se les dice a los vecinos que hay mecanismos alternativos milagrosos, que no se dicen cuáles, para tratar de exonerarse de esa obligación legal que tiene todo el mundo en este Estado español, en el que el IRPF la ley dice lo que dice, el artículo 14, y usted lo sabe, ¿verdad?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/APC-000048. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la renovación de las concesiones administrativas del servicio de transporte interurbano de autobuses en Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente comparecencia, a fin de informar sobre la renovación de las concesiones administrativas del servicio de transporte interurbano de autobuses en Andalucía, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

En esta ocasión, efectivamente, la comparecencia solicitada por el Partido Popular está en relación con la renovación de las concesiones administrativas del servicio de transporte interurbano en Andalucía.

Saben que la regulación del transporte regular de viajeros por carretera garantiza la prestación de un servicio de especial importancia para la cohesión territorial en Andalucía, permite la conexión entre las comarcas andaluzas y garantiza el acceso desde las pequeñas y medianas poblaciones hasta los grandes núcleos urbanos.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece, en su título II, capítulo II, artículo 64, que: «Corresponde a la comunidad autónoma la competencia exclusiva del transporte terrestre de personas y mercancías por carretera, por ferrocarril, por cable o por cualquier otro medio, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio de Andalucía.

La carretera es el modo por excelencia para la movilidad de pasajeros en Andalucía, unas 122 concesiones adjudicadas por la Junta de Andalucía mueven anualmente 63,7 millones de viajeros, y los autobuses del servicio regular recorren 1.845 millones de kilómetros anuales.

El objetivo de la Consejería de Fomento y Vivienda es garantizar, a través de estas concesiones, un servicio seguro y de calidad, más sostenible y más económico.

Bajo esta premisa se está trabajando en la renovación de las concesiones, proceso que se inició en el año 2012, consecuencia del incumplimiento de los plazos, perdón, del cumplimiento de los plazos de vigencia de las concesiones, teniendo lugar la totalidad de los vencimientos en el año 2019.

Este proceso de renovación es un proceso en el que se encuentra inmerso el resto de las comunidades autónomas y la propia Administración estatal.

La nueva reglamentación europea, el Reglamento 1370/2007, que se ha trasladado al ordenamiento español, a través de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, obliga a actualizar los correspondientes procedimientos para la adjudicación de los nuevos contratos de gestión del servicio público. Así, la consejería está procediendo a su reordenación, dotándolo de mayor racionalidad, eficiencia, promoviendo la calidad del servicio y la viabilidad económica.

La renovación de estas concesiones está permitiendo una mejora en la calidad de los servicios que, actualmente, se presta al usuario a través de distintas líneas de actuación.

Así, en materia de accesibilidad, estamos introduciendo medidas encaminadas a alcanzar el ciento por ciento de los vehículos accesibles a personas con movilidad reducida, permitiendo viajar en todos ellos en la propia silla de ruedas.

Igualmente, en cuanto a la seguridad, se está renovando la flota, que además redonda en el confort de los pasajeros durante los viajes.

Se contemplan también medidas de eficiencia energética y medioambiental, así como innovaciones tecnológicas que incorporan sistemas de control de equipamientos y wifi a bordo gratuito. Y se están introduciendo mejoras comerciales para los usuarios como descuentos, medidas de fidelización, flexibilidad en la evolución y cambio de billetes, posibilidad de transportar la bicicleta sin coste adicional, etcétera.

Este nuevo proceso de renovación ha dilatado los procesos de adjudicación, ya que, de manera sistemática, tanto los pliegos como las adjudicaciones han sido recurridas, y esto ocurre en las concesiones en la Comunidad Autónoma de Andalucía y en las que hacen otras comunidades autónomas y el propio ministerio, el propio Estado.

Estos recursos traen como consecuencia, siempre, la suspensión cautelar de los procedimientos dilatando los tiempos, y es práctica, como digo, habitual de las empresas y de la patronal recurrir estos pliegos.

En Andalucía todos los recursos fueron desestimados, pero las suspensiones han implicado, evidentemente, una dilación.

Como ya les decía, esta responsabilidad, en el ámbito de la comunidad autónoma, hay 122 contratos de titularidad de la Junta de Andalucía, de los cuales se han renovado cuatro concesiones, en 2016 y 2017, quedan por renovar 118.

Respecto a las concesiones vencidas, el transporte regular de viajeros está garantizado ahora, y tal como se recoge en el apartado 3 del artículo 97 del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, establece que cuando finalice el plazo de concesión sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario, a requerimiento de la Administración, prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento. Por lo tanto, estas concesiones se encuentran, como les he dicho, prorrogadas.

El proceso de renovación de concesiones se ha visto también afectado por la reciente aprobación del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española. Este decreto modifica los principios para el diseño de las fórmulas que rijan revisiones periódicas y predeterminadas de las tarifas de transporte de viajeros por carretera de uso general.

En consecuencia, el Ministerio de Fomento ha creado un grupo de trabajo para el diseño de una fórmula tipo para su revisión, por lo que las licitaciones actuales se encuentran a la espera de que el ministerio haya definido y aprobado la nueva fórmula tipo.

En paralelo, la Consejería de Fomento y Vivienda está impulsando otras medidas complementarias para mejorar la calidad y la comodidad de los usuarios en este servicio.

La articulación de la red viaria bien conectada y la configuración de una malla de equipamientos óptimo: estaciones, apeadores, marquesinas, que den soporte a este servicio, suponen ejes básicos contemplados en el Plan PISTA hasta el 2020, capítulo para el que se reserva una inversión de 7,1 millones de euros.

Las actuaciones se centran, actualmente, en los municipios de tamaño medio, ya que previamente la Junta centró sus esfuerzos en dotar a las cabeceras de las áreas metropolitanas. Respondiendo a esta prioridad, la consejería ha dado en los dos últimos años un impulso decisivo a estas instalaciones, con la construcción de estaciones de autobuses en Estepa, en Conil, en Alhaurín el Grande, en Motril. Y, gracias a una inversión de 4,36 millones de euros, a las que se ha añadido también una inversión de 2,8 en una estación intermodal en Cádiz, incluida en las instalaciones complementarias y anexas, el tranvía de la Bahía de Cádiz.

A esta articulación interior, a través de servicios regulares de transporte, hay que añadir que se está trabajando también en el Programa Andaluz de Transporte Público Interurbano de viajeros a demanda con vehículos taxi. Este programa pretende paliar los efectos que la despoblación está teniendo sobre los municipios más pequeños, cambiando la movilidad de estos núcleos, reduciendo la población y elevando la edad media de los mismos. Esto produce un escaso número de viajeros diario que deviene en inviable el mantenimiento de un servicio de transporte público regular interurbano, lo cual hace que el operador abandone la concesión, habiéndose eliminado así servicios y rutas que unían pequeños municipios con los principales destinos sanitarios, asistenciales, administrativos o judiciales, que se concentran en municipios cercanos de mayor tamaño poblacional. Esta iniciativa de la consejería representa, en definitiva, trabajar por la igualdad de oportunidades en el territorio en relación con la movilidad también para los ciudadanos que viven en pequeños núcleos urbanos.

Actualmente, se han puesto en marcha actuaciones de este tipo en las provincias de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Jaén y Sevilla, y así están actualmente en marcha 12 servicios de transporte a la demanda en Andalucía y se están implementando otros ocho para los próximos meses.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra el portavoz del grupo proponente, el señor Saldaña. Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, gracias, señor consejero, por la información que hoy nos ha facilitado, pero usted entenderá que es lógico, es razonable y es de sentido común que el Partido Popular haya pedido esta comparecencia. Y es razonable y es de sentido común que hayamos pedido esta comparecencia porque sin ningún lugar a dudas hay hechos concretos, que usted más o menos ha desgranado, que generan gran incertidumbre en el sector. Más del 90% de las concesiones, por ser generoso, han vencido desde hace años. Los contratos se han prorrogado sin que se sepa cuál es el horizonte temporal para sacar esa nueva concesión u otro modelo de gestión. Nada se sabe a día de hoy sobre la previsión temporal para esas renovaciones o esos nuevos modelos. Tampoco se sabe nada de los criterios que se van a establecer para esas nuevas concesiones u otro modelo distinto. Y tampoco se sabe nada de algo que está pidiendo el sector, que es la planificación global del transporte público de viajeros en autobús en Andalucía.

Lo digo porque en sus declaraciones..., y, permítame, a lo mejor yo lo he interpretado mal, pero he podido ver algunas contradicciones. Usted ha dicho en un momento determinado que el problema era que la patronal, que las empresas recurrían los pliegos y que eso paralizaba. Después ha dado a entender que la Junta de Andalucía no estaba licitando los contratos porque estaba esperando una autorización del ministerio, algo que es contradictorio, al menos así es como usted lo ha explicado. Por lo tanto, sería bueno que nos dijera cuántos procedimientos han licitado, de los 122 que usted dice cuántos han licitado. Hombre, si los 122 se los han recurrido, pues evidentemente usted no tiene la culpa, pero habría que saber exactamente cuántos han licitado para saber si ustedes han hecho o no han hecho su trabajo. Y por última parte, el último elemento, saber si esto lo están haciendo de la mano del sector, porque la información que usted traslada en cierta manera es contradictoria con el planteamiento que hace el sector.

Y es curioso también, y tendrá usted que entender que le pidamos explicaciones, porque en el propio documento del Plan PISTA, que ustedes recientemente han presentado aquí y se ha aprobado, y hemos tenido un proceso de debate que no ha servido para nada porque al final no nos han aceptado nada, pero evidentemente se ha hecho..., usted tímidamente se refiere a esto. Es decir, el PISTA aparece hablando de este tema en la página 109 y dice básicamente, bueno, cosas como una declaración de intenciones sin concreción, que hay que renovar el mapa concesional andaluz. Esto lo dice cinco años después de que ya hayan expirado las concesiones, la mayoría de las concesiones. Implantación de servicios de mayor calidad y seguridad, que estamos de acuerdo. Nuevos modelos de explotación, que no sabemos exactamente a qué se refiere. O utilización de fórmulas de transporte a la demanda. En definitiva, dice muy poco el Plan PISTA de este tema.

Y creemos, además, que... Yo no voy a hablar de gravedad, pero sí es algo extraño —extraño más allá de lo que se debería haber realizado desde el punto de vista del trabajo— que, teniendo una situación en la que han expirado las concesiones desde hace más de cinco años, o cinco años, en el PISTA no se haya concretado más exactamente qué es lo que se pretende hacer, y ahora no haya quedado claro si han licitado o no han licitado las concesiones, si han recurrido o no han recurrido la mayoría de esas concesiones o exactamente qué es lo que ha pasado.

Evidentemente, y usted lo sabe, estamos hablando de un sector importante, que da, como usted bien ha dicho, transporte y servicio a más de sesenta y cinco millones de personas, de viajeros al año; que han hecho también una inversión en la flota, por la información que me dan, porque están hablando de una antigüedad media de los vehículos de unos seis años, cosa en la que usted estará de acuerdo conmigo, que si no hay certidumbre en el contrato es más difícil que sea buena inversión, hace falta darle certidumbre al contrato, y que prácticamente entre este año y el que viene finalizan, si no todas, casi todas, ¿no?

¿Qué es lo que se está pidiendo? Lo que se está pidiendo es que se diga exactamente qué es lo que se pretende y si realmente hay una planificación global a la hora de sacar las concesiones, cuáles van a ser los criterios. Ya, y usted también seguramente lo conoce, hay un informe del Consejo para la Defensa de la Competencia de Andalucía que, ya en diciembre de 2012, le decía textualmente —y le leo la página 97—: «En este sentido, no estarían justificados ni los plazos iniciales demasiado largos, así como las prórrogas, puesto que ambas circunstancias pueden provocar un cierre del mercado desproporcionado, ya que se ha de tener en cuenta que el objeto de estudio, la competencia, tiene lugar en el acceso al mercado». ¿Por qué digo esto? Hombre, porque ya en 2012 el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía les decía que evi-

taran los plazos largos, pero también que evitaran las prórrogas, y cinco años después se sigue manteniendo esa situación.

Y por último, y ya termino, manteniendo, señor consejero, y permítame, lo que debería ser a nuestro juicio la comparecencia o la filosofía de una comparecencia, y es que, aunque a veces no lo parezca, o antes no lo ha parecido, es la oposición la que pregunta y es el Gobierno el que da las explicaciones. ¿Se va a seguir manteniendo esta situación durante mucho tiempo? ¿Tiene previsto el Plan Andaluz del Transporte en autobús? ¿Cuál es el modelo que pretenden utilizar para las nuevas concesiones? ¿Cuándo van a hacerlo y cuándo se va a restaurar en cierta manera esa situación normal? Y lo que le he dicho antes: ¿cuántos procedimientos se han licitado y cuántos han sido recurridos?

Y por último, y permítame que le haga una reflexión, y no se lo tome usted a mal, como usted dice a mero título descriptivo..., pero en relación a una expresión que usted ha utilizado en la comparecencia anterior, cuando decía..., se refería a la falta de urbanización de los terrenos en Huelva porque el Gobierno del Partido Popular había desatendido su responsabilidad. Y que —otra frase que también me ha gustado— no se puede ser tan condescendiente con las obligaciones de otros y tan vehemente..., perdón, condescendiente con las obligaciones propias y tan vehemente con las obligaciones de otros.

Yo le pregunto —y termino—, haciendo un llamamiento a su clara y conocida neutralidad en sus manifestaciones como miembro del Gobierno de Andalucía, que casi nunca hace referencia a otros gobiernos de otras comunidades autónomas, ¿cree usted que mantener más de ciento veinte concesiones de líneas de transporte con contratos vencidos desde hace más de cinco años es un ejercicio de desatender su responsabilidad o es fruto del azar?

Gracias, señor consejero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Me alegra que tome usted nota de algunas frases que yo he dicho, está bien, ese es un ejercicio interesante de ir incorporando... Pero lo importante sería que lo incorporara no solo al lenguaje, lo importante sería que lo incorporara a la práctica política allá donde han tenido cosas que son manifiestamente mejorables, esa es la cuestión. Por lo tanto, yo le agradezco que acabe pareciéndole bien la reflexión, pero me parecería mucho mejor que lo acabara, como digo, incorporando las cosas que de verdad tienen que ver con el servicio a los ciudadanos en la comparecencia anterior o en esta.

Yo le he señalado cosas que no son contradictorias. Mire, hemos renovado cuatro, hay 26 más en los trabajos en marcha para hacer la licitación de los contratos. Le he dicho antes que están siendo recurridas sistemáticamente por el sector, no cosa que sea ajena al resto del territorio nacional, lo están haciendo en uso

de lo que sus derechos como transportistas o como ciudadanos en general les asisten. Pero, evidentemente, ese recurso, que forma parte de sus capacidades y sus derechos, introduce elementos de ralentización y dilación, eso es así. Y eso no es contradictorio con lo que le he dicho antes. Efectivamente, el Ministerio de Fomento ha creado un grupo de trabajo —no es contradictorio, no tiene nada que ver, son cosas perfectamente compatibles— para el diseño de una fórmula tipo para la revisión de las tarifas de los servicios de transporte cuando se trate de hacer esa traslación de lo que la Ley de Desindexación de la Economía Española establece en el real decreto que se implante.

Por lo tanto, pues hay que hacer la revisión periódica de las tarifas y no se hace con el IPC, se hace ya con otras fórmulas. Por tanto, eso es una condición sin la cual no es posible seguir avanzando. Y afecta, como le digo, a Andalucía, afecta al conjunto de la comunidad autónoma y afecta a las propias concesiones que en el ámbito intercomunitario... Pues las concesiones cuando están dentro de la propia comunidad autónoma el competente es la comunidad autónoma, cuando son concesiones que trascienden lógicamente las fronteras de una comunidad autónoma el competente es el Ministerio de Fomento para hacerlo, y también está sujeto a su propio proceso, y que, por cierto, también son recurridas las tareas que pone el ministerio en marcha.

El problema no lo diré en términos de buscar justificaciones, pero al final la problemática es una problemática general de todas las comunidades autónomas y lo estamos haciendo, con la descripción de las dificultades y los obstáculos que le he señalado, a la máxima velocidad posible.

Habla usted del sector, yo al sector le tengo un extraordinario respeto, está haciendo un gran esfuerzo por, efectivamente, hacer una renovación de la flota y con ello pues mejorar las condiciones de la prestación del servicio tanto en términos de calidad como en términos de accesibilidad; una cuestión no baladí, porque yo creo que, aparte de cumplir las obligaciones que la ley establece en términos de hacer accesibles todos los transportes públicos, hay también un signo de lo que, en definitiva, tiene que ser trabajar por la igualdad de oportunidades también en el acceso al transporte público.

Pero mi preocupación fundamental no es el sector, son los ciudadanos. Nosotros estamos aquí para prestar servicio a los ciudadanos. Y el sector, que, insisto, tiene toda nuestra consideración y respeto, al final es un instrumento más, como son las administraciones. Ellos con un legítimo afán de negocio, legítimo, para eso invierten, para ganar dinero lógicamente, pero lógicamente las actuaciones que rigen las decisiones de la Administración tienen que estar mirando al conjunto de ciudadanos, que no tienen por qué ser incompatibles con el sector, evidentemente. Yo creo que son planteamientos perfectamente compatibles. Pero, como usted hace mucha referencia al sector y se olvida de los ciudadanos, pues yo quiero colocar también en lo alto de la mesa que la obligación de la Administración es actuar en función del interés general del conjunto de los ciudadanos.

Además, es que esto es lo que yo tenía que decirle en relación con su intervención.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/APC-000600. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de selección seguido para la cobertura de los puestos directivos de gerencia, direcciones provinciales y direcciones de áreas de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente comparecencia, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, a fin de informar sobre el proceso de selección seguido para la cobertura de los puestos directivos de gerencia, direcciones provinciales y direcciones de área, de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Para ello tiene la palabra el señor consejero por quince minutos.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Comparezco para informar acerca del proceso de selección seguido para la cobertura de los puestos directivos de gerencia, direcciones provinciales y direcciones de área de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

AVRA aprobó el pasado mes de noviembre sus nuevos estatutos, que, como ya expliqué en su momento ante esta comisión, han venido a sustituir a los primeros estatutos vigentes desde el año 1985, y se constituye en este momento después de haber, lógicamente, superado lo que representaban estatutos que rigieron la vida de la antigua Empresa Pública del Suelo, hoy sustituida en términos funcionales por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Esos estatutos establecen en su artículo 8.2 los órganos directivos de la agencia: la dirección general, la gerencia y las direcciones provinciales. El director general, cuyo titular tiene consideración de alto cargo, fue nombrado por el Consejo de Gobierno el pasado día 24 de enero, pero lo que se hacía era ratificar lo que se había hecho el 22 de septiembre del 2015 en base a los antiguos estatutos. Esto, obviamente, era la obligación que había con la puesta en marcha de los nuevos estatutos de hacer ese nombramiento en base al cumplimiento de la legalidad en ese momento, como digo, que es la aprobación de estos nuevos estatutos.

