

DIARIO DE SESIONES

D S P A

DIARIO DE SESIONES

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 447

X LEGISLATURA

8 de noviembre de 2017

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 8 de noviembre de 2017

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-17/APC-001199. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la inversión en carreteras y en infraestructuras viarias asociadas a las mismas por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/APC-001315. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el procedimiento y criterios de adjudicación de viviendas y alojamientos protegidos de titularidad autonómica, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-17/APC-001356. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre las actuaciones de seguridad vial en las carreteras de titularidad autonómica.
- 10-17/APC-001358. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de seguridad vial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sán-

chez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Rocío Arrabal Higuera, Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000069. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas del Polígono Sur, Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-001466. Pregunta oral relativa al convenio de vías de penetración en Jerez de la Frontera, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-001828. Pregunta oral relativa a las obras de rehabilitación de la Basílica Menor de Santa María la Mayor de Linares, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Daniel Campos López, del G.P. Socialista.

10-17/POC-001829. Pregunta oral relativa a la renovación de barreras y señalización de la A-494, Huelva, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-17/POC-001861. Pregunta oral relativa a las vías ciclistas de Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-17/POC-001862. Pregunta oral relativa a las actuaciones de coordinación para fijar los servicios que deben prestarse en las líneas interautonómicas de transporte público en autobús, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000268. Proposición no de ley relativa al aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/PNLC-000323. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas urgentes por el deslizamiento de una ladera en la urbanización Sport Aljarafe de Tomares, Sevilla, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-17/PNLC-000329. Proposición no de ley relativa al protocolo para la ampliación de la red de metro de la ciudad de Sevilla, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

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

COMPARECENCIAS

10-17/APC-001199. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la inversión en carreteras y en infraestructuras viarias asociadas a las mismas por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017 (pág. 6).

Intervienen:

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

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/APC-001315. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el procedimiento y criterios de adjudicación de viviendas y alojamientos protegidos de titularidad autonómica (pág. 19).

Intervienen:

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

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

10-17/APC-001356 y 10-17/APC-001358. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de seguridad vial en las carreteras de titularidad autonómica (pág. 29).

Intervienen:

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

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

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

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001828. Pregunta oral relativa a las obras de rehabilitación de la Basílica Menor de Santa María la Mayor de Linares, Jaén (pág. 44).

Intervienen:

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

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

10-16/POC-000069. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas del Polígono Sur, Sevilla (pág. 47).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001466. Pregunta oral relativa al convenio de vías de penetración en Jerez de la Frontera (pág. 51).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001829. Pregunta oral relativa a la renovación de barreras y señalización de la A-494, Huelva (pág. 54).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001861. Pregunta oral relativa a las vías ciclistas de Andalucía (pág. 56).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001862. Pregunta oral relativa a las actuaciones de coordinación para fijar los servicios que deben prestarse en las líneas interautonómicas de transporte público en autobús (pág. 59).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000323. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas urgentes por el deslizamiento de una ladera en la urbanización Sport Aljarafe de Tomares, Sevilla (pág. 62).

Intervienen:

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

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

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

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

Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-17/PNLC-000268. Proposición no de ley relativa al aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén (pág. 71).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 1: aprobado por 10 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.

Votación del punto 2: rechazado por 7 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.

10-17/PNLC-000329. Proposición no de ley relativa al protocolo para la ampliación de la red de metro de la ciudad de Sevilla (pág. 79).

Intervienen:

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

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

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

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

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por 14 votos a favor, 2 votos en contra, una abstención.

Se levanta la sesión a las catorce horas, veintitrés minutos del día ocho de noviembre de dos mil diecisiete.

10-17/APC-001199. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la inversión en carreteras y en infraestructuras viarias asociadas a las mismas por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—... esta Comisión de Fomento y Vivienda.

Y para ello vamos a empezar con la primera comparecencia propuesta por el Grupo Popular, relativa a inversión en carreteras y en infraestructuras viarias asociadas a las mismas por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero por 15 minutos. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señoras y señores diputados.

Efectivamente, comparezco para informarles de las inversiones llevadas a cabo por la consejería en materia de carreteras e infraestructuras en este ejercicio presupuestario del 2017.

Varios eran los objetivos que perseguíamos, a lo largo de la legislatura, contemplados en el Plan PISTA. Estamos hablando temporalmente de un subconjunto de compromiso global, y de esos tres objetivos fundamentales, uno de ellos, completar y mejorar la Red Autonómica de Carreteras, actuando tanto en vías de alta capacidad como en la red convencional.

El segundo, mantener y conservar, lógicamente, nuestra red de carreteras, que ha ido creciendo hasta obtener 10.575 kilómetros de extensión, prestando los mejores servicios a los usuarios y, ciertamente también, un apartado complementario que tiene que ver con la movilidad no menos importante, que es avanzar en el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Sobre estos objetivos hemos priorizado actuaciones que ya fueron iniciadas. Lo fundamental a la hora de asignar los recursos públicos, siempre limitados, como ustedes saben, en un momento como este, en el que todavía se nota la severidad y la influencia de la crisis en las cuentas públicas, es hacer lo que parece que es de sentido común: que es acabar todo aquello que fue iniciado en su momento, que fue paralizado como consecuencia de la crisis, el impacto que tuvo sobre las cuentas públicas y, por tanto, terminar eso era una prioridad.