Respecto al personal directivo, su nombramiento se realiza también por el Consejo de Gobierno, tal y como marcan los estatutos, al tener consideración de personal directivo profesional o empresarial. En el proceso de selección, les informo que se han aplicado los principios de publicidad y libre concurrencia a todo proceso, en cumplimiento del Estatuto Básico del Empleado Público y de los estatutos de AVRA. En el artículo 31, si ustedes leen, se dice textualmente: «Se llevará a cabo mediante procedimiento que garantice la publicidad y la concurrencia».

De esta manera la convocatoria para estos puestos se hizo pública a través de los canales de comunicación de la agencia y la consejería, y también en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*. Tras recibir las propuestas en el plazo estimado, AVRA realizó un análisis exhaustivo de la documentación presentada por

los candidatos, y tras este primer filtro continuaron en el proceso de selección quienes cumplían los requisitos exigidos. A continuación, la unidad de recursos humanos de AVRA realizó entrevistas personales, en las que ha participado también el director general; entrevistas en las que se han tenido especialmente en cuenta los principios de mérito y capacidad, así como los criterios de idoneidad.

En base a ello, el equipo técnico y profesional que ha participado en estas convocatorias emitió un informe con las candidaturas finalistas. Quiero resaltar que en todo momento se ha velado por cumplir una representación equilibrada de hombres y mujeres en los términos que fija la Ley 12/2007, y la legislación básica estatal en materia de igualdad.

El 27 de marzo de este año, el consejo rector de AVRA fue informado de los candidatos seleccionados, así como el procedimiento empleado. Una vez cumplido este trámite, el Consejo de Gobierno aprobó en la sesión del pasado 11 de abril los nombramientos. Se han tenido en cuenta los méritos, capacidades y se ha valorado también, como les señalaba antes, la idoneidad para el desarrollo de las tareas y funciones propias de estos puestos, habiéndose valorado igualmente factores relevantes en los puestos directivos, como es el compromiso con los objetivos de la organización.

Desde el 11 de abril se está produciendo la incorporación progresiva de ocho de las nueve personas que fueron nombradas ya, porque el director de la agencia de Granada ha renunciado al puesto. Concretamente no ha obtenido permiso para tener una excedencia por razón de servicios especiales desde otro puesto de funcionario que tiene en la propia Administración de la Junta de Andalucía. En este momento, se están arbitrando los mecanismos necesarios para dotar el puesto vacante, para poder volver a reiniciar el proceso de selección en el caso de Granada, como les he señalado.

En tres casos las personas seleccionadas formaban parte del personal de AVRA, en concreto el gerente había sido responsable del parque público de vivienda durante los últimos cinco años, y los directores provinciales de Córdoba y Almería venían ocupando estos mismos puestos en funciones durante los últimos años.

Paralelamente a este proceso, y al objeto de poner en marcha la estructura de una manera sincronizada, AVRA ha convocado el proceso de selección de los directores de las cuatro áreas que configuran su estructura: administración general, económico-financiera, operaciones y gestión del parque público de vivienda.

En estos casos se han vuelto a aplicar los mismos principios y criterios que se han mencionado: garantizar un proceso con transparencia y libre concurrencia, la igualdad, el mérito, la capacidad y la idoneidad.

De esta manera, se han realizado las acreditaciones presentadas por cada candidato, siguiendo el mismo proceso que en el caso anterior. En este caso, y tal como establece la normativa, no ha sido necesario su nombramiento por el Consejo de Gobierno, sino por resolución del consejero de Fomento y Vivienda, que es..., o será, perdón, será nombrado por el consejero de Fomento y Vivienda en los próximos días. Todos ellos se encuentran ya incorporados en sus responsabilidades, tal como les he señalado, salvo el caso de Granada.

Como ustedes saben, estas tareas están centradas en la gestión del mayor parque de vivienda autonómico de este país, con 50.250 inmuebles; la gestión de los bienes inmuebles, titularidad de la agencia; suelos productivos y residenciales preparados para acoger industrias y viviendas, cuya venta está ayudando a la normalización financiera de la agencia tras el duro quinquenio de ajuste entre el 2010 y 2015, y lógicamente los ingresos producidos están permitiendo también la producción de nuevos proyectos, recuperar proyectos que fueron paralizados y, por tanto, reinvertir en proyectos que permitan la mejora del parque público de vi-

vienda y la nueva construcción. Por otro lado, también, la gestión de las fianzas por arrendamientos, que desde que está bajo la responsabilidad de AVRA ha mejorado notablemente sus resultados, contribuyendo así, aunque sea modestamente, a mejorar la tesorería de la Administración andaluza.

No es poca ni fácil la tarea que desempeña la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, una tarea que la plantilla de AVRA, experimentada en estas parcelas de la gestión pública, está realizando adecuadamente. Pero que, sin duda, mejorará desde el momento en que, una vez finalizado el proceso de interinidad obligada, hasta que han sido aprobados los estatutos, ha sido posible dotar a la organización de una cadena de mando que venía necesitando.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra el portavoz de Podemos, el señor Gil de los Santos. Cuando usted quiera.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta. Gracias, señor consejero.

Señorías, quiero comenzar mi intervención resaltando que hoy lo hago en calidad de suplente de mi compañera Carmen Molina, que, por motivos de salud, no puede asistir a esta comisión. Espero que se recupere pronto, se incorpore a sus quehaceres en esta comisión y que prosiga con el buen trabajo y mejor desempeño que viene realizando en la misma.

Señor consejero, el motivo de la siguiente comparecencia era solicitarle que nos informara del proceso seguido en el reclutamiento y selección de los ocho directores provinciales y del gerente de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

En primer lugar, queríamos conocer por qué este proceso se ha alargado sobremanera en el tiempo; cuáles son los motivos que han dado lugar a que se convoque en dos ocasiones diferentes, y por qué una vez sustanciada la segunda ocasión parece que aún no se ha cerrado definitivamente el mismo. Que nos informara de cuál había sido el sistema por el que han sentado las bases del concurso, y de cómo y quién ha ponderado la selección del personal elegido. Entendemos que es interesante para esta comisión y para el personal de esta agencia conocer cómo se incardina el proceso de selección de directivos con la política de personal de la agencia.

Le agradecemos su explicación. No obstante, queremos hacer mención y reseña de algunas cuestiones que consideramos que no han quedado debidamente aclaradas en su comparecencia.

Primera laguna de su explicación. No ha quedado suficientemente explicado ni aclarado por qué la Agencia de Vivienda y Rehabilitación ha estado funcionando —sin menoscabo, entendemos— más de dos años con directores provinciales provisionales.

Segunda omisión. Hay un proceso de selección sin un tribunal de selección. Ya estaba omitido en el primer proceso de selección quién ha evaluado curricularmente a los candidatos. Ha hecho mención sobre la

unidad de recursos humanos de AVRA y también sobre un equipo técnico. Le agradecería que explicara en detalle si han sido estos, y cuáles han sido sus componentes, los que han hecho la evaluación curricular.

Y tercera cuestión fundamental y alarmante. De ocho directores provinciales, seis son hombres y dos son mujeres. Repito, de ocho, seis hombres y dos mujeres. El gerente, un hombre. Permita que le lea.

Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, artículo 11.1: «Se garantizará la representación equilibrada de hombres y mujeres en el nombramiento de titulares de órganos directivos de la Administración de la Junta de Andalucía cuya designación corresponda al Consejo de Gobierno».

Decreto 174/2016, de 15 de noviembre, por el que se aprueban los estatutos —esos nuevos que usted comentaba antes— de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA. Artículo 30.3: «Régimen jurídico del personal y selección. En su provisión se velará por la representación equilibrada de hombres y mujeres, conforme a lo establecido en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y en la legislación básica estatal en materia de igualdad». El nombramiento de directores provinciales de AVRA contraviene, por tanto, la legislación básica, recogido en los estatutos de AVRA, además, sobre igualdad.

Como ha dicho antes, las leyes están para cumplirlas o para modificarlas. Y yo le pregunto a usted, señor consejero, ¿va a cumplir la Ley de Igualdad o la va a cambiar?

Señor consejero, ¿para cuándo la consolidación de los puestos de trabajo? ¿Para cuándo la dotación presupuestaria que termine con la temporalidad? ¿Para cuándo la gestión profesional? ¿Para cuándo, en resumen, una política de personal pública, transparente, basada en el mérito y la capacidad, y firmemente comprometida con la igualdad? Que con estos nombramientos se está viendo comprometido y se está viendo vulnerado el derecho a la igualdad recogido en las leyes.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, podría hacer una... En fin, por respeto también a la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, socios de ustedes, no quiero extenderme, pero desde el comienzo de esta legislatura el responsable de este departamento, que soy yo, planteamos que había que hacer la adaptación a la ley, a la ley en Andalucía, de los Estatutos de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, a la Ley de Administración andaluza, la LAJA, y a la Ley de Ordenación del Sector Público, que ya estaba publicada. Por tanto, se pudo haber hecho antes y no se hizo. Pero forma parte... No quiero hacer ningún juicio negativo de la historia, simplemente describo lo que hay.

En esta legislatura nos planteamos hacer la obligatoria adaptación de los estatutos a esas dos normas, a la Ley de la Administración de la Junta de Andalucía y a la Ley de Ordenación del Sector Público, que había

que acometer. Y, por tanto, lo que hemos hecho ha sido, aprobados en noviembre los estatutos..., no sé de dónde habla usted de las dilaciones y de los procesos largos, los estatutos se aprobaron en noviembre. Y a partir de entonces es cuando se empieza a cumplir lo que, en la estructura de mandos, se establece para la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Y lo hemos hecho con arreglo al principio de transparencia, y lo hemos hecho con arreglo a los principios que rigen las normas, que están publicados. Yo les he señalado antes, no sé si usted ha estado atendiendo lo que yo les he leído, y se lo he leído para que no haya lugar a dudas. Un seguimiento escrupuloso de lo que establece la norma: publicación, concurrencia, valoración por los órganos competentes y mérito, capacidad e idoneidad.

Y en relación con la idoneidad, porque es mérito, capacidad e idoneidad... Luego, haré referencia a lo del cumplimiento de la ley, naturalmente que cumplo la ley. Mire usted, yo dije en mi toma de posesión, que no es la primera que he hecho, he tenido otras muchas responsabilidades... Cuando uno jura o promete, igual que usted lo ha hecho también, lo que hace es decir que va a cumplir y a hacer cumplir la ley. Eso es lo que estamos haciendo. Entonces, le haré una referencia al supuesto incumplimiento que usted atribuye, que yo creo que no se ha leído bien los papeles. Si los hubiera leído, entendería que no ha habido ningún incumplimiento sobre la ley que contraviene supuestamente, según usted, la Ley de Igualdad. Se lo haré a continuación.

Lo que hemos hecho ha sido, como le decía, que los principios de concurrencia, por tanto, publicación en boletines. En la página web lo puede consultar. El proceso está terminado, pero es revisable en cada uno de sus pasos. Y, por tanto, no hemos hecho nada de tapadillo. Hemos hecho las cosas con arreglo a esos principios de publicidad, de concurrencia y de transparencia, sin ocultar nada.

Y hemos puesto, efectivamente, los cargos que había contemplados en los estatutos, ni uno más. Y, por supuesto, no representan ningún incremento de plantilla en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, ninguno, ya existían los puestos. Por lo tanto, no tiene ninguna componente presupuestaria añadida.

Y a los principios de publicidad, concurrencia y transparencia, mérito y capacidad, también les señalaba antes el de la idoneidad. Y ser idóneo, con arreglo a lo que dice la ley en el ámbito de la Administración General del Estado es ser honorable, lo dice la Ley 3/2015, de 30 de marzo, que analiza, efectivamente, el concepto de idoneidad. Y son personas idóneas quienes reúnan honorabilidad y la debida formación y experiencia en la materia. Idoneidad, que debe ser apreciada tanto por quien propone como por quien nombra.

Hemos respetado el principio de igualdad de género. Y lo hemos respetado, lógicamente, mientras que se ha podido. ¿Y por qué le hago esta aclaración? Mire usted, no son nombramientos discrecionales cuando se conforma un Gobierno, donde el presidente o presidenta del Gobierno decide: este es consejero, aquel es tal, o un delegado... No, no, aquí hay un principio de concurrencia, usted tiene que elegir con arreglo a ese principio sobre los que se presentan. Si hay un menor número de personas de un género o de otro está condicionado, claro. Mire usted, es que hay una... Pero bueno, la regla... Mire usted, si se sacan unas plazas a cubrir y hay 10 mujeres peticionarias y solo dos hombres, dígame usted cómo se cumple el principio de igualdad en ese caso, dígame cómo, porque estamos hablando de un proceso de libre concurrencia. ¿Estamos conculcando la ley por eso? Si no hay concurrencia porque hay nada más que dos hombres que participan en el proceso, dígame usted cómo lo hacemos. Por lo tanto, se trata de cumplir la ley en función de en un principio de concurrencia cuáles son los que... Vaya usted a unas oposiciones normales del ámbito sanitario, judicial, educativo, de lo que usted quiera. El principio de igualdad se podrá plantear en función de quién con-

curra y quién reúna los requisitos de idoneidad, de capacitación, porque al final esto está predeterminado, no es la conformación de un Gobierno, donde el presidente del Gobierno decide que, efectivamente, pueda haber un equilibrio en cuanto al género, en las responsabilidades que ocupan los responsables del Gobierno, o de cualquier otro organismo que se nombre de forma directa...

[Intervención no registrada.]

No, eso es lo que dice la ley, pero le estoy diciendo, si usted me está diciendo, el proceso de..., para cubrir los puestos... Si los puestos hubiese sido posible cubrirlos directamente, de forma digital, podría usted estar apelando a que efectivamente hubiese una equiparación. Si los procesos se cubren por la vía de la publicidad, de la concurrencia, del mérito y de la capacidad, y no hay personas que concurren con suficiencia de un género o de otro, está predeterminada una parte de la decisión. ¿O cómo quiere usted que lo hagamos, obligamos a gente del otro género que no ha participado a que concurren, si es un proceso de libre concurrencia?

[Intervención no registrada.]

Pero..., pero si no es un problema de invitación. Que con la publicación en los medios públicos está invitado todo el mundo que quiera participar. Es que la interpretación que usted hace no sé cuál es. No tiene ningún fundamento. No, no, no tiene ningún sentido.

Se trata de que de las personas que concurren, y de las que cumplan los criterios de capacitación y de idoneidad, efectivamente, de los que quedan en la selección, haya que aplicar el principio de igualdad. Es lo que hemos hecho, escrupulosamente. Como lo puede usted constatar. El expediente está para que lo pueda consultar cualquier ciudadano y, por supuesto, mucho más un representante de la soberanía popular como es su caso. Pues puede pasar por la consejería, tiene a disposición el expediente completo, y verá cómo hemos cumplido escrupulosamente ese principio, insisto, desde la limitación que representa que, cuando hay una concurrencia pública libre, pues no tenemos la certeza de que va a haber un número equivalente, o similar, de un género o de otro. Porque no se trata de una libre designación, donde sí sería exigible al que nombra que mantuviera ese equilibrio que la ley establece. Aquí se trata de un principio de concurrencia. Concurren las personas que lo consideran oportuno, y de los que lo consideran oportuno hay que ver quién reúne los requisitos: quién tiene la titulación, la experiencia, la capacitación y la idoneidad. Y sobre eso, efectivamente, hay que aplicar ese principio que la ley establece. Es lo que hemos hecho.

Por tanto, yo le invito a que..., para salir de dudas, no para establecer una controversia con usted, para que salga de dudas, consulte el procedimiento, que está perfectamente disponible y no se quede con la duda de que estemos incumpliendo la ley. Que, por supuesto, estamos siendo escrupulosos en el cumplimiento de la legislación.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-001673. Pregunta oral relativa a las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral. Pasamos a la primera, relativa a las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Almería, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y la realiza la señora Bosquet.

Tiene usted la palabra.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días, señor consejero.

El pasado 29 de junio de 2016, en esta Comisión de Fomento y Vivienda, pues se suscribió y se aprobó por todos los grupos parlamentarios una proposición no de ley de apoyo a las líneas ferroviarias en la provincia de Almería, que está tan sumamente denostada e inmersa en el más absoluto y total ostracismo. En esa proposición no de ley se reconocía la precaria situación, como digo, que tienen estas líneas ferroviarias de mi provincia. Si bien, obviamente, este grupo sabe que el peso competencial en materia de infraestructuras ferroviarias, pues quien lo tiene es el Gobierno central. Pero la verdad es que la reforma del Estatuto de Autonomía, que se produjo en el año 2007, pues incluyó la adquisición competencial de los servicios ferroviarios de pasajeros intrautónomicos, independientemente de quién fuera el titular de la infraestructura, por lo que la Junta de Andalucía contaría con la posibilidad de asumir las competencias de gestión de las redes ferroviarias de cercanías.

Cuando se registró esta pregunta por parte de este grupo parlamentario, que fue en el mes de octubre, yo la he tenido ahí guardada, y es verdad que, tras registrar esta pregunta, tanto la delegada del Gobierno en Almería como el subdelegado de Fomento en Almería, pues, hicieron manifestaciones en el sentido de decir que, bueno, que se iba a estudiar la viabilidad de la posibilidad de esta red..., de poner en práctica esta red de cercanías. Y no solamente por la línea que yo le digo, referente al Corte de Santa Fe, la zona del Bajo Andarax, sino que también se habló incluso de unir los pueblos del Poniente. Yo no le voy a preguntar por el Poniente, porque entiendo que eso sería ir más allá, y creo que también hay que tener los pies en la tierra y primero saber lo que tenemos.

Esta línea del..., metropolitana del Bajo Andarax, que englobaría a cerca de 30.000 personas, pues la verdad que se cerró hace décadas, pero existe, existía. Estamos hablando de una línea donde se desplazarían 40.000 ciudadanos, o sea, por la población que tiene. Y que, obviamente, pues sería un modo alternativo de poder ir desde la capital, pues hasta Santa Fe, atravesando todos los pueblos que van hacia ella. Estamos hablando de ciudades..., perdón, de municipios, donde obviamente muchos son, ciudades dormitorio, en el sentido de que hay un desplazamiento continuo.

Este proyecto, el proyecto de recuperar esta línea del Bajo Andarax, conocido como el Corto de Santa Fe, pues no es nuevo, sino que ya lo solicitó la Asociación de Amigos del Ferrocarril y la Cámara de Comercio. Y en el año 2011 incluso se presentó un proyecto por parte de Comisiones Obreras, que llegó hasta a cifrar el coste del mismo, y la verdad es que no alcanza ni al millón de euros. Que es mucho menos que los 60 millo-

nes que costó cuando, en su día, se puso en servicio la línea C5, de cercanías de Sevilla, la comarca del Aljarafe. Y, en Almería, desde luego que no queremos ser tampoco menos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora BOSQUET AZNAR

—Acabo.

Yo le digo que esta línea, por ejemplo, ya está casi hecha, solamente habría que elevar algunos andenes, adelantar locales y accesos a la misma. Estamos hablando de que es una línea que está, que tiene ya la línea férrea, incluyendo la catenaria y las estaciones. Yo le digo, a la vista de registrar esta pregunta, a la vista de las posteriores manifestaciones de los responsables políticos de este gobierno allí en Almería...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, siento decirle que le corto ya.