Voy a referirme a algunos de estos elementos que forman parte de las acciones a lo largo del año 2017. Algunas de ellas se concluirán en pocos meses, otras tendrán continuidad, lógicamente, a partir del 2017-2018. Sabe usted que la obra pública no es una cosa que acabe teniendo un periodo de ejecución muy corto, pero suele ser normalmente plurianual la ejecución de este tipo de inversión.

En total, el presupuesto previsto en 2017 para infraestructuras ascendía a 223 millones de euros, de los cuales el 97%, es decir, 216 eran inversiones.

Quiero resaltar el esfuerzo que durante 2017 ha realizado la consejería en materia de conservación. Un esfuerzo con el objetivo de preservar, ordenar, desarrollar e impulsar ese patrimonio al que antes me refería, de los 10.571 kilómetros, y para el que se ha contado con 123 millones de euros de inversión, es decir, un 29% más de lo contenido en el presupuesto de 2016.

Han continuado las actuaciones de conservación integral, extendido a lo largo de la red autonómica con los 35 ámbitos geográficos de actuación, y les voy a hacer una referencia, además, de ese espacio importantísimo de conservación a través de los centros territoriales de algunas obras aisladamente también relevantes y significativas.

Las obras de la variante de Roquetas de Mar, en Almería, que entrará en servicio en toda su extensión en la próxima semana, va a permitir a los ciudadanos almerienses disfrutar de unas infraestructuras que, además de mejorar la seguridad y ampliar la capacidad de tráfico, les permite conectar con la red transeuropea a través de la A-7, una extensión de 7,4 kilómetros y una inversión de 43 millones de euros. Es un elemento clave también para el desarrollo económico y turístico de una zona importante del litoral andaluz en la provincia de Almería.

Esta infraestructura canaliza el tráfico de medio recorrido, a las costas y al lugar de trabajo, y pueda alcanzar una intensidad media de hasta 18.500 vehículos al día, en la época de vacaciones, en la época estival, de una situación, como digo, que tiene que ver mucho también con el mantenimiento y la mejora de las condiciones y del empleo en la zona, porque estamos ofreciéndoles una posibilidad de llegar más rápido, más cerca y más seguro a miles de visitantes a la costa almeriense.

Se están también desarrollando las obras de mejora de la carretera 6052, en Santiago de Calatrava, conexión con Martos, también con la Autovía del Olivar, esa es la conexión.

El objeto de esta actuación era intervenir en 32,8 kilómetros que componen esta carretera, con las intervenciones sobre el estado del firme, mejora del trazado, drenaje, estabilización de taludes y otras encaminadas a conseguir una mejora en la funcionalidad con la señalización vertical y horizontal. Y, por tanto, es una obra que, con un presupuesto de 3,4 millones de euros, se adjudicó en diciembre de 2016 y se prevé ponerla en servicio antes de final de este mes de noviembre. Por tanto, objetivo también cumplido o a punto de finalizar de una obra también relevante.

Estamos actualizando la duplicación de la calzada de la A-392 entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, otra obra muy relevante que une a dos de las poblaciones más importantes de la provincia de Sevilla, que fue también paralizada en su momento. Una actuación que representa la conexión, como decía, de dos ciudades que tienen 200.000 habitantes en su conjunto, además de conectar la A-92 con la A-376 y la SE-40, potenciando las condiciones de seguridad y funcionalidad de esta vía de alto nivel de tráfico.

Las obras están en torno al 50% de ejecución. Hace pocos días, estuve yo visitándola con la alcaldesa. Concluirán en el próximo verano de 2018 y tienen un presupuesto en el presupuesto que ahora se está debatiendo en sede parlamentaria de 17.800.000 euros. La inversión total prevista de las obras eran 28.600.000 euros, y el recorrido es de siete kilómetros de longitud.

En este mes de octubre también hemos iniciado las obras de mejora de la conexión de Alcalá del Valle con la carretera A-384. Una solución planteada por los nuevos accesos contempla la construcción de una va-

riante de la carretera CA-9107, y la futura remodelación va a permitir contar con un nuevo trazado más ancho, con pendientes más suaves y con redes de curvas más amplias, haciendo posible una conducción en posiciones de mayor seguridad vial y con mejores niveles de confortabilidad.

Esta actuación supone una inversión de seis millones de euros y va a contribuir también a mejorar las expectativas en términos de desarrollo económico porque, ciertamente, es una actividad ligada al cultivo del espárrago y otras actividades agroindustriales, que supone que camiones de gran tonelaje tengan limitaciones con el trazado actual de la carretera para poder desenvolverse adecuadamente.

Hemos reiniciado también la nueva ronda de Mairena del Aljarafe. Ayer estuve yo precisamente haciendo una visita a Mairena con otro tema, que es la construcción de una pasarela ciclopeatonal. En definitiva, forma parte de ese compromiso de retomar todo lo que fue en su momento bloqueado. Una inversión de 6.200.000 euros, que se encuentra al 40% de su nivel de ejecución y también en el próximo año estará concluida.

Esta infraestructura dará mayor fluidez para los desplazamientos locales y metropolitanos al conectar la zona sur del municipio de Mairena con [...] para el metro de Sevilla. Además, esta ronda va a permitir agilizar el tráfico de vehículos procedentes de Sevilla, así a otras localidades como Palomares y Almensilla, evitando su paso por el casco urbano.

Durante 2017 se ejecutaron las obras de mejora de acceso a la aldea del Rocío en Almonte. Se contó con un importe de 1.090.000 euros, y se han culminado en el mes de mayo.