La señora BOSQUET AZNAR

—... que me dijera exactamente qué es lo que ha hecho en estos seis meses desde que se registró esta pregunta, y desde las manifestaciones de esos responsables qué...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señora Bosquet, vamos a ver, la situación ferroviaria en Almería, en lo que se refiere a las competencias que el Gobierno de la Nación tiene, y las cercanías también son competencia del Gobierno de la Nación, en Almería, en Sevilla, en Jerez, en Santander, en Zaragoza y en el conjunto de ciudades españolas, pues es bastante lamentable, como es más que notorio... Yo creo que las manifestaciones de empresarios y de ciudadanos en general en estas últimas fechas dejan de manifiesto que efectivamente el Gobierno de España no está cumpliendo mínimamente con sus obligaciones en materia de comunicación por ferrocarril. Y ya no me refiero solo a la continuación y a la articulación de lo que suponen los corredores ferroviarios, el del Mediterráneo y la inversión contenida en este año, que son 2 millones de euros raquíticos con respecto al año

pasado, que había cien. Y sobre todo en los plazos y en los horizontes en los que efectivamente debe estar terminado para..., bueno, inducir competitividad en la economía, porque es fundamental.

Lo que usted plantea tiene que ver con la movilidad más de ciudadanos que de mercancías en el ámbito casi metropolitano, ¿eh?, ámbito interurbano pero de corta distancia. En cualquier caso, es competencia del Gobierno de la Nación, es competencia del Ministerio de Fomento. El Plan PISTA sabe usted que es el documento, el horizonte que planifica las inversiones en el horizonte del 2020. En ese horizonte del 2020 no está contenida esta intervención. Se lo quiero decir con toda claridad, y por tanto no voy a alentar expectativas falsas. Eso no es óbice para que por la vía del estudio, que es lo que la delegada del Gobierno, a la que usted hace referencia, el comentario, y el propio delegado de Fomento, pudieran hacer. Nosotros podemos, efectivamente, iniciar un análisis de cuál sería la viabilidad, en términos de inversión, en términos de demanda, en términos, por tanto, de sostenibilidad económica, y de sostenibilidad de cierto equilibrio financiero, para trasladar al Ministerio de Fomento la conveniencia de que se aborde esta inversión. Pero, como le digo, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, que es el compromiso que tenemos, con financiación cierta, para llegar al 2020 ejecutando todo lo que nos hemos comprometido en ese documento, que es la ruta, la hoja predeterminada, ahí no está contenido. Por tanto, no le aclaro nada que usted no sepa, porque el documento está aprobado por el Consejo de Gobierno, es público y se puede consultar. Y, le reitero, no es incompatible con que podamos ir haciendo esa tarea de armar de razones una demanda que pueda tener fundamento para que esos argumentos sean suficientes para que el Gobierno de la Nación acabe atendiendo esa demanda. Ahí sí podemos trabajar, ahí sí podemos avanzar, porque, como le digo, ver la viabilidad, el coste que tendría la implantación del servicio, la demanda que lo sostendría y el equilibrio financiero, siendo conscientes de que todos los sistemas de transporte urbano y metropolitano suelen ser deficitarios, pero, en fin, de eso ya partimos. Pero, en cualquier caso, un cierto equilibrio financiero —como le decía— que tenga también que plantearse. Sí es una cuestión que podemos trabajar en la vía del análisis...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... en la vía del análisis y de las propuestas para trasladarlas al ministro de Fomento, que es, en definitiva, el competente en la materia.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000515. Pregunta oral relativa al desdoblamiento de la carretera A-2078

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta también por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa al desdoblamiento de la carretera A-2078, formulada por el señor Romero. Tiene usted la palabra.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta. Señor consejero, buenos días.

Bien, yo le voy a preguntar por una cuestión que ambos sabemos que no nos coge por sorpresa ni a usted ni a mí, porque es un asunto que llevamos tratando durante ya mucho tiempo y que, efectivamente, está incluso incorporado en los presupuestos del ejercicio 2017, en ese acuerdo de presupuestos entre su formación, la formación política o el gobierno, y Ciudadanos, ¿no?

Yo le hablo sobre, precisamente, ese triángulo que existe o que se conoce como el de Jerez-Rota-El Puerto de Santa María, que engloba tres comunicaciones importantes: la A-491, la A-2075 y, concretamente, que es la que yo le pregunto, la A-2078, sobre el desdoblamiento de la A-2078. Yo se lo cuestiono porque..., y lo hemos llevado a ese acuerdo de presupuesto, porque no es una reivindicación concreta de Ciudadanos sino —como usted bien sabe— es una reivindicación y una petición desde hace ya mucho tiempo por parte de toda la ciudadanía de la comarca y especialmente de todos los roteños. ¿Por qué? En esa plataforma que ya se ha creado, incluso están presentes y están..., la componen todos los miembros de la sociedad política, de la sociedad civil, empresarios... Porque —como digo— es una cuestión ya de sentido común, ¿no?, y porque también Rota, concretamente, como todos sabemos, es un punto destacado a nivel turístico y a nivel económico también dentro de la provincia de Cádiz, ¿no? Pero, ya no solamente por eso, sino también por el nivel o la cantidad de siniestros, de accidentes que está habiendo y que llevan ocurriendo durante mucho tiempo, con muchas muertes incluso también, ¿no? Día sí, día no, o semana sí y semana no, nos encontramos con noticias relacionadas con accidentes en este tramo entre Jerez y Rota. Y también porque hay que tener en cuenta que precisamente por ese municipio turístico, que es Rota, tenemos un nivel de presencia de tráfico muy importante: 2.100 vehículos al día durante el año entero y, especialmente en verano se multiplica por dos hasta llegar a casi los 5.000 vehículos al día. Entonces —como le decía— no es una reivindicación nuestra, sino que es de justicia, es de necesidad y también está recogido en el Plan de Ordenación Territorial de la Costa Noroeste. Por cierto, no quiero que se me olvide, esa siniestralidad no la defiende yo ni la pongo en valor yo, o la comunico yo, sino que es la propia Dirección General de Tráfico la que pone como uno de los puntos más negros de toda la geografía española.

Entonces, partiendo de la base de que tenemos ese acuerdo de presupuesto y también reconociendo que ya ha habido, y seguramente ahora me lo explique mejor, una partida presupuestaria importante para la mejora en cuanto a la señalización vial, tanto vertical como horizontal, y un pequeño arreglo —digámoslo así— yo le pregunto concretamente por el nivel de cumplimiento o en qué situación se encuentra ese proyecto de

desdoblamiento, que es realmente lo que necesita la ciudad, lo que necesita la comarca y lo que solucionaría todos los problemas que yo le acabo de plantear en esta pregunta.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señor Romero, efectivamente, el compromiso que asumimos estamos cumpliéndolo. Usted señalaba, yo creo que hacía referencia en el Pleno del Parlamento hace pocos días, después de una conversación con usted, precisamente, al proyecto que tenemos ya aprobado desde el día 24 de marzo, que desde el pasado 17 de abril tiene ya el alta de operación a través de la Dirección General de Fondos Europeos para hacer una inversión que va a representar exactamente 971.356,99 euros en la mejora de las condiciones de seguridad de este vial.

¿Terminamos con esto nuestro compromiso? No, el compromiso es que en el año 2018 podamos incorporar..., esta obra la vamos a adjudicar en un plazo breve —como ya le digo—, se inicia la licitación dentro de pocas semanas. Haremos también una inversión en el año 2018 que vaya reduciendo esos niveles de siniestralidad en la carretera.

El desdoblamiento completo, convertir esa carretera en un eje desdoblado representa una inversión muy cuantiosa, en torno a los 40 millones de euros. No está contemplado en el programa del Plan PISTA, en el primer escenario. Decirle ciertamente las razones en términos de índice medio diario que aconsejan los desdoblamientos, sería deseable hacerlo en todos sitios que podamos, pero allí estamos hablando de una incidencia media diaria de 6.600 vehículos día, ¿eh?, que está por debajo de lo que había en 2007, que eran 7.200. Y, en consecuencia, los criterios generales para el desdoblamiento de vías tienen que estar, además de la disponibilidad presupuestaria, cuando estamos entre diez y doce mil vehículos que justifiquen socialmente el desdoblamiento.

Pero teniendo ese horizonte como objetivo, y el proyecto vamos avanzándolo en lo que sería la solución —digamos— óptima, la mayor, que es el desdoblamiento, estamos haciendo acercamientos parciales. Este proyecto que antes le señalaba estaba licitado ya, por lo tanto, mejoraremos con ello la seguridad vial. Y en el 2018 tenemos el compromiso, que hemos trasladado con su formación y con usted, de, efectivamente, incorporar otra partida, que posiblemente pueda estar en torno a dos millones de euros, para seguir mejorando las condiciones de seguridad de esta vía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/POC-000721. Pregunta oral relativa al área logística de Motril

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que sería, en este caso, la número 4, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa al área logística de Motril. Y, para ello la formula el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, el desarrollo del área logística de Motril es fundamental para el desarrollo económico de la costa de Granada, de toda una comarca como es la costa de Granada, así como el impulso de su puerto como centro neurálgico de tráfico de mercancías.

¿Cuándo tiene previsto la Consejería de Fomento avanzar en el desarrollo del área logística de Motril?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, nosotros somos conscientes de la importancia que tiene para el desarrollo del puerto, de las comunicaciones, de las expectativas industriales y logísticas, el desarrollo de esta área.

Hay una dificultad inicial de la que partíamos, que está en buena medida resuelta: en el Plan General de Ordenación Urbana de Motril se planteaba este centro de transportes anexo a un parque empresarial de uso industrial que ha sido, como consecuencia de la caída de la demanda en estos años de crisis, pues imposible desarrollar por parte de la iniciativa privada que tenía que haberlo desarrollado junto con el propio ayuntamiento. Digamos, ese es el punto de partida y lo que explica por qué no se haya hecho. Allí ya tiene suelo la propia Agencia de la Vivienda y Rehabilitación, la Autoridad Portuaria y muchos terceros particulares, que son los que acaban teniendo que ponerse de acuerdo para el desarrollo de esta solución.

¿Qué es lo que hicimos? Pusimos en marcha un proceso, una vía que aunara voluntades de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, tenedora de una parte de los suelos —la antigua EPSA—, de la Agencia de Puertos de la Junta de Andalucía —dos agencias dependientes de la consejería—, de la Autoridad Portuaria de Motril y del propio Ayuntamiento, de forma que se pudiera hacer un acuerdo..., redactamos un convenio para

ello, un acuerdo que permitiera superar las dificultades técnicas que se cifraban fundamentalmente en que la junta de compensación del PUE1, con todos los propietarios que engloba, en las parcelas de lo que era el suelo industrial, estuviesen de acuerdo con el itinerario que marcábamos, ¿no?

El pasado mes de marzo se consiguió alcanzar un acuerdo con todas las partes implicadas, estamos trabajando en estos momentos para la redacción del texto definitivo. Y, cuando esté definitivamente el convenio planteado, esta iniciativa tiene financiación dentro del Plan PISTA en el horizonte anterior al 2020, por lo tanto, se podrá ejecutar, porque es la voluntad del ayuntamiento, nuestra, de la Autoridad Portuaria y, en este caso, también manifestada con el acuerdo que se ha alcanzado con los propietarios de los suelos particulares.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor consejero, por su respuesta. Lo cierto es que el puerto de Motril, desde hace muchos años —usted ha explicado cuáles son las razones—, ha estado bastante infrutilizado y sigue a día de hoy infrutilizado, a pesar de que ya tiene una muy buena accesibilidad por autovía. La capacidad de expansión de toda el área productiva de la costa de Granada es sin duda inmensa, inmensa porque tiene una industria agroalimentaria muy potente en toda la comarca de la Costa de Granada. Y creemos que hay que pasar ya de las promesas a los hechos, porque hace uno o dos años no tenía esas infraestructuras, y ahora sí las tiene. Y, como decía, la industria agroalimentaria de la costa de Granada es muy potente y necesita un mayor apoyo, una mayor infraestructura logística, como el área logística de Motril.

Además, la presidenta de la Junta Andalucía recientemente visitó la zona y prometió para el año 2018 que se iba a licitar un CTM, centro de transportes de mercancías. ¿Existe por tanto un compromiso concreto de la Junta Andalucía para pasar de esas promesas a los hechos? Quiero decir, en concreto, que si se prevén para 2018 ya unas partidas. Usted ha dicho que en Plan Pista está incluido, pero para 2018 ¿tienen previstas partidas concretas y unos plazos concretos para el CTM y para toda el área logística? Es que es fundamental para el desarrollo de la costa de Granada, de todo lo que se denomina Costa Tropical, pero es un área urbana muy importante en la provincia de Granada y que, hasta ahora, no tenía el apoyo de infraestructuras básicas y elementales que sí existen en otros territorios.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Para reiterarle el compromiso de la Junta es inequívoco.

La diferencia aquí, respecto a otra red logística, estriba en que en otros sitios el promotor del área logística es la Junta de Andalucía, a veces acompañado de algún inversor particular, como es el caso de Antequera, pero aquí estamos hablando de suelos en los que hay propiedad de la Junta de Andalucía a través de fomento, hay propiedad del ayuntamiento, hay propiedad de la Autoridad Portuaria y hay propietarios particulares, a través de una junta de compensación. Claro, aunar la voluntad de todos es imprescindible para poder desarrollar la infraestructura, y tiene dos componentes: un área industrial y un área logística.

Ya le digo que estamos cerrando, definitivamente, el acuerdo después de haber hecho un proceso intenso por parte de conversaciones por parte del ayuntamiento con los propietarios. Y, evidentemente, la aportación de la Junta de Andalucía en términos de compromisos presupuestarios está contenida, sin ninguna duda, en los presupuestos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/POC-000634. Pregunta oral relativa a conexión ciclista entre Valdezorras y Alcosa, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, en este caso, va a ser la tercera, que nos la saltamos, propuesta por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, relativa a la conexión ciclista entre Valdezorras y Alcosa, Sevilla.

Y para ello la formula la señora Nieto. Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta, especialmente por la decencia que ha tenido de posponer mi pregunta.

Consejero, hace escasas fechas tuve ocasión de ir con mis compañeros del grupo municipal del Ayuntamiento de Sevilla a tener un encuentro con vecinos y vecinas de Valdezorras, una zona de Sevilla que, a buen seguro usted conoce y que tiene una serie de problemas, una parte de ellos vinculados al ayuntamiento, a los que no me voy a referir, porque no hay casos en el ámbito de esta comisión, pero sí, a una reivindicación que sostienen desde hace mucho tiempo con relación a su conexión ciclista con Alcosa.

El actual alcalde de Sevilla, el señor Espadas, fue muy beligerante en cuanto a la necesidad de que se hiciera esa conexión cuando todavía no era alcalde de la ciudad. Ha habido anuncio inminente de que el proyecto iba a materializarse, pero lo cierto y verdad es que así no ha sido. Recientemente, se ha aprobado, por fin, el presupuesto del Ayuntamiento de Sevilla, si es que había un impedimento por ese lado y también una moción que tiene que ver con las conexiones ciclistas en general. Y lo que queríamos saber, consejero, es qué plazo baraja la consejería para dar satisfacción a esta reivindicación y a este compromiso que se había adquirido con los vecinos y vecinas de Valdezorras.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Sí, señora Nieto, mire, el compromiso de la consejería está, está dentro del Plan Andaluz de la Bicicleta la conexión de Valdezorras—Alcosa—Aeropuerto Viejo. Y, por tanto, lo único de lo que estamos pendientes es que la firma definitiva del convenio con el ayuntamiento que nos permita la disponibilidad de los suelos.

Ocurre con Cádiz, cuando estamos hablando del circuito intramuros, el extramuros ya lo tenemos en licitación, el intramuros estamos pendiente de que el Ayuntamiento de Cádiz nos ponga los terrenos a disposición, si no, no podemos ejecutarlo.

Presupuesto tenemos, no hay ninguna dificultad, pero yo entiendo las dificultades que está teniendo el ayuntamiento, en estos momentos, qué es lo que está haciendo, porque la vía ciclista se ve afectada por el plan parcial del sector SUS-DMN-03, San Nicolás oeste, con un estudio detalle también del sector A y B Virgen de los Reyes, con un acuerdo suscrito con el Ministerio de Defensa y el ayuntamiento para la remodelación del enlace de la Ronda Supernorte en la autovía A-4, y además concurre en la vía ciclista, que hay una vía pecuaria que también interfiere, vamos, interfiere..., coincide en el tramo de Valdezorras y el enlace con la carretera A-4.

Estas son las razones por las que todavía no se ha resuelto, no porque haya falta de voluntad por parte de la consejería, ni del ayuntamiento, no porque haya falta de presupuesto, sino simplemente porque la gestión urbanística de un tema que tiene complejidad, porque al final interactúa, como interfieren otros procesos planteados en el PGOU, pues, en fin, está dando lugar a un proceso en términos de tiempo más lento de lo que nos gustaría. Y sí decirles, de todas formas, que también en relación con esto tiene que ver con Sevilla y tiene que ver con el entorno del Aljarafe, estamos ya casi al 25% la ejecución de la pasarela que conecta Sevilla con Aljarafe, pasando el puente que conectará, al final, San Juan de Aznalfarache con la red ciclista de Sevilla. Y para este verano estará terminado, porque ciertamente tenemos un compromiso, en este sentido, con el Ayuntamiento de Sevilla y con los ayuntamientos de la zona del Aljarafe, cerrado, y en este caso sí ha sido posible avanzar la conclusión, pero no tenga la menor duda de que, en cuanto tengamos solventados esos temas de orden urbanístico, presupuesto tenemos, y disponibilidad y voluntad también.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Consejero, entiendo que cuando, por parte del señor Espadas, se promovió la recogida de firmas en la barriada para que se hiciera esa conexión ciclista, y cuando se hizo como compromiso cierto, si su partido llegaba efectivamente a la alcaldía, como ocurrió, entiendo que todos esos problemas urbanísticos a los que usted hacía referencia ya estaban sobre la mesa.

Sería deseable que en un futuro, antes de establecer compromisos tan vehementes con vecinos a los que se les generan expectativas por una cuestión de pedagogía política también, se les ponga también sobre aviso de las dificultades que, luego, tiene la materialización de los compromisos, vayan a pensar que todo es un quede para conseguir votos, algo que seguro no estaba en la mente ni del señor Espadas ni de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor presidente..., señor consejero, perdón.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad.

Yo he tenido varias conversaciones con el alcalde de Sevilla, en relación con muchos temas, y también con este. Y sé positivamente que está trabajando con todo el interés del mundo por darle solución a los temas en el plazo más breve posible, pero a veces las dificultades en la gestión administrativa no corresponden siempre con la voluntad que uno expresa a la hora de intentar resolver un problema de forma más rápida, pero ciertamente, como le digo, voluntad hay, presupuesto está disponible, y, en cuanto esté despejado el itinerario, estaremos con la obra inicial.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000765. Pregunta oral relativa al mantenimiento de la A-373 en su tramo entre Cortes de la Frontera y Ubrique

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Popular, relativa al mantenimiento de la A-373 en su tramo entre Cortes de la Frontera y Ubrique.