La actuación ha consistido en la construcción de dos accesos que servirán de alternativa vial a la A-483 de entrada a la aldea almonteña. Era el único acceso que en ese momento había, uno al sur y otro al norte, hemos dejado con dos nuevos accesos esta conexión de la aldea con la carretera de circunvalación.

Ambas infraestructuras, norte y sur, lograrán mejorar la movilidad de esta zona, de afluencia turística saben ustedes también importante, particularmente con los cientos de miles de visitantes que se congregan en la romería del Rocío.

Vamos a otorgar, por tanto, mayor fluidez, mayor seguridad a todos los vecinos que se desplazan allí y, también, la conexión con la vía que conecta con la zona costera.

Complementa esta inversión, la otra ya se había realizado, de 12 millones de euros en esa variante de población.

Se han analizado obras de mejora y refuerzo de firme de la A-92, en el tramo que comprende Arahal y La Puebla de Cazalla, en Sevilla, con una inversión de 1.850.000 euros. Estas obras han incidido directamente sobre una población de 138.000 habitantes, corresponden a los términos de Arahal, La Puebla, además de Utrera, Morón de la Frontera, Paradas y Marchena, municipios con vías de conexión directa a la A-92, que tienen también, lógicamente, una incidencia notable, además del flujo de tráfico ordinario que la A-92, como eje fundamental de articulación de Andalucía representa.

Se encuentran en ejecución también, terminado prácticamente, obras de mejora de seguridad de la A-92 en el tramo comprendido entre los kilómetros 256 y 269 en el puerto de la Mora, en el término municipal de Huétor Santillana. La actuación ha tenido una inversión de 1.680.000 euros, y tiene como objetivo la renovación del firme, muy delgado por el volumen de circulación que registra, por todo el tráfico pesado, un lugar que tiene una intensidad media de tráfico de 18.260 vehículos diarios, y de ellos, casi el 15%, un porcentaje en términos comparativos muy elevado de tráfico pesado.

En julio culminaron también las obras en la A-422, de Alcaracejos a Hinojosa del Duque, con una inversión de 1.400.000 euros. Esta actuación ha favorecido la subida de las comunicaciones en la zona norte de la provincia de Córdoba y ha beneficiado a 14.000 habitantes y ya he permitido también, no lo he citado con anterioridad pero cada una de estas obras lleva asociado lógicamente una generación de empleo directo que también contribuye, desde la obra pública, a incrementar los niveles de empleo que hay en Andalucía ligados al sector de la construcción. Saben ustedes que en el año 2007 había en torno a 485.000 ocupados en el sector de la construcción, casi un 15,7% del total de número de ocupados en los diferentes sectores de actividad económica en Andalucía; cayó hasta 136.000 ocupados en el año 2013, y hoy estamos en 34.000 empleos más en el sector de la construcción. Evidentemente, no todo corresponde a la influencia de la obra pública, pero tanto en materia de política de vivienda como en materia de carreteras estamos contribuyendo también a recuperar parte del empleo perdido en su momento.

Esta intervención de Alcaracejos e Hinojosa del Duque ha supuesto también en parte ventaja para la movilidad entre los municipios de Los Pedroches, que tiene una..., en esta carretera, un paso obligado para acudir a centros de prestación de servicios públicos, sanitario-educativos, también a la estación del AVE desde Villanueva o del hospital de Pozoblanco; pero además facilita el normal desarrollo de la actividad agrícola y ganadera e impulsa, lógicamente, actividades productivas, como el turismo en una zona que también tiene vocación de diversificar su economía por esta vía.

En mayo se culminaron las actuaciones de mejora de la autovía del Olivar entre Martos y Jaén, que han supuesto actuar sobre una longitud de 21 kilómetros, con una inversión de 2.470.000 euros, que también han generado un empleo directo de 45 trabajadores. Los tres tramos en los que se ha actuado constituyen el itinerario de acceso directo a esta villa de los municipios Alcaudete, Martos, Torredonjimeno, Torre del Campo, y se estima que las obras han beneficiado a 222.000 habitantes del ámbito poblacional en que está transcurriendo esa vía, travesía de Quesada en la A-315, con una inversión de 1.200.000 euros, que dotará de mayor seguridad al tráfico en el ámbito urbano, una zona conflictiva porque había un nivel de accidentalidad elevado en esta travesía, sobre todo vinculado al tráfico pesado, y por tanto es una intervención que va a ser muy agradecida por los habitantes no solo de Quesada, sino también de municipios de la comarca: Huesa, Hinojares y Pozo Alcón, que cuentan con una importante también oferta turística ligada al Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas.

Se han ejecutado obras de mejora en la A-377 entre Manilva y Gaucín, que está suponiendo intervenir en 26 kilómetros de longitud, la totalidad prácticamente de la vía, con una inversión 4.340.000 euros. Estas obras contribuyen a la mejora de la flexibilidad y a la articulación del territorio en la serranía de Málaga, dando mayor fluidez a la circulación entre los municipios del Valle del Genal y la Costa del Sol, y conectando a estos con un eje de vital importancia, incluida la red de transportes, como es la A-7.