La formula el señor Romero.

Tiene usted la palabra.

El señor ROMERO MORENO

—Señor consejero, ¿qué actuaciones de mantenimiento se han realizado en los últimos cinco años o están programadas sobre la A-373, en su tramo entre Cortes y Ubrique?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

La carretera A-373, entre Ubrique y Cortes de la Frontera, como usted señala, sabe que discurre justo en el límite del Parque Natural de los Alcornocales y el Parque Natural de la Sierra de Grazalema.

Teniendo en cuenta las prioridades en las que estamos embarcados, en relación con grandes inversiones, pero teniendo en cuenta también la necesidad de conservación del conjunto de la red, y esta carretera de forma particular, le diré que hemos realizado una reparación de hundimiento y deslizamiento de terraplén en los kilómetros 16, 22, 25 y 33, por importe de 636.000 euros, una protección de taludes en la carretera A-373, entre la crecida del río Tavizna, por importe de 59.873 euros; un refuerzo de firme en el kilómetro 26,5 al 27,5, por importe de 53.000 euros; un sellado de las grietas, por importe de 53.915 euros; la protección de terraplén con Escollera en el cauce del río Majaceite, por importe de 53.000; en definitiva, un total de ocho actuaciones, con una inversión de 871.000 euros, que han permitido una mejora de la situación de la A-373, que efectivamente era una carretera que necesita una atención permanente, porque tiene un trazado dificultoso.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Sí, señor consejero, tenemos que decirle que a estas alturas de la legislatura su gestión la podemos calificar como manifiestamente mejorable, siendo muy generosos. Pero no le oculto que después de tantos debates ya empezaba a cogerle aprecio, y yo me voy a permitir la licencia de invitarle a la serranía de Ronda, le invito a desayunar a la serranía de Ronda, usted va a pasárselo bien y además va a poder ver en vivo y en directo el estado deplorable de los viales autonómicos de la serranía de Ronda. Yo creo que usted ha estado allí en una ocasión, si no me falla la memoria, en la zona de Gaucín, y quiero creer que usted, evidentemente, no conoce el deterioro de esas carreteras y se cree lo que le dicen en la consejería. Por eso, cuando yo he preguntado por escrito por las actuaciones en la A-373, se me ha respondido relacionando actuaciones de rehabilitación que sencillamente no se han hecho y que usted repite hoy aquí. Los vecinos no conocen allí a un señor con el peto de la Consejería de Fomento haciendo obras, no lo recuerdan ni los más viejos del lugar.

Y, señorita, hablarle de la comarca de la serranía de Ronda es hablarle de una comarca que necesita mucha inversión en carreteras, es la más deficientemente comunicada de toda Andalucía, la que tiene más deteriorada su red de carreteras, una red, además, cuyo trazado y deficiente mantenimiento la hacen también altamente peligrosa, y que hace que los serranos estén también discriminados a la hora de acceder a los servicios públicos más esenciales. Y la carretera de la serranía que se lleva la palma en peligrosidad es la A-373, con un firme absolutamente deteriorado y baches por doquier, una carretera que tiene también una intensa carga de tráfico, dado que es la única comunicación entre los municipios de la serranía de Ronda y Cádiz, que tiene una gran repercusión en la economía local porque es la vía de salida de la producción de corcho de la comarca y también es utilizada por muchos vecinos que trabajan en Ubrique, y además es una carretera que tiene un evidente potencial turístico y paisajístico porque pasa por la serranía de Ronda y Grazalema, la más húmeda de España, la zona más húmeda de España, y el parque de Los Alcornocales.

Por eso no se entiende que esta carretera no tenga la suficiente inversión, no tenga la rehabilitación necesaria desde hace diecisiete años, y si se ha realizado, desde luego, no luce ni se conoce por parte de los usuarios.

Así que la finalidad de esta pregunta es muy simple, señor consejero, lo que queremos es citar a su Departamento para que actúen de una forma definitiva en esa carretera, se lo pedimos nosotros, se lo piden los vecinos, se lo piden también los alcaldes de la comarca, que ya han presentado, ya han creado una plataforma precisamente para pedir la actuación que usted dice que ya se ha producido por parte de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias, y perdón...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, por contextualizar, no le voy a repetir las inversiones hechas entre el 2013 y el 2016, de 861.018 euros, porque yo creo que es tiempo que no voy a volver a consumir en relatarle las cosas que hemos hecho.

No he dicho que con eso esté esto en perfecto estado de revista, evidentemente, le he dicho las dificultades que tiene. Pero también le voy a decir que contextualice las cosas, una intervención global en la carretera representaría un acondicionamiento con un presupuesto que estaría en torno a los ocho millones de euros, que tampoco estaría exento de alguna dificultad en la autorización medioambiental por la situación del propio entorno.

Pero, junto a lo hecho, tenemos el compromiso de seguir haciendo una tarea de mantenimiento en condiciones. Esa carretera tiene 480 vehículos/día, la accidentalidad afortunadamente en ese tramo es muy reducida, afortunadamente, ¿verdad? En los últimos siete años no ha habido ninguna víctima, y se han producido 13 accidentes en ese periodo, en los últimos siete años.

Y también hay que tener en cuenta que en el tramo de la salida de Ubrique hacia Villamartín, principal acceso a la ciudad, hacia el norte de la provincia, hacia el resto de la provincia tiene un tráfico diez veces superior, 4.781 vehículos/día.

Por lo tanto, este es el marco en el que hay que analizar las intervenciones hechas, lo que queda por hacer y la comunicación general de los ciudadanos que habitan en la zona, que tiene lógicamente también otra salida hacia el resto de la provincia, con flujo de tráfico diez veces superior, como le digo.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-000766. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-434 en Huelva

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la siguiente pregunta, relativa a la situación de la carretera A-434 en Huelva, tiene la palabra el señor García de Longoria Menduiña.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí, gracias, señora presidenta. Y buenos días de nuevo al señor consejero.

El alcalde de Cala, en Huelva, le ha exigido a su delegada provincial que ejecuten unas obras complementarias para poder abrir al tráfico un carril de la carretera A-434, que lleva terminado desde julio de 2015 y que permanece cerrado al tráfico. Las actuaciones que faltan suponen la instalación de medidas de seguridad consistentes, sobre todo, en una barrera de hormigón cuyo coste aproximado es de 34.600 euros. Esta ampliación de la carretera afecta a un tramo de algo más de medio kilómetro, que se ensanchó para hacerlo accesible al tráfico peatonal y de vehículos, y, por tanto, lo que era tan solo una cuneta se convirtió en parte, o se ha convertido en parte del trazado de la A-434. La finalidad fundamental de esta actuación consistía en facilitar el acceso desde el casco urbano de Cala al cementerio municipal, garantizando, por tanto, la seguridad y evitando que los sepelios afectaran al tráfico en esta vía. Esta carretera enlaza, además, con la Nacional 630, con las localidades de Arroyomolino de León y con la vecina localidad extremeña de Fregenal de la Sierra. Estas obras tuvieron un presupuesto de 64.900 euros y su alcalde se ha puesto en contacto con su delegada provincial, y su delegada provincial le ha respondido que no tiene por qué hacer esas actuaciones y que no va a desarrollar esas actuaciones.

Por tanto, nuestra pregunta en el día de hoy es si tiene la intención esta consejería de desbloquear esta situación, y, sobre todo, si tiene alguna solución planteada a tal efecto.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, está usted hablando de una actuación de dominio municipal y promovida por el ayuntamiento. Yo creo que hay que dejar claramente también de manifiesto cuáles son las responsabilidades de cada uno.

Sabe que es un proyecto que se concibió como una vía multimodal paralela a la carretera, la autonómica 434, planteada por el ayuntamiento, y, por tanto, la responsabilidad de su ejecución, de su explotación, de su conservación, que incluye también las medidas de seguridad, son del ayuntamiento del municipio.

La diputación provincial y el ayuntamiento asumieron la ejecución de esa ampliación. Tiene algo más de medio kilómetro para hacer accesible, efectivamente, el tráfico peatonal, y, sin embargo, ese tramo de vía, que no está concluido, no reúne las condiciones técnicas para ser abierta al tráfico rodado y, por tanto, no tiene autorización actualmente para ser usada.

El proyecto no se concibió como una vía de circulación normal de vehículos, y el ayuntamiento es el que tiene las competencias para regular el tráfico de personas y, de forma excepcional, como usted señalaba, el paso de coches fúnebres, al conectar esta vía con el cementerio, siendo consecuentemente responsable también de las medidas de seguridad que hayan de aplicarse.

En esta vía multimodal, y hasta que no se encuentre en condiciones que garanticen la seguridad al cien por cien, no se puede autorizar el uso.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor García de Longoria...

¿No?, no va a hacer uso de su turno.

10-17/POC-000793. Pregunta oral relativa al servicio de autobuses de la línea M-124

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Entonces, para la siguiente pregunta, relativa al servicio de autobuses de la línea M-124, por el Grupo Parlamentario de Podemos tiene la palabra el señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta.

Un millar de vecinos de Carmona se han quedado desde el 3 de mayo sin parada de autobús, al suprimir el consorcio metropolitano de transportes la que se ubica en Camposol, en el cruce Mairena del Alcor-Brenes, donde presta servicio la línea M-124. Esta situación les obliga a andar casi un kilómetro por la autovía hasta llegar a la parada más cercana, con el peligro que ello conlleva y la inseguridad.

El argumento para suprimirla es la seguridad, aunque cambiar seguridad por inseguridad no lo veo correcto, dado que es tan solo un poste en medio del arcén, por detrás del quitamiedo, sin marquesina ni apeadero. El malestar de los vecinos y vecinas es mayúsculo y comprensible. La decisión se ha anunciado sin explicación previa, con un simple cartel.

Se han presentado muchas quejas por escrito, a través de un formulario que el consorcio tiene habilitado en internet; incluso, los propios afectados han dado ideas de cómo y dónde instalar una parada cercana a la actual, con un coste mínimo y que ahorre quebraderos de cabeza a las personas usuarias. Los vecinos y vecinas, incluso, se han organizado y han pensado en cortar la carretera en forma de protesta, si bien han decidido por el momento esperar a tener una respuesta sobre el asunto.

¿Lleva a cabo su consejería algún tipo de control sobre empresas como la citada, para garantizar la calidad de los servicios públicos de transporte, con especial referencia al mantenimiento de los itinerarios, las paradas y los horarios, así como a la seguridad del transporte y el seguimiento del cumplimiento de las medidas correctoras impuestas?

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Usted hace referencia a que no ha habido explicación previa. Es falso, es falso que no haya existido explicación previa sobre la situación de la parada; de hecho, el servicio tampoco ha sido suprimido, a pesar de

que inicialmente se barajó la oportunidad de cancelarlo. Atendiendo a las demandas vecinales no se llegó a cancelar, sí se están buscando alternativas por razones de seguridad.

A raíz de un informe emitido en 2015 por la inspección de la consejería, donde se informó de que la parada no cuenta con todas las garantías de seguridad necesarias, se han mantenido reuniones con representantes municipales del Ayuntamiento de Carmona para buscar una solución alternativa.

Más recientemente, en diciembre de 2016, se mantuvo una reunión con los vecinos y el Ayuntamiento de Carmona, en la que se acordó —y digo se acordó— solicitar al Ministerio de Fomento un emplazamiento más seguro en los márgenes de la autovía A-4. Al no recibir ninguna respuesta por parte del ministerio, nos vimos obligados a anunciar la supresión de ambas paradas, con fecha y efecto del día 3 de mayo. Sin embargo, el 28 de abril —hace pocas fechas— recibimos el informe del Ministerio de Fomento que ratificaba la peligrosidad de ambas paradas y la imposibilidad técnica y jurídica de situarlas en los márgenes de la A-4. Proponía como alternativa el cambio de emplazamiento en la vía secundaria SE-3105 y en la A-8025, respectivamente. Como consecuencia, tuvimos una nueva reunión el pasado 5 de mayo con los vecinos de la zona, en la que se dio traslado de la propuesta del Ministerio de Fomento, y en estos momentos estamos a la espera de que la Diputación Provincial, titular de la vía SE-3105, se pronuncie sobre la alternativa, junto con la propia consejería, en lo que se refiere a la carretera A-8025.

Gracias, señora presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene usted un segundo turno, por 54 segundos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Señor consejero, yo aquí tengo otra información, de que todavía no hay acuerdo

Y también habría que hacer extensiva esta inseguridad al resto de paradas que tampoco tienen apeadero y están en la misma situación de peligrosidad que estas dos paradas a las que alude. Entonces, habría que revisar todo el tramo de esa línea metropolitana.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Con mucha brevedad, señora presidenta.

Todas estas actuaciones que estamos llevando a cabo están encaminadas a dos cuestiones fundamentales: aumentar la seguridad y prestar un servicio público de calidad en el transporte.

Hemos estado en permanente contacto con los vecinos, hemos atendido hasta donde era posible sus demandas. Y decirle también que el número de usuarios es de 14 o 15 usuarios de los 1.000 residentes. Pero, en cualquier caso, estamos buscando una solución activamente por la vía que en definitiva es posible, por la vía de no acabar conculcando la seguridad, que es lo que tiene que garantizarse desde la Administración pública para el transporte público y para los propios vecinos.

Después de la respuesta del Ministerio de Fomento, que nos parece razonable, se pueda compartir o no, estamos buscando una solución, que tiene que estar a caballo entre esas dos vías de titularidad, una de la diputación y otra de la propia Junta de Andalucía.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/POC-000834. Pregunta oral relativa al premio nacional a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la pregunta relativa al premio nacional a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Millán.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, Andalucía cuenta con nueve aglomeraciones urbanas en las distintas capitales: Jaén, Córdoba, Sevilla, en Cádiz, en la bahía de Cádiz, la costa de Huelva, en Málaga, en Almería, junto a la del Campo de Gibraltar. Aglutina a más de cinco millones de habitantes, los que se dan cita en estos núcleos de población, en los que conviven. Atraen o generan más del 70% del PIB de nuestra comunidad autónoma estas distintas poblaciones y estas aglomeraciones urbanas.

Y para ello, para afrontar las actuaciones de movilidad de estos municipios, la Junta ha creado una red consorcios en estas aglomeraciones, articulando una cooperación técnica, económica y administrativa, que le permite desarrollar un sistema de transporte más eficaz, más económico para los usuarios y también para los municipios, y en las mejores condiciones del servicio para los usuarios y las usuarias en cuanto a la calidad del mismo se refiere.

Podemos decir que es un ejemplo de coordinación entre las distintas administraciones, entre ayuntamientos, entre diputaciones, con la Junta de Andalucía. De cooperación y de colaboración entre ellas, salvo casos excepcionales, como el del Ayuntamiento de Jaén, que en este caso también destaca porque ni paga lo que le corresponde ni coopera.

Pero es un ejemplo de transparencia también, de eficacia, de modernidad, aprovechando el uso de las nuevas tecnologías, por ejemplo, para informar a la ciudadanía, porque posee, además, una página web que permite conocer información al detalle a los usuarios de las distintas rutas que existen, las tarifas, los horarios, con una aplicación móvil también que la hace más accesible aún al usuario, y cuenta con un servicio intermodal que podemos denominarlo digno de elogio y de reconocimiento.

Y así lo ha hecho el Foro de las Nuevas Tecnologías en el Transporte, que en esta edición de 2017 ha reconocido en la categoría de transporte público a la red de consorcios de Andalucía.

Y por ello le preguntamos, señor consejero, ¿en qué ha consistido este premio?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señora presidenta. Señor diputado.

Efectivamente, con ocasión de la celebración del congreso anual de nuevas tecnologías en el transporte, en lo que se refiere a los sistemas de transporte inteligente, ha sido en esta edición de 2017 reconocido el trabajo hecho por los consorcios de transporte en Andalucía, distinción que agradecemos pero que, en definitiva, viene a dejar de manifiesto que la cooperación entre diferentes administraciones ha buscado una solución creativa, una solución apoyada en las herramientas tecnológicas que vamos teniendo a disposición, que permite la mejora en la prestación del servicio.

Y por esta razón, por la implantación del sistema de tarjetas sin contacto interoperables entre los nueve consorcios, en la está la práctica totalidad de los operadores, salvo cercanías de Renfe, ha sido distinguida esta iniciativa.

Los consorcios de transporte integran a 207 municipios, a las ocho diputaciones provinciales, prestan servicio a 5,47 millones de usuarios en Andalucía, es decir, el 65% del total de la región. El primero se creó en Sevilla en el año 2002, hace ya bastantes años. El último que se ha puesto en marcha ha sido el de Huelva, en 2010, y se ha constituido definitivamente y se ha incorporado con todos los pronunciamientos y todas las oportunidades para los usuarios hace escasamente pocos meses.

Hoy los consorcios operan en las ocho capitales de provincia y sus áreas metropolitanas y en el Campo de Gibraltar, prestan servicio de transporte a través de autobús urbano, interurbano, los metros de Sevilla y Málaga, el catamarán de la bahía de Cádiz, dentro de poco será también el metro de Granada y el tren tranvía de la bahía de Cádiz. Esperemos que también no muy tarde el tranvía de Jaén y el de Vélez-Málaga formen parte también de los instrumentos con los que los ciudadanos puedan tener una movilidad más ágil, más rápida, más segura y más sostenible.

De esta manera, se está haciendo un esfuerzo muy importante por parte de todas las administraciones. El número de tarjetas de los consorcios de transporte andaluces supera en estos momentos el millón y medio, es una cifra altísima. Se está logrando una interoperabilidad regional que es única en España, y quiero señalarlo, y su experiencia además está siendo ejemplo para otras administraciones territoriales en el conjunto del Estado.

Nos sentimos, por tanto, orgullosos del reconocimiento, de los esfuerzos realizados por el Gobierno de Andalucía a través de muchos años por los ayuntamientos, por las diputaciones, con la colaboración de todos, y por tanto ese camino que está trazado, que en definitiva es cooperar para alcanzar un fin que compartimos, y el fin que compartimos es prestar el mejor servicio posible a los ciudadanos. Y este reconocimiento viene a refrendar un trabajo yo creo que de éxito, mejorable, perfectible, como todos, pero una trayectoria que ahora, como le digo, está siendo imitada o está sirviendo de ejemplo a otras comunidades autónomas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/POC-000835. Pregunta oral relativa al dragado del puerto de Conil de la Frontera, Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, también formulada por el Grupo Socialista, relativa a dragado del puerto de Conil de la Frontera, Cádiz.