La actuación supone grandes beneficios para los habitantes de la comarca, que tiene más de 25.000 habitantes, como decía, del valle del Genal, Manilva, Casares. Esta vía ya es un paso natural para acudir a los principales centros de prestación de servicios públicos, sanitarios, administrativos, educativos y de trabajo y de ocio. Habitantes también que comparten su vida trabajando en la Costa del Sol, viviendo en el interior y, por tanto, transitando obligatoriamente por estas vías de forma diaria. La mejora de la carretera va a redundar también de forma clara en el impulso de la actividad económica agroindustrial de la zona, un importante

foco de desarrollo ligado también, en el caso del corcho, a Cortes de la Frontera, a la recolección de la castaña del valle del Genal, así como al fomento del turismo rural en toda la zona.

Se ha puesto en servicio también la mejora de la intersección de la A-360 con la base militar de Morón, con una inversión de 209.000 euros. Esta carretera soporta en horas punta un elevado tránsito de vehículos en la intersección de acceso a las instalaciones militares donde trabajan, entre el personal civil y militar, alrededor de 3.000 personas, lo que genera un importante volumen de tráfico que necesita cambiar su sentido de circulación en un determinado punto de la carretera y que obligue a pasar la circulación para evitar, con esta intervención que hemos hecho, evitar lógicamente que haya mayores niveles de accidentalidad, mejorando las condiciones de tránsito y seguridad en esta carretera.

Las obras de la intersección han dotado la carretera de carriles adicionales centrales y de un tramo para almacenaje de vehículos, de manera que esto ya no corte la circulación en el sentido Morón.

Se encuentran también en ejecución las obras de la A-8125, entre Arahal y Morón, con una inversión de 3.880.000 euros, que consiste en el ensanche de la plataforma y la rehabilitación del firme a lo largo de 17 kilómetros que componen la totalidad de la vía. Esta carretera cumple también un papel esencial en las conexiones de la zona occidental de la Sierra Sur, concretamente en enlace con la autovía A-92. Estarán concluidas también antes de que finalice el año. En octubre comenzaron las obras...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

... En octubre comenzaron las obras de construcción del paso de fauna en la A-483, entre Almonte y El Rocío, dirigidas a evitar accidentes en los atropellos de fauna silvestre, con una inversión de 560.000 euros.

Hay un conjunto importante también de intervenciones que no les relato todas porque efectivamente no hay tiempo para poderlo hacer, intervenciones ligadas también al Plan Andaluz de la Bicicleta; la finalización de la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30, que estará concluida antes de final de año; las obras también de puesta en servicio de la vía ciclista en El Ejido, en Almería, con inversión cercana al millón de euros; otra vía ciclista entre Puente de Génave y La Puerta de Segura, también concluida; la conclusión, la construcción en la carretera A-1207, entre Vera y Garrucha, con otro tramo de vía ciclista... En definitiva, un conjunto de actuaciones que conforman el compromiso que habíamos asumido con el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Ahora tiene la palabra el señor Bueno. Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, esta comparecencia que le hemos pedido sobre ejecución de infraestructuras en inversión pública la hacemos, no le voy a poner ninguna duda, desde la preocupación. Y desde la preocupación no solo por las exiguas cantidades que siempre ponen en los presupuestos, o dicen, establecen en los presupuestos del Gobierno socialista de la Junta de Andalucía año tras año, sino además porque son una serie de infraestructuras públicas que permanentemente repiten año tras año y nos vuelven a contar exactamente lo mismo. De algunas venimos ya escuchando pues lo mismo desde hace diez años.

Esta preocupación, como usted bien sabe, la pusimos de manifiesto ya sobre lo que nosotros consideramos, y permítame la expresión, señor consejero, el impresentable plan PISTA que ustedes presentaron aquí, en este Parlamento. Aireaban por todas las provincias, como solución y como maná, este plan PISTA, y es curioso que, si nos ponemos a leer el plan PISTA, el grueso de sus páginas, la mayoría de sus páginas se dedican a decir lo que no van a hacer en Andalucía. Si no me sale mal la cuenta, yo he llegado a contar 359 actuaciones en ese plan PISTA que ustedes dicen que no van a ejecutar en el horizonte hasta el 2020, sino que todo irá mucho más adelante y ya veremos.

Es un documento, señor consejero, patético que, desde luego, desde nuestro punto de vista, lo que hace es demostrar la incapacidad de su Gobierno para acometer proyectos de relevancia y necesarios para Andalucía; un documento, señor consejero, que nosotros le volvemos a pedir otra vez que deben meterlo cuanto antes en un cajón y no volver a hablar de él, y sustituirlo por otro que sea un auténtico compromiso de inversión en nuestra tierra.

Le decía que la comparecencia no es solo para recordarle esto, es también para recordarle que lo que prometen, lo que nos cuentan, lo que le escuchamos a usted permanentemente después no lo hacen, y por tanto, desde nuestro punto de vista, se convierte en un engaño. Y voy a intentar demostrárselo, señor consejero.

En primer lugar, con sus propias cifras, las cifras que ustedes nos tienen que dar, porque nosotros se lo pedimos, de ejecución presupuestaria año tras año. Los últimos datos que tenemos son a 30 de septiembre de este año, señor consejero, y en esas cifras nos dicen que en inversión pública llevan ejecutado un 33,8% y, si esa cifra es lamentable y es preocupante —como le decía al principio—, también son muy significativos, porque usted ha hecho mención a cada una de ellas, son significativos algunos asuntos concretos y el grado de ejecución de esos asuntos concretos.

En acondicionamiento de red viaria han ejecutado ustedes el 45,8% a falta de un trimestre para que acabe el ejercicio presupuestario. En mantenimiento y mejora de carreteras el 46%. En la conexión de las áreas urbanas con la red transeuropea, un 11,4%. Y, algo muy preocupante, en seguridad vial, en seguridad vial, en el programa de seguridad vial, ustedes han ejecutado un 18,13%. Estos son, como usted puede imaginarse, cifras absolutamente lamentables, pero es que, además, el remate viene no solamente con las cifras que usted nos da sino con lo que nosotros intentamos comprobar, vuelvo a decirle que nosotros nos bajamos, vamos a pie de obra e intentamos comprobar que las obras esas que usted ha contado si son verdad y si se están realizando. Y a mí no deja de sorprenderme alguna de las cosas que usted ha dicho y yo se las

voy ahora a recordar porque, para nosotros, cuando nos ponemos a comprobar provincia a provincia y obra pública a obra pública, lo que realmente han hecho, nos encontramos con esa quimera de la que permanentemente le hablo ahora en mi intervención. Y a los hechos me voy a remitir y, si me da tiempo, voy a intentar desglosárselo hasta por provincias.

Mire usted, en Almería, lo de la autovía del Almanzora es ya como una cosa que venimos escuchando en los últimos 20 años, eso de la autovía del Almanzora ya empieza a ser una entelequia que empieza a no creerse nadie porque va a paso no de tortuga sino..., no sé qué animal puede ir más lento que una tortuga pero ese animal sería el que va la autovía del Almanzora con los presupuestos y con la gestión de su gobierno. De la variante de Berja, nada se sabe, no sabemos si la han empezado ya. De la mejora en la seguridad de Berja y Dalías han empezado, es cierto, pero tarde y creemos que mal.

Cuando hablamos de Cádiz, hablamos del tranvía de la bahía, que sigue parado. Esa conexión de la que usted hablaba de Alcalá del Valle con la A-384, tan necesaria como usted ha dicho, pues si ha empezado ha debido empezar antes de ayer porque no teníamos noticia de que hubiera empezado esa obra.

En Córdoba, las vías ciclistas de las que nos hablaron el año pasado en el casco histórico y en la avenida del Brillante, o la continuación de la variante de Lucena, díganos si han empezado ya a hacerlas, nos puede decir, nos puede alumbrar sobre cómo van esas obras.

En el tema de Granada, pues, allí también está la autovía del Almanzora, que en este caso se comparte con la provincia de Almería, y estamos hablando del tramo Baza-Huércal Overa, o el nuevo puente sobre el Genil, en Huétor-Tájar, también en la provincia de Granada, que también lo prometió usted y habló usted de ello el año pasado.

En Huelva, nada de la vía ciclista, señalización y aparcamientos para bicicletas en Huelva capital. O nada de la mejora en la A-461.

En Jaén, ¿para cuándo la actuación ferroviaria en el ramal Linares-Pradollano?, o ¿para cuándo esa conexión en la autovía del Olivar entre la A-32 a la altura de Baeza? O esas mejoras de la seguridad vial en la travesía de Quesada, en la que usted nos ha dicho, también nos tendrá que decir si además de licitada está ya ejecutándose. Es verdad que usted inauguró hace poco tiempo una parte de un carril bici entre La Puerta de Segura y Puente Génave, de cinco kilómetros, espero, señor consejero, que no hayan [...] ustedes en esos cinco kilómetros y que no abandonen todo lo demás.

En el tema de Málaga, habló ayer usted igual que otras veces de la prolongación el metro hasta Atarazanas, que no se acaba de desbloquear. Que se desbloquearía también —dijo— el tranvía de Vélez-Málaga porque el alcalde estaba colaborando, pues no sabemos en qué términos está colaborando. O la variante de Arriate.

En Sevilla, el tranvía de Alcalá con el metro, en conexión con el metro de Dos Hermanas, ya nos ha hablado hace poco de que nos vamos al primer semestre del año que viene, que no era este año cuando se iba a terminar la obra civil y no sabemos cuándo se podrá en funcionamiento el tranvía. Y no usted, pero sí la presidenta nos llegó a hablar incluso del metro de Sevilla para este ejercicio presupuestario. Nos tendrá que decir, una vez que ha dicho que ya se ha puesto en contacto con el ministerio, si se ha puesto ya de verdad y nos gustaría conocer los términos en que se ha puesto en contacto con el ministerio. Nos gustaría conocer el contenido de ese protocolo, esa carta que usted ha enviado al ministerio para saber si, realmente, van en serio porque francamente nosotros, señor consejero, no nos lo creemos.

Este es el panorama que estamos viviendo en las infraestructuras en Andalucía en los últimos años.

Yo le voy a pedir un favor, que me quedan diez segundos, señora presidenta, para decirle una cosa muy simple. Si es posible, si es posible, señor consejero, usted es libre evidentemente de decir lo que usted quiera, pero si es posible me gustaría que se ciñera a lo que le estamos pidiendo y que no se compare mucho con otras comunidades autónomas o con el Gobierno de España donde seguro que hay compañeros nuestros que fiscalizan y defienden los asuntos mucho mejor que podamos hacerlo nosotros.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Voy a intentar responderle a lo sustantivo de lo que usted ha dicho. Pero, evidentemente, no me va usted a restringir que utilice elementos..., porque uno está en el tiempo y en el espacio en la política en función de cómo están los demás, también, porque muchas cosas de las que usted prescribe, sí, muchas cosas de las que usted prescribe, ojalá pudiéramos hacerlas, si el Gobierno de la nación que ustedes sostienen como partido tuviese otra actitud con Andalucía, y de eso podíamos hablar también a continuación, ¿verdad?