Para ello, la formula la señora Arrabal. Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero aprovechar esta intervención, permitidme el inciso, para invitaros a todos mañana a Algeciras. Mañana hay convocada una manifestación a través de los sindicatos a las 20:00. Se llama «SOS tren». Todos sabemos que el ramal central del corredor Mediterráneo, el Algeciras-Bobadilla —tuvimos la oportunidad de hablar el pasado Pleno de él—, está siendo maltratado por el Partido Popular, está siendo maltratado por las inversiones en los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, seis años sin un solo euro. Estos presupuestos de 2017 vuelven a señalar y a dejar claro que no es una prioridad para el Partido Popular, tan solo 20 millones de euros para realizar una obra que se licitó en 2013. Eso es lo que nos ha dicho el ministro, el señor De la Serna, que, permítanme también, es *persona non grata* en el Campo de Gibraltar. Hoy va a ser *trending topic* el *hashtag* #decretoestibano. También os invito a manifestar vuestro descontento a través de ese *hashtag* por...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ceñirse a su pregunta.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Estupendo.

... por el decreto que pretende aprobar mañana.

Y paso a la pregunta. Gracias por permitírmelo.

Todos sabemos que se ha acumulado arena en la bocana del puerto de Conil, y que esto dificulta el acceso de las embarcaciones y hace necesario su dragado. El punto en el que se acumula más necesidad de arena, como consecuencia de los sedimentos arrastrados por el oleaje del temporal del invierno en la ruta de entrada tiene como consecuencia que los barcos sufran un mayor riesgo en su entrada y salida, en un puerto donde la flota pesquera tiene una importancia vital en la economía de la zona.

Conscientes usted y su equipo, señor consejero, de esta situación, sabemos que no solo se ha preocupado, sino que también se ha ocupado y, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, ha considerado necesario actuar de forma inminente, siendo una realidad la licitación de este dragado tan necesario.

Por todo ello, señor consejero, ¿qué objetivo persigue con este dragado en el puerto de Conil?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como usted bien señala, el objetivo, sin duda, es hacer operativa toda la flota pesquera y artesanal que tiene refugio en el puerto, mejorar las condiciones, en definitiva, de una actividad económica muy importante para el conjunto de la zona.

Hemos tenido una situación excepcional, ciertamente, que nos ha obligado a hacer una obra de emergencia. Una obra de emergencia ejecutada hace unas cuantas semanas, obra de emergencia que va a tener continuidad con otra obra de urgencia. Ahora mismo estamos en proceso para poder... Se ha iniciado ya la licitación, 442.627 euros, que van a desarrollar una obra que estimamos tendrá un plazo de tres meses.

Estos trabajos van a permitir extraer 38.000 metros cúbicos de arena que, dadas sus características también, a través de la demarcación de costas de Andalucía Atlántico, se verterán en la playa de Fuente del Gallo, lo que va a permitir también la regeneración de este concurrido punto del litoral conileño en época estival.

Esta actuación de conservación se lleva a cabo después del dragado de urgencia, como les he señalado antes, porque efectivamente ha habido un cúmulo de arena en la bocana no previsto, no previsto. Igual que las consecuencias de las inundaciones en el mes de diciembre, en el ámbito terrestre, en Cádiz y en Málaga obligaron a hacer obras de emergencia. Entonces, aquí ha habido una situación de emergencia provocada por un temporal que ha hecho que el dragado que habitualmente se hace, y el último lo habíamos hecho no hace demasiado tiempo, se ha visto desbordado por esa acumulación excepcional de arena, consecuencia de ese temporal.

En definitiva, lo que correspondía a la consejería era actuar. Hemos actuado, como decía, por la vía de emergencia, para restituir el tráfico de forma provisional, quitando parte de la arena de la bocana, y a esa actuación de emergencia le añadimos esta actuación de urgencia que está teniendo urgencia, porque, evidentemente, ha acertado los plazos en los procesos de licitación para la ejecución que tiene este montante de 442.000 euros. De forma que si añadimos estas inversiones a lo que hemos hecho en los últimos tres años en este puerto, la inversión autonómica global está por encima de los 800.000 euros.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Con esto, finalizamos las preguntas orales y hacemos un inciso para despedir al consejero.

[Receso.]

10-17/PNLC-000172. Proposición no de ley relativa a la autovía del Aljarafe norte, de Camas a Sanlúcar la Mayor, A-8077

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a ir tomando asiento para continuar la comisión.

Señorías, continuamos con las proposiciones no de ley. La primera, propuesta por el Grupo Popular, relativa a la autovía del Aljarafe norte, de Camas a Sanlúcar la Mayor, A-8077, la va a defender la señora Martínez. Tenemos un solo grupo..., habíamos quedado en un solo turno, perdón, por siete minutos.

Señora Martínez, cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno. Muchas gracias, señora presidenta.

Hoy traemos una iniciativa a la Comisión de Fomento y Vivienda del Parlamento de Andalucía, fundamental para la provincia de Sevilla. Una infraestructura prometida durante muchos años, durante muchos planes, pero que definitivamente nunca llega.

La comarca del Aljarafe sufrió un crecimiento exponencial de la población a mediados de los años noventa hasta los años actuales, alcanzando hasta 300.000 habitantes que viven en esa zona de la corona metropolitana. Y esto lo que ha producido es un incremento máximo de la circulación, más de sesenta y cinco mil vehículos se dirigen a Sevilla todos los días desde la zona del Aljarafe. Los atascos, que durante los años de crisis se han visto disminuidos..., sin embargo, estamos otra vez en los atascos en horas punta, diariamente, que son un auténtico problema que tienen que sufrir los ciudadanos de esta zona, ya que las infraestructuras y los medios de transporte públicos existentes no tienen capacidad para soportar el volumen de habitantes existente.

La falta de planificación de la Junta de Andalucía, competente para el desarrollo de las infraestructuras en el área metropolitana de Sevilla, y la dejadez de las funciones, el poco interés mostrado, como digo, por la Junta, lo que ocasionan es que la calidad de vida de todas estas personas que viven en el Aljarafe y el desarrollo económico se hagan cada vez más negativos.

En los últimos años, la comarca se ha visto afectada por la falta de inversiones de la Junta de Andalucía y por la supresión también de servicios de transporte que no han sido repuestos.

Con la aprobación del Plan de Infraestructuras de Sostenibilidad en el Transporte de Andalucía 2014-2020 se han quedado fuera de la provincia de Sevilla actuaciones fundamentales para la zona del Aljarafe, tales como el vial metropolitano del Aljarafe A-8056 a Bormujos, A-474, el trazado Valencina-Camas, el nuevo acceso del Aljarafe norte, la variante este de Palomares del Río, la mejora en el túnel de San Juan de Aznalfarache. En definitiva, obras fundamentales, por no hablar de la prolongación de las líneas de metro o de la terminación de los tranvías que conectarían toda esta zona del Aljarafe.

Son actuaciones urgentes que debe realizar la Junta de Andalucía, y, mientras, han sido años de vacío y de promesas de infraestructuras; pero, sin embargo, por parte del Gobierno de España se han invertido en el

Aljarafe en esta pasada legislatura más de mil quinientos millones de euros, en proyectos como el de la Sevilla-40, el tercer carril de la A-49 o el acceso a la A-49.

Pero, en definitiva, yo me quiero hoy circunscribir a esta vía tan importante que presta servicio a los municipios de Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Villanueva del Ariscal, Olivares, Albaida del Aljarafe y Sanlúcar la Mayor. Es una vía que discurre en paralelo a la A-49 y que, como digo, en el nuevo Plan de Infraestructuras se vuelven a prometer obras que ya contempla el Plan de Infraestructuras de 1997 a 2007, el anterior 2007-2013, y también planes de ámbito metropolitano, como el plan de 2006 o el POTAUS, Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Todos ellos reflejaban propuestas de este tipo, pero, sin embargo, finalmente no son ejecutadas.

Tras todos estos planes, en los que se fija la necesidad de articular la conexión del área metropolitana con la zona del Aljarafe norte, se han dado pasos por parte de la Junta de Andalucía en el sentido de proponer estudios informativos sobre el trazado de dichos tramos, desde Valencina a Sanlúcar, proponiendo hasta cuatro trazados diferentes. Todo esto incluso llegó a salir a exposición pública, sin que hasta la fecha podamos conocer cuál es la situación en la que se encuentra esta vía tan importante.

La carretera A-8077, además, según el Catálogo de la Red de Carreteras, se denomina de Camas a Sanlúcar La Mayor, pertenece a la red complementaria metropolitana dentro de la red autonómica, tiene una longitud de 17,3 kilómetros, y además es una vía que su articulación beneficiaría a más de cien mil sevillanos y reduciría el riesgo de accidentes de tráfico de la actual carretera, así como redundaría, lógicamente, en el bienestar de los sevillanos.

En relación al desdoblamiento de esta vía, la Junta de Andalucía no tenía prevista la duplicación de la calzada de esta carretera, sino que lo que ha planteado en otras ocasiones han sido estudios de variantes de trazado que eliminaran las travesías de las poblaciones que hay a lo largo de la misma y que captaran el tráfico con origen y destino a la capital, a Sevilla. Estas actuaciones en estudio son la variante entre Valencia de la Concepción y Santiponce y el nuevo eje de articulación del Aljarafe norte.

Este trazado que ahora he citado últimamente se produce como consecuencia de las alegaciones que en su día se produjeron en el periodo de exposición pública en 2008, dada la proximidad a la mayor área de dólmenes calcolíticos de Andalucía, concentrada entre los municipios de Castilleja de Guzmán y Valencina de la Concepción. Para evitar afectar a dicha área arqueológica lo que se ha propuesto es un trazado alternativo paralelo al del ferrocarril Sevilla-Huelva.

En definitiva, no es la primera vez que hablamos de esta vía tan importante, de la llamada autovía del Aljarafe norte. Es fundamental para desaguar el atasco de tráfico, para que fluya la circulación en toda esta zona, al igual que se están mejorando las conexiones de la A-49, y por lo tanto con esta iniciativa lo que pedimos es que la Junta de Andalucía saque del cajón ese proyecto que tiene desde el año 2008 en licitación e inicie los trámites para recuperar ese proyecto, que tiene que ser un verdadero nuevo eje de articulación del Aljarafe norte, y que establezca un plan de viabilidad real, que incluya plazos, modos de financiación de esta autovía del Aljarafe norte e incluso la incluya para la captación de fondos europeos, dado que transcurre, como decimos, por una zona fundamental con vestigios de restos prehistóricos, en la mayor área, como decíamos, de dólmenes calcolíticos de Andalucía, concentrada en los términos de Valencina y Castilleja.

Por todas estas razones, porque es fundamental para preservar el patrimonio de esta zona, porque es fundamental para garantizar el bienestar de los ciudadanos, porque es fundamental para fluidificar y asegurar la seguridad de esta vía, nos parece que este proyecto no puede estar por más tiempo en los planes prometidos sino que tiene que ser auténticamente una realidad ya.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los diferentes grupos. Y para ello tiene la palabra por Izquierda Unida la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

La verdad es que esta iniciativa tiene un relato compartido con otras de similar naturaleza que afrontamos cada cierto tiempo en la comisión, con relación a infraestructuras pendientes en nuestra comunidad autónoma, pero que tienen un punto común, que no nos parece desde Izquierda Unida honesto eludir, y es la reprogramación que hubo que hacer de la obra pública en infraestructuras del transporte en Andalucía, a consecuencia del *decretazo* que se aprobó por parte del Partido Popular tan pronto inauguró su mayoría absolutísima tras las elecciones de 2011. De ahí es de donde arranca el relato y, para hacerlo de una manera comprensible a la ciudadanía hay que decir que las consecuencias de los retrasos de algunas de esas obras pendientes se encuentran en esa falta de equidad a la hora de repartir los recursos públicos planificada por el Gobierno del Partido Popular. Senda que no ha abandonado y el proyecto de Presupuestos Generales del Estado que en este momento se está tramitando vuelve a ser una muestra más, corregida y ampliada, de la forma cicatera y sectaria con la que el Gobierno del Partido Popular trata a Andalucía.

No obstante, y como a veces hay que hacer de la necesidad virtud, es cierto que aquella reprogramación que hubo que hacer, aquel frenazo en seco, permitió que afloraran algunas cuestiones que no eran menores y que aprovechando esa oportunidad, por muy lamentable que fuera, a causa de la carencia de recursos públicos, permitía mirar la vertebración de nuestro territorio con otros ojos, desde la perspectiva de la movilidad sostenible. Y, en ese sentido, desde Izquierda Unida siempre hemos valorado que ante la escasez de recursos hay que establecer unas prioridades, que, en nuestra opinión, no son precisamente las del refuerzo del sistema viario, aparte por supuesto de las cuestiones de seguridad o de replanteamientos de trazados que son necesarios, y que el esfuerzo inversor debe volcarse precisamente en el transporte público, en la red de cercanías y también en el ferrocarril, en la infraestructura ferroviaria. Por tanto, también han aflorado las cuestiones de la colaboración público-privada, de la que saben que también Izquierda Unida es muy crítica al respecto por cuanto encarece en cuatro, en cinco veces las infraestructuras pendientes, algo que hipoteca las posibilidades de reorientar la política pública de infraestructuras en materia de transportes para

demasiado tiempo. Y, por otra parte, no hay ninguna relación directa entre la calidad de vida o la creación de empleo y el sistema viario, que también es algo que hemos hablado muchísimas veces en esta comisión. Tenemos muchos kilómetros de autovías, tenemos una malla viaria muy importante en nuestra comunidad autónoma y lamentablemente no tenemos esos elementos de creación de empleo, de bienestar o redistribución de la riqueza, o de creación de la misma que va aparejada al argumentario de la prioridad que tiene construirlas. Por tanto, nos parece que el replanteamiento de las infraestructuras pendientes ha de hacerse con los ojos, con el prisma de la movilidad sostenible. Esperemos que pronto contemos con el proyecto de ley para poder trabajar sobre ello. Y, hasta entonces, todo lo que haga falta de mejora para la seguridad nos parece bien, pero no afrontar nuevas obras faraónicas que nos llevarían de nuevo a una burbuja de infraestructuras como la que ya padecemos con la colaboración público-privada.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos y, en su nombre el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Esta infraestructura que plantea hoy el Grupo Popular mediante una propuesta no de ley, una proposición no de ley, la autovía Aljarafe norte, es una infraestructura que se proyectó para unir algunos municipios de la zona norte del Aljarafe, uniendo entre Camas y Sanlúcar la Mayor. La propuesta inicialmente fue objeto de un intenso debate público y suscitó protestas municipales y de ciertos colectivos, aludiendo a la conservación patrimonial, ya que se pasa por yacimientos calcolíticos de esta zona del Aljarafe, especialmente en Valencina de la Concepción.

Este proyecto salió un poco adelante como proyecto, como aprobación del expediente de información pública, en 2011. Y lo último que sabemos es que, en diciembre de 2012, el Gobierno, a través de su consejera en aquel momento, informó que no estaba prevista la duplicación de calzada de esta carretera, sino actuaciones previstas en cuanto a variantes de trazado y eliminando travesías para captar tráfico de origen o destino a la capital a través de la A-49.

Esto es lo último que sabemos, y así hemos estado hasta hoy. Para retomar este proyecto, recordemos que hacen falta muchas actuaciones, hace falta actualizar, dado que han pasado pues cerca de cinco años, hace falta actualizar estudios de tráfico, hace falta elaborar una nueva memoria técnica justificativa, una nueva estimación del coste económico —ha pasado bastante tiempo—, un estudio de viabilidad económico-financiera y social, estudio de impacto ambiental, impacto del trazado sobre el patrimonio histórico —como ya hemos comentado—.

Por tanto, entendemos que, bueno, se puede retomar este proyecto, pero hay que poner en negro sobre blanco muchas condicionantes que dificultan su ejecución. Porque no olvidemos que estamos en un contexto económico, como el actual, en el que es necesario priorizar, priorizar infraestructuras. Porque, además, los fondos europeos Feder han condicionado mucho las propuestas del Plan PISTA. Y, además, han debido ajustarse continuamente por condicionantes derivados de la política de transportes de la Unión Europea. Y no olvidemos que el marco presupuestario establecido en la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera limita mucho la disponibilidad de recursos públicos para nuevas infraestructuras de transportes.

Sin duda, compartimos que sería positivo para los vecinos —como ha dicho la proponente, la portavoz del grupo proponente—, cerca de 100.000 habitantes que residen en esa zona, que ahora mismo para desplazarse hasta la capital, hasta Sevilla, tienen que ir a través de Gines para enlazar con la A-49 o bien ir por esta vía, la A-8077, que está realmente atascada.

Pero queremos poner sobre la mesa todos los condicionantes que tiene, que es retomar un proyecto prácticamente desde cero, un proyecto que en 2012 se dejó, se dejó y que, bueno, no dudamos de su utilidad, pero que hay que ser sensatos respecto al coste económico que supone.

Consideramos positivo para los ciudadanos de la comarca del Aljarafe norte, pero dudamos realmente que su puesta en marcha sea asumible en estos momentos por las arcas públicas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Podemos, y tiene la palabra el señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta.

Desde nuestro grupo consideramos que no hacen falta más autovías que dupliquen la capacidad de la que ya hay, la A-49, con las justificaciones y los argumentos que ya aquí se han compartido, por ejemplo, con la compañera Inmaculada Nieto. Principalmente, porque hay que mirar en la proyección hacia una intermodalidad, hacia un transporte sostenible y no entendemos que el acumular infraestructuras de dudosa utilidad, como se viene haciendo en las últimas décadas, y encontrándonos en situaciones muy precarias en tanto a recursos disponibles, pues no consideramos que esta sea la vía adecuada.

Por tanto, comentar al Partido Popular que deben ir cambiando ese discurso de una vez, que permanentemente están en la idea de volver a los pelotazos de las infraestructuras. Se vuelven, por tanto, demasiado previsibles en ese pelotazo de construir con los recursos públicos sin tener en cuenta que esos recursos públicos sean fruto de una necesidad social, y miran o se ponen de perfil ante las necesidades sociales, que para eso dinero no hay. Así que el sentido de nuestro voto será negativo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista y, para ello tiene la palabra el señor Gómez.

Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

¿Que hay necesidades? Cierto. ¿Que se pueden mejorar las cosas? Cierto. Pero también es cierto que los recursos son limitados, son los que son y hay que administrarlos convenientemente.

Pero hablamos de una zona muy populosa dentro de la provincia de Sevilla como es el Aljarafe, pero que también es cierto que tiene una serie de problemas endémicos, que no son solo responsabilidad única y exclusivamente de la Junta de Andalucía, sino que se optó en un momento determinado por un modelo de desarrollo, de crecimiento, que yo personalmente no comparto, y que a la larga está generando, pues, una serie de carencias en infraestructuras.

¿Por qué? Porque el movimiento de las personas es más rápido que el que pueden hacer las administraciones. Eso no solamente ha pasado en el Aljarafe, también tenemos el caso de Sevilla Este en la capital, ¿no?, donde la gente llegó antes que las infraestructuras y ha sido necesario un tiempo para adaptar las necesidades a la realidad.