Bueno, cuando usted duda de que estemos haciendo cosas, no sé si la relación de obras que yo he dicho que ya están en funcionamiento, terminadas algunas, otras puestas lógicamente en marcha y en ejecución, los ciudadanos a los que han beneficiado, están beneficiando, tendrán el mismo criterio que usted. Las obras están concluidas, ya Alcalá de Guadaira a Dos Hermanas está avanzando a buena velocidad la obra. Bueno, pues supongo yo que la obra de Alcalá del Valle que usted duda, yo estuve allí hace pocos días, precisamente en el inicio de la obra. Me hubiese gustado que hubiese usted escuchado a los responsables municipales y a la asociación de vecinos de allí sobre lo que opinaban del cumplimiento de las obligaciones que habíamos asumido. Y, por tanto, creo que ustedes hacen un relato de todas las cosas que sería deseable hacer, que yo comparto, no hemos renunciado a ningún objetivo.

Pero, hombre, su comportamiento en aquellos gobiernos que usted sostiene, fundamentalmente el Gobierno de la nación, no tiene nada que ver con lo que ustedes plantean en términos de exigencias en Andalucía.

El PISTA es mejorable, sin duda, como todo en la vida, pero el PISTA es un ejercicio de realismo, de realismo, de responsabilidad y de compromiso y respeto con las obligaciones que el Estado español tiene ante la Unión Europea, respetando la Ley de estabilidad presupuestaria y todo lo que supone un conjunto de elementos que evidentemente están constriñendo las capacidades de actuación. ¿Qué estamos haciendo? Priorizando las cosas. Y yo le invitaría a que en el propio Gobierno de la nación... Aquí tenemos aprobado el PISTA, pero el PITVI, que es el instrumento de planificación del Gobierno de la nación está sin aprobar. Estaría bien que lo aprobaran ustedes, que establecieran una ficha presupuestaria anexa y un calendario tempo-

ral para que vinieran a dar lecciones en términos de exigencia de lo que no hacen allá donde tienen ustedes la responsabilidad, ¿verdad?

Autovía del Almanzora, yo tuve ocasión de, siendo consejero, y no hace tanto que soy consejero, de poner en servicio un tramo de la autovía del Almanzora, fue el verano del 2015, el mes de julio, quiero recordar, o agosto, no sé, probablemente julio. Estamos trabajando para poder licitar, y lo sabe usted, si no se lo digo yo, quedan dos tramos o dos subtramos para llegar a conectar con la A-7, con la RIS3 Europea, que eso es lo fundamental porque tiene un índice medio de tráfico más importante, por encima de los 10.000 vehículos, y estamos para poder licitar el primero de los tramos, entre Cucador y Concepción, espero que antes de final de año, y el siguiente, entre Concepción y A-7 a continuación. Por tanto, no estamos parados en absoluto.

La variante de Berja está reiniciada, hay un problemita, un problemita con la empresa, alguna de las empresas, ha citado usted alguna obra, esta ha sido usted también, la de Huétor-Tájar, que no tiene que ver con la falta de voluntad ni de presupuesto de la consejería, tiene que ver con el problema asociado a que alguna empresa entra en concurso de acreedores y estamos buscando la forma más ágil y más rápida de poder reiniciar la obra sin tener que rescindir el contrato y volverla a licitar. Con la cesión, que está prevista en la norma y en la ley, de que pueda cederse esta obra por parte de las..., normalmente, a veces son UTE los que tienen, de la parte que ha entrado en concurso de acreedores a la otra empresa, de forma que la podamos hacer con la mayor agilidad.

Lo mismo le digo en relación con la variante de Lucena, otro problema asociado no a la falta de voluntad de la consejería sino a un problema también ligado a la empresa que esperamos resolver.

Linares-Vadollano, mire usted, la obra se ha terminado la parte que amparaba el anterior contrato, y lo que estamos haciendo es una redefinición de un proyecto que va a tener continuidad, que tiene presupuesto en el 2018 para poderlo adjudicar, espero que también antes de final de año.

Habla usted de Málaga y del metro. Bueno, el metro de Málaga, estamos trabajando. Si usted mira hoy, casualmente, no ha venido a propósito porque no estaba previsto, ¿verdad?, en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, la edición electrónica y en la otra, podrá usted ver que sale un contrato hoy de 5.600.000 euros precisamente para el metro de Málaga, en el tramo entre Guadalmedina..., perdón, entre Guadalmedina y Atarazanas, ¿verdad? Y el tramo de Perchel a Guadalmedina es un tramo que está, usted sabe también, licitado, se están valorando las ofertas y estará adjudicado —espero— antes de final de año, que tiene un montante si no mal recuerdo de en torno a 25 millones de euros.

Por tanto, estamos trabajando y estamos trabajando haciendo esa priorización de las cosas que consideramos que son fundamentales en un escenario donde, evidentemente, los recursos son más limitados de lo que nos gustaría. Pero les quiero recordar que este Gobierno está haciendo crecer el compromiso en materia de inversiones ligado a la Consejería de Fomento y Vivienda del año 2013, que tenía 574 millones de euros —2013, 574—, hasta los 875..., perdón, 57 millones que están en trámite parlamentario con el presupuesto que se ha presentado por parte del Gobierno en este ejercicio presupuestario. Es decir, un 49% de crecimiento desde el momento en que se tocó fondo, en términos de disponibilidad presupuestaria para esta consejería hasta este momento.