Pero da la impresión, en la intervención que ha hecho la portavoz del Partido Popular, como si la Junta de Andalucía tuviera un poco abandonado el Aljarafe. Bueno, y eso no es así. Es decir, hace muy poco aquí, en esta misma comisión, estuvimos hablando de las infraestructuras, además, a pregunta de ella misma, y el consejero dijo aquí con claridad las inversiones que se están realizando. Y prueba de ello son las obras de la ronda sur de Mairena del Aljarafe, con un presupuesto de 6,2 millones; la mejora del ensanche del puente sobre el río Guadiamar, en el punto kilométrico 970 de la carretera A-77, que conecta Aznalcázar y Gerena con la A-66, que está actualmente en licitación; aparte de eso, la variante este de Benacazón; la mejora del trazado de la A-473, entre Aznalcázar y Benacazón, y la variante Castilleja de la Cuesta y Carrión de los Céspedes.

Y lo que a mí me parece más importante, yo creo que no todo es que la gente se movilice en coche, ya lo hemos visto en la ciudad de Sevilla. Hay un gran proyecto de conexión entre El Aljarafe y la ciudad y hacer una ciudad mucho más sostenible, es decir, no todo se va a arreglar con grandes infraestructuras.

Y también es básico y fundamental determinar el contexto y que no se hayan podido realizar. Y es cierto que se anunció hace tiempo la construcción de esa conexión. No se han podido hacer por un contexto económico, un contexto económico sobrevenido, es decir, que no es responsabilidad directamente de la Administración autonómica. Y eso ha limitado claramente cuáles son nuestras posibilidades reales de inversión.

Pero claro, dicho esto, y yo he sido autocrítico en cuanto al desarrollo y he sido autocrítico y he reconocido que las necesidades son las que son, y que a buen seguro a todos nos gustaría hacer muchas más cosas de las que hacemos, porque, si no se ha hecho antes, no es por una cuestión de falta de capacidad, no seamos tan ingenuos o maledicentes para pensar eso. A cualquier político, sea del signo que sea, si tiene pre-

supuesto, pues le encantaría hacer todas las carreteras que los ciudadanos demandasen, pero la realidad es que los recursos son los que son.

Pero, claro, si eso viene de la portavoz del Partido Popular, pues ya hay que ponerlo un poco en cuarentena, en cuarentena, porque si nos vamos a los datos de inversiones del año 2016, que el Estado hizo en Andalucía, pues cayeron un 61,2%. Y, sin embargo, la Junta de Andalucía aumentó sus inversiones en 2016 un 33,8%. Entonces, seamos mucho más sensatos. No hagamos la lista a los Reyes Magos y traigamos todas las carreteras que aún quedan pendientes, y seamos mucho más sensatos y racionales a la hora de planificar. Y no es una cuestión de no planificación, se lo he dicho antes en mi intervención, ni de sensibilidad, es una cuestión directamente de falta de recursos. Y ante la falta de recursos, hay que priorizar y entender que la comunidad autónoma es el equilibrio entre ocho provincias, y eso es verdaderamente el objetivo que tenemos que perseguir.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar esta proposición no de ley, tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, la señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Disculpe, presidenta, Siri se ha introducido en la comisión.

[Risas.]

Bueno, pues, se han dicho muchas cosas y, bueno, no muchas han sido justas con la realidad, por decirlo de alguna manera. A mí me gustaría resaltar en relación, por ejemplo, a la intervención de Izquierda Unida, en la que se ha referido al recortazo tras las elecciones del 2011.

A mí, en primer lugar, me gustaría decirle que los retrasos, desde luego, no son atribuibles en este caso al Partido Popular, dado que la autovía se licita en el año 2007, en el que todavía no estaba gobernando el Partido Popular. Y, además, cuando se licita esta autovía del Aljarafe, en el año 2007, significa que ya estaba introducida en el Plan de Infraestructuras del año 1997-2007, Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía. Y se llama así, o sea, se llama Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía porque la competencia exclusiva para la construcción de ámbito autonómico corresponde a la Junta de Andalucía, más aun le corresponde como competencia exclusiva el modelo de crecimiento y planificación territorial. Y en esto quiero contestarle al portavoz del Partido Socialista, que ha hecho alusión al modelo de crecimiento, pues no sé, del Aljarafe, de Sevilla Este. Es exactamente el modelo de crecimiento que la Junta de Andalucía, el Gobierno andaluz, durante más de treinta años ha implantado en la Comunidad Autónoma andaluza y en cada una de las ciudades. Me limito a recordarlo, porque así viene recogido en el Estatuto de Autonomía, y esa es la auténtica realidad.

Y en relación a otras cuestiones, como se han planteado. Yo considero que solo son atribuibles al Gobierno andaluz y a su pésima gestión de las prioridades en materia de infraestructuras, puesto que, insisto, más

de una década para llevar a cabo una planificación que ya venía contenida en un plan de infraestructuras. Por eso, con esto le respondo también al portavoz de Podemos, en el que nos acusa de ser previsibles, buscando infraestructuras sin ningún sentido y pelotazos de infraestructuras, bueno, entonces, es usted quien está acusando al propio Gobierno andaluz de establecer en los planes directores de infraestructuras propuestas y proyectos que no se sustentan en ningún sitio.

Yo considero particularmente que los planes que se aprueban en el Gobierno andaluz están sustentados en necesidades, en estudios y en justificaciones más que suficientes para que los proyectos que en ellos se contemplan se lleven a cabo. Sin embargo, la falta de eficacia, la falta de capacidad, la falta de trabajo por parte de la Junta de Andalucía a lo que nos lleva es a un ritmo diferente de consecución de los objetivos a lo que se viene haciendo en otras comunidades autónomas. Es el ritmo del Partido Socialista en Andalucía y de la planificación de las infraestructuras. Esta infraestructura se licita en el año 2007, se deja en el 2012. Nadie pregunta por ella. E insisto, hay un ritmo del Partido Socialista en construir infraestructuras en Andalucía como es, por ejemplo, o como lo fue en su día, la autovía de Utrera, que tardó 18 años en construirse 24 kilómetros.

Yo estoy convencida de que la autovía del Aljarafe será una realidad en la comarca..., en el área metropolitana de Sevilla y en la parte del Aljarafe, porque es una necesidad sin duda. Y así lo reflejan, insisto, los planes en Andalucía.

Mire, el compromiso del Gobierno en la última década ha sido..., perdón, en la última legislatura, desde el año 2008, Andalucía ha sido la comunidad que más presupuesto ha recibido por parte del Gobierno de la nación, 26.103 millones de euros. Y esto lo que refleja, sin duda, es el compromiso del Gobierno del Partido Popular con Andalucía. Y si hablamos de carreteras en Andalucía es, con diferencia, donde mayor volumen de inversión en carreteras se ha hecho, con un 237% por encima de la inversión media de otras comunidades en España.

Mire, el compromiso de la nación queda claro en obras como la circunvalación de la SE-40; la duplicación de la N-IV; las obras en la A-49 con el tercer carril; el enlace de La Pañoleta y Camas; la remodelación del enlace... Podría seguir diciendo obras que ha hecho la Junta, de la relación que usted ha dicho, la mayoría de ellas son licitaciones. Solamente está en ejecución, y lenta, la Ronda sur de Mairena, después, insisto, de muchos años.

Miren, la forma que ustedes tienen de comprometerse con los andaluces es dibujar planes y más planes, pero realmente después, a la hora de ejecutar, ustedes dejan mucho que desear, y hoy lamentablemente hemos conocido qué hacen ustedes con el dinero de las infraestructuras. Es que en la provincia de Sevilla, en la ciudad de Sevilla, se ha desviado el dinero de las infraestructuras a otros fines. Sí, dinero que establecieron los convenios urbanísticos. Que, por cierto, son competencia de la Junta de Andalucía, el registrarlos y el tutelarlos, dinero que los propietarios, promotores, inversores de los desarrollos urbanísticos en Sevilla destinaron a la ejecución...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino con esto.

... destinaron a la ejecución de infraestructuras para los desarrollos de esa zona, y que los gestores socialistas, en este caso el alcalde de la ciudad, destinó a otros fines muy diferentes, como fueron, por ejemplo, la construcción de Las Setas y otros planes, que supongo que serían muy interesantes para las campañas electorales.

Nosotros creemos en las necesidades de los andaluces, las necesidades de los sevillanos, en este caso, la importancia de esta infraestructura y la necesidad de que se acometa por parte del Gobierno en Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-17/PNLC-000174. Proposición no de ley relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta, PAB

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos.

Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta.

El 23 de abril, como en años anteriores, los usuarios habituales de la bicicleta, colectivos ciclistas diversos, se sumaron en las distintas ciudades andaluzas a la *bicifestaciones* simultáneas en defensa del Plan Andaluz de la Bicicleta.

La Federación Andaluza por la Bici, tras esta manifestación reivindicativa, se sintió indignada por el engañoso tratamiento de los datos que se hacen desde los responsables en la consejería. El POTA establece claramente que es obligación de las administraciones públicas promover un sistema de transporte multimodal e integral basado en los servicios de transporte público y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados, en bicicleta, a pie, por ejemplo, frente a la preeminencia del automóvil.

El Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, aprobado en enero de 2014, con un presupuesto de 421 millones de euros, pretendía conseguir un 15% del reparto modal en bicicleta para ámbitos urbanos, y un 10% en ámbitos metropolitanos. Sin embargo, la Junta aportó en el presupuesto de 2016 el 4,7% de su inversión comprometida para la realización del proyecto, 15 millones de euros, que debería estar culminado en 2020. A ese ritmo, el plan tardaría en ejecutarse más de veinte años, es decir, más allá del 2035.

Más aún, el presupuesto para el 2016 se redujo a la mitad respecto al previsto para el 2015 y fue incluso menor que el del 2014.

Para 2015 se presupuestaron 33 millones de euros y se ejecutaron 18, y para 2014 se previeron 18 y se ejecutaron solamente cinco millones de euros.

La plataforma Andalucía por la Bici envió en noviembre pasado una queja al defensor del pueblo andaluz, que fue admitida a trámite, y en la que pedía un presupuesto digno para el plan.

Según el estudio recogido en el plan, cuando el proyecto esté finalizado, los beneficios asociados repondrán la inversión ejecutada en solo un año, con un ahorro anual de 413 millones de euros en gasto sanitario y en transporte, gracias a la disminución del consumo energético y de emisiones contaminantes y por reducción del absentismo laboral. Además, supondrá la creación de más de 15.000 puestos de trabajo, más de la mitad relacionados con la construcción y mantenimiento de las vías y el resto con la actividad asociada en el sector turístico, en la fabricación y la reparación de bicicletas, así como el comercio y los servicios vinculados.

Hemos ido perdiendo en los últimos treinta años la calidad de vida de la ciudad mediterránea por el urbanismo disperso y el fomento de la movilidad motorizada. El Plan Andaluz de la Bicicleta era, y esperamos que

siga siendo, una herramienta para que el ciudadano pueda revertir ese proceso. Los beneficios de este tipo de movilidad sostenible, salud, economía, medio ambiente son, hoy por hoy, incuestionables. En todo 2016 y en lo que llevamos de 2017 la Junta apenas ha invertido en infraestructura ciclista. Las razones que da el director general de Infraestructuras para justificar su gestión y su falta de compromiso con el plan son dos: que las ayudas Feder 2014-2020 son más restrictivas que las del periodo anterior, en lo tocante a partidas de infraestructuras, y que vivimos tiempos de limitación presupuestaria. Sin embargo, desde los colectivos ciclistas se pide mayor implicación de la Administración autonómica y que la inversión en infraestructuras ciclistas pueda quedar blindada al margen de las circunstancias.

El demostrado beneficio social y en salud pública que comporta el transporte en bicicleta y la reducida inversión que requiere a cambio justifican que las partidas de los presupuestos dedicadas a la bicicleta aumenten y sean estables.

Espero que los grupos parlamentarios tengan a bien atender a estas razones de peso.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo. Por Izquierda Unida tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Felicitar al Grupo proponente de Podemos por la iniciativa y enviar un afectuoso saludo a su portavoz que, precisamente, ha tenido un percance con la bici y así nos lo decía el señor Gil de los Santos.

Bueno, ya imaginarán que para Izquierda Unida el Plan Andaluz de la Bicicleta es uno de los hitos que consideramos de mayor valor para la ciudadanía de nuestro paso por el cogobierno de la Junta de Andalucía. Precisamente, por lo que hablábamos en el debate de la proposición no de ley anterior, porque suponía cambiar la mirada con la que se afrontaba la planificación de la vertebración del territorio y hacerlo con criterios de movilidad sostenible, apoyándonos en la extensión de una política muy exitosa, ya llevada a cabo en la ciudad de Sevilla, y que había permitido en términos absolutos y relativos mejorar la calidad de vida ciudadana, quitar vehículos de la circulación y generar una riqueza diferida, que no se puede cuantificar en euros, bueno, seguro que sí que se puede, que se puede contar casi todo, pero que revierte en una calidad del aire, de la salud, en fin, en calidad de vida para quienes viven y utilizan los espacios urbanos.

Un plan que nacía, además, muy bien planificado, porque era una cuestión delicada, que nacía con certeza financiera y que no fue anunciado en todos sus pormenores hasta que así estuvo garantizado y que contaba con una red básica, como ustedes saben, primero, para las aglomeraciones urbanas, que tenía un presupuesto de 180 millones. Y una segunda fase de conexión de áreas interurbanas que estaba cifrado en 170 millones de euros.

Ocho ejes de más de 500 kilómetros para, efectivamente, hacer una red útil, porque las redes del transporte son eso, son redes, necesitan nacer en un sitio y llegar a otro. Si no comunican los puntos que tienen que enlazar, carecen de sentido, ¿no? Ponemos también el ejemplo de la red ferroviaria y las consecuencias negativas que tiene que no esté finalizada en nuestra comunidad autónoma.

Por tanto, nos parece un plan que, realmente, genera dolor que haya sido laminado en su presupuesto en esta legislatura por parte del Gobierno autonómico. Porque, como digo, nació con certeza financiera, porque, aunque es cierto que hubo muchos ayuntamientos, sobre todo los gobernados por el Partido Popular, que dieron muchos problemas, las ciudades que cuentan y disfrutan ya de una red ciclista, luego, en ningún caso quieren desprenderse de ellas, sino que quieren aumentar el número de kilómetros de carril bici que tienen a su disposición.

Por tanto, este toque de atención que desde el Grupo Parlamentario Podemos se da al Ejecutivo lo compartimos, lo compartimos también con todas las asociaciones ciclistas, que ven con preocupación que, con el retroceso presupuestario que ha habido y la poca voluntad que parece haber ahora por implementar un plan que se quedó hecho solo para ejecutar y con la financiación garantizada, nos hace, nos preocupa en cuanto a que cambia la perspectiva de la mirada de la movilidad sostenible que debiera seguir imperando en la acción pública del Gobierno en materia de infraestructura del transporte.

Al ritmo inversor que se ha consagrado desde el 2015 hasta aquí, haría falta hasta el 2035 para terminar una malla ciclista que entendemos que es muy necesaria, así lo entienden las asociaciones, a las que felicitamos por su trabajo constante en defensa de este plan que acogieron con verdadero entusiasmo, y esperamos que el Gobierno de la Junta le eche un pensamiento a su proceder y corrija el error.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, sin duda, esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Podemos Andalucía pone de manifiesto de forma clara la baja ejecución presupuestaria del Plan Andaluz de la Bicicleta en los últimos años.

Desde Ciudadanos defendemos que no basta con presupuestar, también hay que ejecutar porque, sin duda, muchas veces los ciudadanos de lo que están cansados es de que se les prometa, se les diga que se presupuesta y, luego, no se lleven a cabo infraestructuras, actuaciones o lo que son sus demandas legítimas.

Esta proposición no de ley, bajo nuestro punto de vista, que la vemos bien, vemos adecuado que haya una apuesta por el Plan Andaluz de Bicicleta, pero pensamos que se queda en buenas intenciones, que pensamos que hay que ir más allá, hay que ir más allá con una ejecución real, porque presupuesto hay, lo que debe

haber es una ejecución real y quizás creernos este plan, creernos este plan que se puso en marcha en legislaturas anteriores, como bien ha comentado la portavoz de Izquierda Unida, pero que no se ha llevado a cabo.

Y pensamos que debería ir más allá porque quizás haya que hacer modificaciones legislativas para que se recoja la obligatoriedad de reservar terrenos, espacios en los municipios para llevar a cabo este plan y porque también pensamos que, además, se debe ejecutar lo planificado, pero que hay que quitar barreras, barreras que actualmente existen para la implantación de este plan, como también se ha puesto de manifiesto hace un momento. Porque no en todos los municipios, posiblemente, se colabore de la misma forma para la implantación del Plan Andaluz de la Bicicleta.

También entendemos que debe haber una planificación autonómica, es necesario, porque existe, existe iniciativa por parte de muchos municipios, de mancomunidades, de administraciones, en general, para hacer carriles bici, para hacer muchas vías ciclistas, pero, al final, son todas unas actuaciones inconexas y debe haber una planificación, y entendemos que esa debe ser la labor de este plan, del Plan Andaluz de la Bicicleta.

Por tanto, en la actualidad, la norma, la norma legislativa solo establece, solo recomienda la reserva a los municipios para que hagan una reserva de espacios para esas infraestructuras. Pero pensamos que hay que ir más allá, que no hay que quedarse en una opción simbólica de un plan. Por supuesto hay que tener suficiente dotación presupuestaria, pero mucho más allá hay que ejecutarla y, por supuesto, tiene que haber una coordinación autonómica de las actuaciones. Porque ahora mismo, como decía, se están llevando actuaciones en muchos municipios, en otros no, y pensamos que debe haber un mayor compromiso para la implantación en unos plazos razonables, dada la limitación presupuestaria, que ya se ha comentado en la propuesta no de ley que, en muchas iniciativas que se traen a esta comisión, existe, se demuestra que existe una falta de disponibilidad presupuestaria, pero que hay que hacer una implantación y una ejecución sensata y, por supuesto, ejecutar lo que hay presupuestado.

Por tanto, adelanto que vamos a votar favorablemente la propuesta no de ley.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular y para ello tiene la palabra la señora Redondo.

Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, señora presidenta.

El Plan Andaluz de la Bicicleta nace a propuesta y/o exigencia de Izquierda Unida en la anterior legislatura como consecuencia de la posición que tenían como socios de gobierno. Este es el contexto en el que nace este plan y nace también su necesidad, aparte de otras muchísimas cosas.

Por ejemplo, aunque los indicadores de sostenibilidad regional evolucionaran de forma descendente de 2008, cuando se alcanzaron los niveles máximos de emisiones y consumos energéticos, pues, sin embar-

go, las perspectivas que había de evolución para la movilidad de personas parecían determinar un escenario con una tendencia de vuelta al crecimiento en los niveles de consumo de combustible, que, por ejemplo, lo cifraban en un aumento del 16% con respecto a la cifra de 2013, o las emisiones de gases de efecto invernadero que también aumentaban en un 26% con respecto a este mismo año, y un mayor número de accidentes. Estos datos ponían de manifiesto la necesidad de adoptar medidas para el fomento de la movilidad no motorizada, no solo para mejorar este escenario, como digo, sino también para cumplir los compromisos adquiridos por el Gobierno en materia de sostenibilidad de transporte, acordes con las políticas que marcaba la Unión Europea.