Podía ser más, sin duda, podía ser más, y ya podemos entrar en otro debate que seguramente a usted no le gusta escuchar, pero a mí me parece pertinente ponerlo en lo alto de la mesa también en términos políti-

cos. Dedíquense ustedes a hacer también un esfuerzo ante el Gobierno de la nación, a ver si la financiación insuficiente que tiene Andalucía respecto a la media de comunidades autónomas, no pedimos ningún privilegio, se corrige. Acaba incumpliendo lo que dice la ley y aporten al financiamiento de la Ley de atención a las personas dependientes lo que les corresponde, y tendremos más recursos para otras cosas.

Hombre, no tengan el comportamiento casi usurero en la financiación del FLA y obliguen a la comunidad autónoma a pagar casi 1.800 millones de euros de intereses, que es lo que va a pasar. Con eso, podríamos terminar la autovía del olivar, podríamos terminar la autovía del Almanzora, podríamos terminar y hacer el metro de Sevilla... Que, por cierto, le voy a dejar copia, si usted tiene interés, de la carta que le hemos enviado... Vamos, no carta, sino una carta acompañada de un protocolo redactado, a modo borrador, para que el ministerio diga si le parece bien, o no, los términos en que está redactado. Y, por cierto, le diré: no es otra cosa que la continuación de lo que hizo el Gobierno de Rodríguez Zapatero con los intereses de Sevilla, aportando aproximadamente un tercio de la financiación del metro de Sevilla, cosa a la que ustedes se negaron cuando eran gobierno, con el señor Aznar. Y el señor vicepresidente del Gobierno, que era una persona influyente en la política andaluza y nacional, como era el señor Arenas.

Bueno, esto es lo que le estamos pidiendo al Gobierno: que le dé continuidad a un compromiso que ya se asumió.

En consecuencia, yo, en fin, entiendo la reiteración de los lamentos y las quejas que ustedes hacen, pero tienen poco que ver con la realidad que estamos analizando.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Bueno, tiene usted la palabra por tres minutos.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, seguimos preocupados, señor consejero, después de su intervención, seguimos muy preocupados, porque la verdad es que está todo varado. Al final, ha hablado otra vez de todas las obras, pero todas están en un momento en el cual no tiene visos de que se empiece a ver en el horizonte que esas obras puedan ser utilizadas o usadas por los andaluces y por el resto de los españoles, que es de lo que se trata.

Porque, además... Bueno, Dios me libre de que yo le diga a usted lo que tiene que decir. Yo no le he dicho eso, le he dicho que me gustaría que se ciñera a lo que yo le estoy, un poco, pidiendo en la solicitud de comparecencia. Usted, diga lo que usted quiera. Usted ha tenido que remitirse a Zapatero, pero yo le recuerdo que el metro de Sevilla lleva parado desde el año 2006, y las obras de metro son las típicas obras que no deberían estar paradas nunca, ni siquiera en 2007 debería haber estado parado. Y, que yo recuerde, en 2007 no estaba Aznar ya en el Gobierno de España. Pero bueno, no quiero entrar yo en eso, ni perder siquiera un segundo en eso.

Le decía que las obras de las que ha dicho, bueno, habla de ellas, pero habla de las circunstancias en las que habla. Me está diciendo que Alcalá..., la situación de la conexión de Alcalá del Valle, parece ser que usted fue el otro día a iniciarla. Bueno, estamos hablando, desde el año pasado, en el mes de junio, que ya iba a empezar a funcionar la obra de Alcalá del Valle con los presupuestos de este año.

Ha reconocido que Concepción Cucador, Cucador Concepción, pues, no está licitada y todavía no ha empezado. Y no sabemos si nos la vamos a encontrar otra vez cuando usted los presente en los presupuestos del año que viene para el año siguiente.

Y, después, con respecto a las obras de las que, entre comillas, permítame también la expresión, señor consejero, que presume, como por ejemplo la de Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas, o la de Ronda Sur de Mairena, que las ha mencionado, en Sevilla, bueno, pues, se produce la obra, es verdad que se están haciendo, pero con un tajo presupuestario importante. En unas han quitado la vía ciclista, que estaba en el proyecto inicial, que es la de Alcalá-Dos Hermanas, y en otra, la ronda sur que, si usted ha ido a verla, habrá comprobado lo que ocurre, llega a la Glorieta de los Descubrimientos, a Mairena del Aljarafe, que no hay soterramiento y, por lo tanto, se va a producir un embudo y un atasco allí de tráfico increíble, porque ustedes también cortaron ese soterramiento que venía en el proyecto original. Con lo cual, lo que hacen, lo hacen mal, permítanme que se lo diga, señor consejero.

Y por eso le digo que estamos preocupados. Y lo que eso demuestra es incapacidad en la gestión, señor consejero, y tiene que reconocer que hay que cambiar, algo que cambiar en la gestión, porque estas cosas no van bien, y las obras en Andalucía no se hacen bien.