Por supuesto que también iba a contribuir de manera clarísima al desarrollo socioeconómico, al descenso de los niveles de desempleo, gracias al impulso de la implantación de la red de vías ciclistas, a mejorar la vida de los andaluces, su salud, se extenderían sus efectos positivos al turismo, la educación, el medioambiente. En definitiva, el Gobierno de aquel momento entendía el Plan Andaluz de la Bicicleta como una palanca de cambio del modelo productivo.

El problema es que su importancia, la del plan, y su vigencia y puesta en marcha, tal y como se planteó en su origen, estaba ligada a la duración y vida en el Gobierno de la Junta de Andalucía de Izquierda Unida.

Como todos hemos podido comprobar, desde el 2015, el Gobierno de la Junta de Andalucía, formado por el PSOE y apoyados por Ciudadanos, ha llevado a cabo un cambio muy importante de rumbo y de líneas de actuación con respecto a la legislatura anterior. Lo que antes era muy necesario pues parece que ahora no lo es. Y un ejemplo muy claro es la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el PISTA 2016-2020.

Con esta revisión del PISTA, el Gobierno ha reducido las inversiones en un 84%, inversiones previstas precisamente en carreteras, ferrocarril, transporte de personas, Plan Andaluz de la Bicicleta, puertos, aeropuertos, etcétera, del periodo 2016-2020, con respecto a las que se habían previsto en el PISTA 2017-2013.

Si nos centramos concretamente en el Plan Andaluz de la Bicicleta, este porcentaje aumenta. Si lo comparamos con el PAB 2014-2020, que tenía previsto un presupuesto de más de 421 millones de euros, y la inversión que ahora se recoge en el PISTA 2020 es de solo 33. Asimismo, en el PAB 2014-2020 se establecía que en su segunda fase, 2018-2020, el esfuerzo inversor se destinaría a la red autonómica, fundamentalmente obra nueva.

Esta afirmación no encuentra sustento económico en el PISTA 2020, porque solo prevé invertir cinco millones de euros en la ejecución del PAB para este mismo periodo 2018-2020. Por ello, este Grupo Parlamentario del Partido Popular argumentó en sus alegaciones que el Gobierno andaluz tenía que reforzar su compromiso inversor con el PAB 2014-2020, que en su día, como he dicho anteriormente, fue considerado por el ejecutivo económico como palanca de cambio del modelo productivo.

A nosotros no nos sorprenden ni los abandonos de proyectos, ni los incumplimientos, ni los cambios de rumbo del Partido Socialista en Andalucía. Sí nos sorprende algo más el del Grupo Parlamentario Podemos, en este caso, el del señor Gil de los Santos, porque traen ustedes una proposición no de ley incompleta, hecha así además de forma consciente y por tanto demagógica. Y lo digo así, porque solicitar o instar al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a recuperar el compromiso político con el Plan Andaluz de la Bicicleta y recuperar por tanto la financiación con la que nació, sin proponer la consecuente modificación del PISTA que

lo incluye, pues nos parece demagogia pura. Y más aún si cabe cuando su grupo votó en contra de la revisión del PISTA que sí solicitó el Grupo Parlamentario del Partido Popular, al que represento en este momento.

Las líneas de actuación que llevan ustedes en cuanto al PISTA están carentes total y absolutamente de coherencia, donde dije digo ahora dicen ustedes Diego, y una prueba buenísima de ello es esta PNL que ustedes han traído hoy a esta comisión.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, y en su nombre tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño, cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes ya a todas y a todos.

En primer lugar, desearle una pronta mejoría a doña Carmen Molina, la portavoz de Fomento del Grupo Parlamentario Podemos.

Y decir que independientemente de la consideración en cuanto a la oportunidad o no que tiene esta proposición no de ley, debo decir que me ha sorprendido el tono de la misma. Y me ha sorprendido porque creo que se sustenta casi en toda su totalidad en las declaraciones que hizo en su momento el director general de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda, al que se le acusa de faltar a la verdad y manipular las cifras anuales de inversión autonómica en las infraestructuras ciclistas. Y digo que me sorprende porque sus declaraciones, que son del pasado 23 de abril, son precisamente en defensa e impulso del Plan Andaluz de la Bicicleta, cuyo desarrollo permitirá completar en el ejercicio 2018 en Andalucía una red ciclista de 223 kilómetros, con una inversión global de casi 52 millones de euros, fundamentalmente en áreas urbanas y metropolitanas.

Hablaba también el director general de que, a través de este plan, la Junta de Andalucía ha destinado, desde su aprobación en el año 2014 mediante decreto, un total de 25 millones de euros en la construcción de 121 kilómetros de vías ciclistas. Y aquí es donde parece que residen las declaraciones de la discordia. Y es que debe tenerse en cuenta el escenario de crisis en el que nació este plan y sobre todo el periodo de crisis en el que se está desarrollando. Es más, el artículo 3 del decreto por el que se aprueba el plan establece que el desarrollo de este y su programación temporal van a estar limitados precisamente por las disposiciones o disponibilidades presupuestarias existentes.

Y, señorías, no se trata de una excusa. No se trata de falta de voluntad. Se trata de una realidad. Porque es verdad que los recortes por parte del Gobierno central en cuanto a financiación en inversiones han lastrado buena parte de las actuaciones que se han realizado en nuestra tierra, pero también hay que tener en cuenta otro escenario, que es la menor financiación que se tiene por parte de los fondos europeos.

Este plan se está ejecutando por tanto en un contexto económico difícil, con nuevas exigencias por parte de los fondos Feder para el periodo 2014-2020 en el que nos encontramos inmersos, que es mucho más restrictivo y que además endurece los criterios de financiación.

No obstante, cabe destacar que ya se han hecho actuaciones que han culminado en las mallas urbanas de Almería, Algeciras y Jerez de la Frontera, que ya están finalizadas. Y destaca que el plan seguirá avanzando en su ejecución, y para el próximo año 2018 se prevén actuaciones con nuevos proyectos en Córdoba, en Málaga, Huelva, Cádiz y Sevilla, permitiendo que las vías ciclistas alcancen ya los 223 kilómetros en nuestra tierra y una inversión de 51,6 millones de euros de manera acumulada.

Es de justicia decir que no hay en esas declaraciones ni mentiras ni faltas a la verdad por parte del director general. Muy al contrario, consideramos desde este grupo parlamentario que los datos ofrecidos permiten afirmar que la Junta de Andalucía impulsa estos proyectos mostrando su compromiso y su respaldo con los colectivos ciclistas y con el plan.

En el caso de Málaga, mi provincia, la Consejería de Fomento ha acordado recientemente dar prioridad a tres tramos ciclistas, en conjunto supondrá dotar a Málaga de tres kilómetros más de carril bici, uniendo distintos itinerarios ya existentes. Se prevé que tanto la licitación del eje norte-sur, desde la zona del hospital Carlos Haya con el paseo marítimo, estén ya llevados a cabo a lo largo del año 2017.

Igualmente se están impulsando otros en la provincia de Córdoba, concretamente en nuevas vías ciclistas, entre el centro de la ciudad y la avenida del Brillante, que se encuentran en proceso de licitación, con una inversión de 2,59 millones de euros. Estas obras, cuya adjudicación ya está prevista para el verano, permitirán cerrar el anillo ciclista en el centro cordobés y además prevén la construcción de 3,2 kilómetros, poniendo fin a los carriles que se encontraban inconexos.

En Cádiz también se destinarán 5,3 millones de euros para el desarrollo de las vías ciclistas tanto en la zona de extramuros como en el centro histórico.

En Huelva, la Junta ya ha licitado casi tres millones de euros, con un periodo de ejecución de 16 meses, para la construcción de 11 kilómetros de carril bici. Tendrán como ejes principales la Gran Vía, Pablo Rada y la avenida de Andalucía, siendo el objetivo principal que estén conectadas con el campus del Carmen de la Universidad, ya que hay muchísimos estudiantes que utilizan la bicicleta como medio de transporte urbano, de lo cual por supuesto que nos alegramos. La previsión es poder comenzar las obras a partir de septiembre de este mismo año.

Destaca igualmente la provincia de Sevilla, con la culminación de la pasarela ciclista sobre la SE-30, que se encuentra en la actualidad en ejecución, con un presupuesto de 1,22 millones de euros. O el nuevo carril bici de El Ejido en proceso de adjudicación con 900.000 euros.

Por último, puntualizar que la consejería está ya trabajando con el Ayuntamiento de Granada para su próxima incorporación al Plan Andaluz de la Bicicleta, de tal manera que solo faltaría por incluir en esta iniciativa a la provincia de Jaén.

Señoría, este grupo no comparte el sentido literal ni la redacción de la parte expositiva de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Podemos Andalucía, pero somos profundamente respetuosos con el colectivo ciclista, con sus reivindicaciones. Y, por ello, hemos intentado transmitir con datos veraces y reales la situación actual del Plan Andaluz de la Bicicleta, porque la Junta de Andalucía apuesta y sigue apostando por

ella. Habíamos propuesto una enmienda *in voce* en la cual nos referíamos al artículo 3, al que me he referido en mi intervención, pero no ha sido admitida por el grupo proponente.

En cualquier caso, trabajamos y seguiremos trabajando por el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta.

Hago una primera reflexión. Creo que existe una falta acuciante de evaluación entre las diferentes consejerías que componen la Junta de Andalucía.

Es decir, ante políticas públicas transversales, como es esta, que impacta no solamente en la Consejería de Fomento y Vivienda, Medio Ambiente, sino también en la salud pública y, por lo tanto, en un menor sobrecoste en el sistema sanitario público de Andalucía. Ahí parece ser que el argumento, y ahí va en la línea de la enmienda *in voce* del Partido Socialista, que no hay dinero, que no hay presupuesto. El artículo 3 dice: «... a excepción de limitaciones en el presupuesto». Es decir, no tenemos dinero para hacer el Plan Andaluz de Vivienda.

Vamos a ver: la reflexión va mucho más allá. Es una falta de perspectiva en el horizonte, es medir y ver el cortoplacismo y una estrechez de miras para ver el horizonte de futuro, porque esta medida es una inversión y un ahorro en costes, como digo, impactando en la salud y en el medio ambiente, que, a la larga, si se hacen bien las cosas, va a ser beneficioso.

Entonces, el argumento de que hay limitaciones de presupuesto es falso, es falso.

Vamos a ver. Aquí ha habido un informe previo que parece ser que ya ese informe que hablaba de los beneficios, es decir, evaluemos coste-beneficio. Parece ser que no sigue siendo válido. Ahí hago la reflexión de que, si no sigue siendo válido, quiero ver otro informe impactando no solamente en la Consejería de Fomento y Vivienda, sino en las otras que son transversales.

Contestando al Partido Popular sobre que esta propuesta es demagógica, que es inconclusa... Yo le invito a que complete esa coherencia con esfuerzo y trabajo, es decir, que ha tenido la oportunidad de hacer una enmienda ante la propuesta y no la ha hecho. Entonces, pues, ante la falta de coherencia, falta de trabajo.

Dijeron más en el año 2014, que este plan era utópico e irrealizable. Los ayuntamientos en los que gobernaban no han sido particularmente colaboradores para poner en marcha este plan, y las dilaciones de muchos de los tramos han sido debidas a ayuntamientos del Partido Popular. Les refresco un poco la memoria.

Y ya para finalizar, agradecer tanto a Ciudadanos como a Izquierda Unida, pues, que sigan apoyando este proyecto, este Plan Andaluz de la Bicicleta, que, como digo, es sostenible en el tiempo, en el horizonte temporal va a ahorrar costes, va a incrementar la calidad de vida, y el argumento cínico y estrecho de miras de

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 353

X LEGISLATURA

17 de mayo de 2017

que un carril bici va a hacer que desaparezcan plazas de aparcamiento es no entender para nada la intermodalidad y que en el futuro tenemos que ser menos dependientes de los automóviles.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-17/PNLC-000177. Proposición no de ley relativa a la ejecución de las obras del Ave entre Granada y Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última proposición no de ley, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la ejecución de las obras del Ave entre Granada y Almería.

Para ello, tiene la palabra el señor Sánchez.

Cuando usted quiera.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías.

De vergüenza nacional es como podemos calificar la situación de las infraestructuras ferroviarias en las provincias de Granada y de Almería.

La alta velocidad en el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías es un eje fundamental para el desarrollo de las provincias de Granada y de Almería, no solo por ser un eje vertebrador de las comunicaciones de estos territorios, sino porque es fundamental en el diseño ferroviario establecido en las Redes Transeuropeas de Transporte.

La línea de alta velocidad entre Granada y Almería es de vital importancia para el desarrollo de unas provincias que necesitan estas infraestructuras para su desarrollo económico y social.

Desde nuestro grupo parlamentario, vemos con preocupación y con indignación, al igual que la sociedad civil en Almería y en Granada, el total desprecio con que el Gobierno del Partido Popular trata también a estas dos provincias.

Es inaceptable, insoportable y lamentable la nefasta situación en la que se encuentran las comunicaciones ferroviarias y la alta velocidad en Almería y Granada.

Señorías, Almería y Granada se han quedado aisladas por tren, como consecuencia de una decisión arbitraria del Gobierno de España. Un Ejecutivo que ha fijado su prioridad en tratar de humillar y castigar permanentemente a Andalucía. Las nulas inversiones en las infraestructuras ferroviarias en nuestra comunidad autónoma es un ejemplo más que se suma a los agravios de nuestra tierra.

Sí, señorías del Partido Popular, mientras las inversiones ferroviarias en Andalucía son insignificantes, en Galicia se destinan 5.900 millones de euros, y en el eje Valencia-Barcelona, 6.000 millones de euros. Otro ejemplo de cómo los Presupuestos Generales del Estado para 2017 contemplan actuaciones en diversos tramos del Corredor Mediterráneo, pero ninguno de ellos en territorio andaluz.

De los 1.100 millones de euros de los fondos europeos destinados al desarrollo de los corredores ferroviarios en España, a Andalucía no se ha destinado ni un solo euro, ni se ha dado solución a las prioridades de nuestra comunidad autónoma.

Exigimos equidad en el reparto de los fondos, ni más ni menos que otros territorios. Exigimos inversiones para que se puedan hacer realidad las acuciantes necesidades ferroviarias que tiene Andalucía. Y es que, como ya alertamos en el texto de nuestra proposición no de ley, el tramo de alta velocidad entre Granada y Almería ha quedado fuera del actual marco financiero de la programación comunitaria, como consecuencia del nulo interés del Gobierno de Mariano Rajoy, que decidió borrar del mapa presupuestario, de un plumazo, este proyecto.

Hasta ahora, la Unión Europea contemplaba la financiación de este tramo en los fondos programados para el Corredor Mediterráneo hasta el año 2020. Sin embargo, ahora Europa lo posterga más allá de 2030, como consecuencia del fuerte retraso y escaso interés del Gobierno de España en su planificación y ejecución.

Es de una tremenda irresponsabilidad por parte del Gobierno de España, que únicamente podemos entenderla desde su afán de castigo a Andalucía. La misma actitud de agravio que mantiene el Partido Popular con los tramos de los dos ejes ferroviarios que parten desde Algeciras y que afectan al territorio andaluz, y que han sido establecidos como prioritarios por la Unión Europea. Infraestructuras vitales para el desarrollo de Andalucía, que también han sido borrados del mapa presupuestario por parte del Partido Popular.

Todo esto se suma al ostracismo que sufren actualmente las líneas ferroviarias, tanto convencionales como de alta velocidad, en estas dos provincias. Granada lleva dos años sin conexión por ferrocarril y dos años sin que un Gobierno insensible del Partido Popular acepte una solución transitoria. Es la única provincia española desconectada por ferrocarril, y lo peor son las previsiones: un Ave sin soterrar, sin doble vía y sin variante en Loja.

El mismo tiempo que los almerienses llevamos soportando unos insufribles transbordos al viajar por tren desde Almería a Sevilla, o desde Sevilla a Almería. Almería, hoy, alcanza la cifra de 1.732 días sin obras de Ave, y ha sido el propio ministro de Fomento el que ha anunciado que las obras del Ave entre Almería y Murcia no comenzarían hasta 2019, sumando 7 años seguidos sin obras y provocando un enorme daño al presente y al futuro de Almería.

Señorías, en la proposición no de ley que hoy defendemos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, exigimos que el Gobierno de España consigne las partidas necesarias para la construcción de los tramos pendientes del Ave entre Granada y Almería, donde se necesita una respuesta a las demandas de la sociedad almeriense y granadina.

Desde el PSOE no vamos a permitir que el Gobierno siga discriminando a Andalucía en un asunto de vital importancia como son las infraestructuras ferroviarias. El Partido Popular no puede seguir frenando el crecimiento económico y la generación de empleo. Por ello, exigimos que, de una vez por todas, desde el Ejecutivo central se destinen los fondos necesarios que nos corresponden. Tenemos que hacer justicia y dar respuesta a las demandas de los ciudadanos, que solo exigen tener las mismas oportunidades e infraestructuras que el resto de territorios de España.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los diferentes grupos. Para ello, por Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—El ferrocarril, cuánto tiempo de debate nos ha llevado este déficit de infraestructuras para nuestra tierra en la comisión y también en el Pleno. Y cuánto de ese déficit está directamente vinculado a carencias de nuestra economía, a debilidades de la misma y a impedimentos para diversificarlos.

Hace no muchos días conocíamos el boletín sobre la situación económica de Andalucía hecho por Caja Granada y se ponían en evidencia algunos de esos elementos, la necesidad de acabar con ese raquitismo productivo en materia industrial de diversificar los yacimientos de empleo y cómo en esa diversificación influye y no de manera menor la forma en la que está vertebrada nuestra comunidad autónoma, con un aislamiento objetivo, del que también hemos hablado muchas veces en la comisión, que afecta de forma especial a las provincias orientales, sin estar ninguna de ellas vertebradas suficientemente en materia de ferrocarril, algo que es imprescindible por cuestiones que hemos hablado muchas veces en la comisión, pero que habrá que reiterar hasta que se abran paso entre las prioridades de inversión del Gobierno central para nuestra tierra. Es imprescindible que Andalucía, la mayor de las comunidades autónomas en extensión y la más poblada, la que además genera una parte importante de la producción de productos perecederos, y que además está en la cadena logística diseñada por la Unión Europea, tenga una malla ferroviaria que permita que se potencie y consolide la transformación de nuestro sector agrario primario y que se distribuya de manera eficiente la mercancía que pasa por nuestra tierra, además de permitir que haya una capilaridad de las personas que nos visitan, atraídas por los múltiples reclamos de nuestra tierra, que no merecen —lo hemos dicho antes en alguna intervención, volveremos a decirlo cada vez que se tercie— este sectarismo y esta manera cicatera, poco equitativa y totalmente ajena al interés general con la que el Partido Popular está repartiendo los recursos públicos destinados a la obra.

Por tanto, en nuestra opinión, esta proposición no de ley, por la que felicitamos al grupo proponente y a su portavoz en concreto, que ha hecho una exposición muy completa, es muy necesaria, no solo en lo que tiene que ver con el Ave. Es decir, el gran problema pendiente de nuestra comunidad autónoma es una muy deficitaria vertebración ferroviaria, lo cual complica de forma extraordinaria las cosas porque ya no es que estemos hablando de la alta velocidad, es que hay zonas que no tienen esa conexión imprescindible para hacer el trasvase del vehículo por carretera al tren, ese trasvase de personas y de mercancías que, efectivamente, nos coloque en la senda de la transición a una economía baja en carbono.

Por tanto, mostrar nuestro parecer favorable, nuestro voto favorable a la iniciativa. Y esperemos que esta letanía en la que se está convirtiendo la demanda que tiene nuestra comunidad autónoma de mejora en la infraestructura del transporte, especialmente en materia ferroviaria, se concrete de una buena vez en un plan de infraestructuras estatal que nos ponga en el lugar que necesitamos, que la ley y nuestro Estatuto de Autonomía nos confieren, y la que merecemos, sin lugar a dudas, después de décadas de olvido.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, comparto muchas de las palabras que han dicho tanto el grupo proponente como la portavoz de Izquierda Unida. Andalucía en términos ferroviarios está totalmente desestructurada, y es una realidad que viven los ciudadanos a día de hoy. Si hoy un sevillano quiere ir a Granada, por ejemplo, en tren, se compra su billete de tren, pero desgraciadamente llega a Antequera, se baja del tren y se sube en un autobús para llegar a Granada en autobús. Esa es la realidad que tenemos a día de hoy, y es una realidad que no es solo de este año, de 2017, es una realidad y una necesidad desde hace muchísimos años.

Por ello, Ciudadanos desde que está en las instituciones ha luchado para que una infraestructura que debería haberse priorizado desde hace más de veinte años, como es el corredor mediterráneo, se priorice. Y por eso estamos luchando, como decía, en todas las instituciones, porque esto no es un problema, como decía, de este año, del año 2017, es un problema desde hace ya muchísimos años.

¿Por qué Andalucía está así? ¿Por qué Andalucía no tiene unas infraestructuras ferroviarias de primer nivel en su corredor mediterráneo y solo las tiene para algunas ciudades con el sistema radial, que conduce a Madrid? Bueno, lo hemos dicho en muchas ocasiones, porque este debate, como ya se ha dicho antes, no es nuevo, pero tenemos una opinión muy clara y definida, y es que no ha habido una voluntad política por esta infraestructura ferroviaria. Y es especialmente sangrante en el tramo de la proposición no de ley que se trae hoy a esta comisión, el Granada-Almería. Sin duda, es necesario conectar por ferrocarril Granada y Almería pero, como decía, no es una necesidad de ahora sino desde hace ya muchísimos años.

Y lo que hace falta, además, no es solo que se presupueste, como muchas otras infraestructuras, sino que se ejecute, que se haga, que se deje de prometer y que se haga, y que se haga una planificación. Por eso, Ciudadanos es responsable en todas las instituciones en las que está y existe una previsión dada ya por el Gobierno de la nación para poner en marcha todo el corredor en 2025. Esperemos que lo cumpla, Ciudadanos estará ahí para que lo cumpla, para que se cumplan las promesas y se dejen de prometer cosas y luego no hacerlas.

De la misma forma que aquí en Andalucía vamos a estar por que se cumpla algo que es fundamental para Andalucía, que es el puerto seco de Antequera, en la intersección del corredor mediterráneo y el corredor atlántico en materia de transporte, especialmente el transporte de mercancías. Es un nudo logístico fundamental para Andalucía y además con un carácter claramente intermodal. Es el puerto seco..., también es otro proyecto que llevaba muchos años aparcado y nosotros hemos exigido que se ponga en marcha y que se deje de prometer y que se haga. Está condicionado con el Partido Socialista para que se haga, con el Gobierno, mejor dicho.

Y también vamos a perseguir que se cumpla lo que se promete, de la misma forma que esperemos que cumpla el Gobierno de la nación para que en 2025 esté el corredor mediterráneo, porque es fundamental para Andalucía, porque el corredor mediterráneo no existe si no se hace el tramo Granada-Almería.

Por tanto, es algo fundamental para la vertebración de Andalucía, pero no pensemos que en 2018 se pueda hacer algo que no se ha hecho en tantos años anteriores.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra por el Grupo Podemos el señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, ratificar que apoyamos la reivindicación de las mesas en defensa del ferrocarril de Almería, de Granada y de Jaén también, pero no la exigencia que se plantea sistemáticamente de que esa defensa sea en exclusiva de líneas Ave. Hay alternativas eficientes y rápidas que son menos costosas, y hay que priorizar esas alternativas junto al Ave. Apostando en exclusiva por la Alta Velocidad Española, Ave, lo único que se consigue es beneficiar a las grandes constructoras, que se llevan el pastel de la construcción y con los sobrecostes que ya sabemos, y detraen ese dinero del mantenimiento y mejora de la red que vertebraría realmente a Andalucía. Y es que durante todo ese proceso de exigencias de Ave para todos está desapareciendo, o ya ha desaparecido la red convencional, con el consiguiente perjuicio para una mayoría social.

Sí que queremos vertebrar el territorio y que Almería, Granada, Jaén, Huelva recuperen sus líneas funcionales, que se han ido perdiendo progresivamente a lo largo de más de veinticinco años, desde que se lleva apostando en exclusiva por un Ave elitista, desorbitantemente caro, que deja fuera a la mayoría social, al tráfico de mercancías y que solo ha beneficiado a las grandes constructoras, que se han enriquecido construyendo infraestructuras que en numerosos casos han resultado ser innecesarias y sobre las que han revoloteado muchos cuervos.

Planteamos, por tanto, la siguiente enmienda *in voce* al primer punto, que hemos consensuado con el grupo proponente: «El Parlamento de Andalucía muestra su parecer favorable a que por parte del Gobierno de España se consignen en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 los créditos suficientes o se realicen las modificaciones de crédito necesarias para la reconstrucción y puesta en funcionamiento de los tramos pendientes para la conexión completa por Ave entre Granada y Almería, así como la conexión por velocidad alta y mercancías de Granada y Almería».

Queremos que se complete la línea Granada-Almería, pero que eso no tiene necesariamente que hacerse en una primera fase mediante Ave en exclusiva. Y que recuerde ese bipartidismo que adelgaza: el aislamiento ferroviario es consecuencia de sus malas decisiones, tanto técnicas como políticas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos la palabra al Grupo Popular. Y tiene para ello la palabra el señor Romero. Cuando usted quiera.

El señor ROMERO MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Esta propuesta no de ley define clarísimamente el escaso compromiso del Grupo Socialista con la verdad, con el sentido común y con la seriedad, escaso por no decir nulo. En la exposición de motivos se olvidan detalles esenciales y directamente se vierten falsedades. Se olvida, por ejemplo, el portavoz del PSOE de mencionar que bajo gobiernos del Partido Popular es precisamente cuando más se ha invertido por parte de la Administración central en alta velocidad ferroviaria en Andalucía: más de 1.300 millones de euros con el Partido Popular frente a solo unos 700 millones de euros por parte de gobiernos del Partido Socialista. Un dato que parece relevante y que, sin embargo —como decía—, olvida el señor portavoz.

Faltan directamente a la verdad, tanto el portavoz como la PNL, cuando dicen que en los presupuestos del 2017 no se prevé cantidad alguna para tramos de alta velocidad en Andalucía. Afortunadamente los presupuestos del Estado están perfectamente provincializados y se pueden consultar, no ocurre como con los presupuestos de Andalucía, y resulta que hay más de 180 millones de euros solo para la alta velocidad en la línea Málaga-Bobadilla-Antequera, en la línea Huelva-Sevilla, en la línea Almería-Murcia y en la línea Antequera-Granada.

¿Saben dónde no existe previsión presupuestaria alguna? En los presupuestos de la Junta de Andalucía en la porción de alta velocidad que le corresponde precisamente a la Junta de Andalucía, la línea Sevilla-Antequera, esa sí que no tiene ni un solo euro.

Cuando hablan de abandono y maltrato del Gobierno del PP a Andalucía olvidan los proponentes de esta PNL mencionar que es precisamente con gobiernos del PP cuando el Ave llega a Málaga y que con gobiernos del PP se están acometiendo obras como la conexión Antequera-Granada y Almería-Murcia, que estaban en un cajón bajo gobiernos socialistas.

Cuando se habla del aislamiento de Almería se olvida que después de más de 40 años de gobierno socialista, por ejemplo, la autovía del Almanzora lleva 30 años en un cajón, el aislamiento por carretera ha dejado de ser una realidad precisamente por la inversión del Gobierno de la nación.

Señorías, a mí no me cuesta ningún trabajo reconocer que el Ave a Sevilla desde Madrid fue un acierto de un gobierno socialista porque, más allá de la caricatura que pretenden algunos de forma interesada, la alta velocidad ferroviaria es una apuesta de país. Y unas veces les tocará inaugurar a otros y otras veces a unos, pero el éxito será siempre de todos, de todos los ciudadanos. Sin embargo, el Partido Socialista se embarca en buscar el rédito político, en confrontar absolutamente con todo. Y, por eso, señorías, no extraña que sea este mismo Grupo Socialista, que hoy se rasga las vestiduras con todas las obras pendientes del Ave, el mismo que votó en contra de la declaración del carácter estratégico de la alta velocidad ferroviaria para Andalucía ante esta misma comisión el 29 de julio del 2015. Una propuesta que presentamos, absolutamente aséptica, y que no fue aprobada por la oposición del PSOE y Ciudadanos, en un momento en el que, por cierto, el PSOE parecía que no podía sacarle rédito político a esta cuestión. Ahora que parece que sí puede sacárselo, en cada pleno y en cada comisión se registran iniciativas sobre la misma alta velocidad y las inversiones ferroviarias que antes no les parecían ni estratégicas ni prioritarias.

Y, en ese empeño, señorías, abandonan hasta el más mínimo sentido común. ¿Se han percatado de que están pidiendo la modificación de un proyecto de ley que ya no es del Gobierno de la nación, sino de las Cortes

españolas? El Gobierno de la nación no puede incluir ninguna enmienda, tienen que hacerlo las Cortes españolas a través de sus diputados nacionales, que los hay de todos los partidos políticos. ¿Por qué no recuerdan aquí también que la línea de Granada-Almería está actualmente en tramitación? Un dato también relevante que nadie ha recordado. ¿Por qué no recuerdan que está pendiente de la declaración de impacto ambiental y que precisamente el proyecto constructivo no se puede acometer hasta que esa declaración se complete? Eso es relevante, señorías, porque esa tramitación administrativa hace imposible la licitación de cualquier tramo por lo menos hasta finales de 2018. Eso sería decirles la verdad a los ciudadanos, señorías. ¿Por qué no recuerdan que es el tramo de ejecución más complicado de todos los Ave de España, con grandísimas pendientes, donde hay que salvar desniveles de 1.100 metros en menos de 80 kilómetros? No lo ha dicho nadie tampoco aquí. ¿Por qué no recuerdan que es el proyecto más caro de toda España, con más de 2.200 millones de euros? Aquí simplemente se pide que se meta toda la partida sin decir cuánto va a costar, con un coste de 13,75 millones de euros por kilómetro frente a los 11 millones que cuesta normalmente la alta velocidad.

Recapitulando, señorías, traen ustedes aquí una propuesta que no se puede aprobar, para que se contemplen en los presupuestos unas cantidades que ustedes saben que no se pueden aplicar en el medio año que queda por delante y que representan exactamente el cuádruple de lo que la propia Junta recoge en el PISTA como inversión propia en ferrocarriles, no para este año sino para todo el periodo 2014-2020.

La planificación de obra de semejante calibre está en manos de los técnicos del ministerio, que no tienen color político. Y, por eso, y para salvar la propuesta, le proponemos una enmienda de modificación para que todos demos que consideramos prioritarias las obras de la línea Granada-Almería, y para que consideremos o para que quede también constancia de que consideramos necesario su reflejo en los presupuestos, pero siempre, lógicamente, en el marco de la programación de ese ministerio. Les pido un poco de seriedad, señorías, se lo ruego encarecidamente.

Termino diciéndoles que no se preocupen, la línea Ave Almería-Granada se concluirá como la Almería-Murcia, como la Sevilla-Huelva y la Antequera-Granada. Algún día incluso se terminará la Sevilla-Antequera, aunque me da la impresión de que esa va a ser la última. Cuando ocurra, señorías, será un éxito de todos, con independencia de quién gobierna en Madrid o Sevilla.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y, para cerrar esta intervención, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Sánchez.

Cuando usted quiera.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Bueno, en primer lugar, quiero agradecerle las palabras a la señora Nieto, como siempre su acierto y su cordura creo que definen muchas veces las situaciones en las proposiciones no de ley, en algunas de las iniciativas.

Bueno, basta ya de ejercicios de cinismo, no vamos a consentir, no le voy a consentir al Partido Popular que venga aquí a hacer el ejercicio de cinismo que acaba de hacer y una maniobra de confusión y de manipulación del tamaño que lo acaba de hacer. Ustedes acaban de demostrar hoy aquí que no les interesa en absoluto ni Granada, ni Almería, ni el Ave de Granada, ni el Ave de Almería. Están continuamente instalados en la propaganda y en la manipulación, en el uso de datos falsos perfectamente orquestados. Dejen ya, dejen ya de negar los hechos y de negar la realidad. Los hechos y la realidad es que en Almería no se ha construido en estos últimos cinco años ni un solo metro de Ave, ni uno. Lo único que han hecho, ¿saben ustedes lo que han hecho? Tapiar los túneles del olvido, de Sorbas, los túneles que se habían construido en la etapa anterior. Lo cierto es que en el tramo entre Granada y Almería no se ha construido ni un solo metro de Ave. Esa es la realidad objetiva. Y lo que no pueden es contaminar continuamente el debate político, abstrayendo a los ciudadanos de los problemas reales, generando confusión.

Señorías, ni siquiera son capaces de sumarse a una reclamación que lo único que viene a pedir son más recursos para que se pueda ejecutar una infraestructura muy necesaria para nuestra tierra. Señorías, no valen discursos instalados en las realidades paralelas, como están haciendo. No pueden manipular la realidad con la falacia y con datos falsos, como están haciendo. La realidad, lo cierto, es que Almería ocupa el penúltimo lugar de España, el número 51, en inversión per cápita en su presupuesto, eso es lo cierto. Lo cierto es que Granada está a la cola de las inversiones. Lo cierto es que hay 5.900 millones de euros que han destinado al Ave a Galicia. Lo cierto es que al Ave Barcelona-Valencia han destinado 6.000 millones de euros. Lo cierto es que en Almería llevamos 1.732 días sin obras de Ave. Lo cierto es que han eliminado el intercambiador de ancho de Granada. Lo cierto es que Granada lleva desconectada dos años por ferrocarril. Lo cierto es que han planteado un Ave, una conexión de Ave sin soterrar la entrada a Granada. Lo cierto es que no existe la variante de Loja. Lo cierto es que desaparece la financiación para el estudio y proyecto y se va más allá de 2030.

Señorías, llevan mucho tiempo engañándonos, no pueden jugar más con nosotros, tienen que aceptar la realidad y los hechos, y arrimar el hombro. Sus nuevos compromisos que nos plantean de 1.900 millones..., pero sin son otra falacia más, si lo único que están haciendo es enturbiar el debate político. No generen más..., no se instalen más en la estrategia de la confusión y del engaño a la opinión pública. Porque es que ustedes en muy pocos meses han sido capaces de decir que no se podían llevar a cabo todas estas infraestructuras porque el problema era la deuda de Zapatero, cuando saben que es totalmente falso, que la deuda pública, el PIB en 2011 era el 69% y ahora está en torno al 100%. Después dijeron que era problema de la crisis, después en Almería decían que era problema de la empresa adjudicataria cuando era una baja temeraria en época de elecciones. Después dijeron que se retomaban las obras en 2016. En enero de 2017, que iba a ser la legislatura del Ave en Almería. Bueno, una serie de mentiras que yo creo que ya está bien. Si no aceptan ustedes la realidad y los hechos, nunca vamos a poder cambiar esa realidad y esos hechos, y nunca van a poder apoyar a Andalucía, apoyar a Almería, apoyar a Granada, es fundamental que cambien su discurso. Sus promesas o sus declaraciones de intenciones no tienen absolutamente ninguna credibilidad. Ustedes no asumen que Andalucía ahora mismo tiene la centralidad en el flujo mundial de mercancías. Las infraestructuras que hagamos hoy serán las mejoras en la competitividad empresarial y en el empleo del mañana. Y no podemos consentir la grave dejación del Gobierno de España. Ustedes no reconocen que hay un reglamento, el 1315/2013, el mecanismo Conectar Europa, que destina 50.000 millones de euros y que en las convocato-

rias que ha habido se han destinado 1.100 millones de euros. Yo creo que tienen un escaso compromiso, por no decir nulo, con nuestra tierra. Y tienen que cambiar, tienen que sumarse a la iniciativa que estamos planteando todos los grupos políticos. Y, de verdad, tienen que ponerse de una vez, ya, del lado de los almerienses, de los granadinos y de los andaluces.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Las enmiendas.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Aceptamos la enmienda de Podemos y no las del PP.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

¿Admitimos a trámite las enmiendas *in voce*?, ¿sí?, de acuerdo.

Pues vamos a pasar a la votación.

Nos falta..., bueno, esperamos un momentito.

Empezamos, entonces, empezamos con la primera PNL, bueno, pues venga, empezamos con la votación.

Se inicia la votación.

Damos tiempo.

La primera proposición no de ley, relativa a la autovía del Aljarafe norte, de Camas a Sanlúcar la Mayor, A-8077.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada al haber obtenido 5 votos a favor, 9 votos en contra y ninguna abstención.

Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta.

La señora RUBINO YÁÑEZ

—Señora presidenta, solicito votación por separado de los dos puntos de esta segunda PNL.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sin problema.

¿Nosotros también?, pues venga.

Entonces, de esta segunda..., empezamos.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—*[Intervención no recogida.]*

Punto 1.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Punto 1.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 3 votos a favor, ningún voto en contra y 12 abstenciones.

Pasamos, pasamos a...

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Punto 2, punto 2.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ah, al punto 2, pasamos al punto 2.

Se inicia la votación.

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

Y pasamos ya, ¿qué nos queda?, a la tercera proposición no de ley, relativa a la ejecución de las obras del Ave entre Granada y Almería.

El señor

—Votación, votación separada también, si es posible.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ah, votación, sí, sí. Venga. Pues, votamos primero, punto primero, pues votamos, punto primero.

[Intervención no registrada.]

Dime, dime. Ah, no, vale, es que no había..., como... Venga, votos a favor, es que no había visto... No. Punto primero...

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Es el apartado primero, ¿vale?, el apartado...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Apartado primero.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado al haber obtenido 9 votos a favor, ningún voto en contra y 6 abstenciones.

Pasamos al punto segundo.

Se inicia la votación.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Unanimidad.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y ya está.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—¿Vale?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, muchísimas gracias.

Y hemos terminado esta comisión. Hasta luego.