Y por el camino que vamos, y con las licitaciones que usted está hablando y con los plazos de los que usted está hablando, vamos a converger en el siguiente milenio. Y en el siguiente milenio, ni usted ni yo vamos a estar para comprobarlo. Con lo cual, lo que le pido es una reflexión seria sobre la [...] que le estamos poniendo encima de la mesa, que siempre prometen lo mismo, que siempre dicen lo mismo año tras año y que, al final, no finalizan absolutamente nada.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Bueno.

Señor consejero, tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

De nuevo, señor Bueno, yo le agradezco el tono de su intervención, porque, ciertamente, para discrepar no necesariamente hay que ser desagradable. Y a mí me parece que el debate político se tiene que mantener en buena lid.

Pero claro, usted dice cosas que no se corresponden con la realidad. Tenemos obras terminadas, claramente, a lo largo de 2017. Yo le he señalado algunas, y otras, en ejecución, muchas de ellas. Algunas, con

incidencias y con problemas, obviamente, no le voy a ocultar las dificultades, y le he dicho que algunas asociadas... Tampoco quiero colocar la carga ni citar ninguna empresa en particular, pero asociadas a algunas dificultades empresariales que esperamos resolver en el plazo más breve posible de tiempo, que tenemos un camino, que es acabar rescindiendo una obra, lo permite la legislación, y reiniciar el proceso de licitación y contratación. Estamos buscando soluciones que acaben abreviando los tiempos.

Pero usted hace afirmaciones que no se corresponden con la realidad. El metro de Sevilla de nuevo. Mire usted, el metro de Sevilla no está parado. Se están invirtiendo 160 millones de euros en la extensión del metro de Sevilla con la tercera ciudad de la provincia, que es Alcalá de Guadaira. En este momento se está trabajando. Vamos a terminar la obra civil, que tiene un montante inversor de 103 millones de euros aproximadamente, y queda la licitación de todo el sistema de instalaciones, material móvil, comunicaciones, que serán otros 60 millones de euros. Por lo tanto, estamos trabajando con financiación 100% de la Junta de Andalucía.

Y cuando le digo lo que a usted tampoco le gusta escuchar... A mí me parecería pintoresco que el señor ministro Zoido, antes de serlo, estuviese en la boca del metro recogiendo firmas para que se hiciera una línea... Él decía las tres, ¿verdad? Nosotros somos más realistas en este sentido. Bueno, estamos comprometidos, estamos trabajando, le digo, y tenemos el compromiso de seguir en un tema que, efectivamente, es necesario para Sevilla, y hay que comprometerse con él.

Pero vale no solo recoger firmas. Ahora tiene el ministro Zoido una posición privilegiada: se sienta en el Consejo de Ministros. Que influya en la toma de decisiones para hacer, ya le digo, no algo novedoso, sino la continuación de lo que hizo un Gobierno socialista respecto a los intereses de Sevilla. Eso es lo que tiene que hacer el Gobierno actual, después de la negativa que tuvo el señor Aznar, le guste a usted o no, igual que tiene en sus espaldas aquella famosa frase, compartida también con el señor Arenas, de «el rapidillo que va a Sevilla». Veinticinco años después, vino el señor Rajoy a decir que había sido una obra magnífica, que había articulado y vertebrado a España, que representaba una apuesta por el sur, todo el mundo contento, satisfecho, sacando pecho de una decisión afortunada tomada en un momento determinado.

Vale, pues yo espero que este tipo de decisiones formen parte de las cosas que uno hace, no en el ejercicio de la crítica, sino el ejercicio de la responsabilidad. Y espero que, en relación con el metro de Sevilla, eso sea lo que haga el señor Zoido, influyendo positivamente en la opinión del Gobierno, para que se pueda firmar un compromiso que le dé continuidad a lo que se hizo en aquel momento, financiando la tercera parte del metro de Sevilla.

Habla usted de Cucador Concepción. Bueno, pues igual..., o sea, yo le he dicho que hemos abierto —este consejero estuvo en ese acto simbólico, lo importante es que los ciudadanos lo usen, no que esté el consejero— un tramo de esa autovía. Y seguimos trabajando en este tema. Hombre, ustedes tienen toda la legitimidad democrática para hacer la crítica que quieran, pero legitimidad moral tienen muy poca, cuando su compromiso en Almería, en esta legislatura pasada, ha sido tapiar los túneles de Sorbas, cuando hablamos de obra pública. Entonces, claro, el contraste no puede ser más demoledor en relación con sus afirmaciones.

Y claro, la convergencia, ciertamente... Ese es el objetivo del Gobierno de Andalucía: avanzar, avanzar, sosteniendo los pilares de la sociedad del bienestar y de un Estado decente, a los que dedicamos suficientes recursos, y buscando que eso sea compatible con, efectivamente, estimular la actividad económica, el empleo, la competitividad, generando infraestructuras que faciliten la competitividad de las empresas. Y eso tie-

ne que ver con el desarrollo de la red transeuropea de transportes en materia ferroviaria, que ustedes no le han hecho ni caso. Tiene que ver con que acaben resolviendo el tema de la infrafinanciación de Andalucía e, insisto, no estamos pidiendo privilegios, solo que haya un tratamiento simplemente igualitario. Tiene que ver con que, en los Presupuestos Generales del Estado, ustedes dediquen el porcentaje que corresponde a la población de Andalucía, en término de peso ponderado, no menos. Lo último ha sido el 13,5%, lo que le dedicaban, sobre un peso poblacional del 18%. Todo eso tiene que ver con las acciones que, de verdad, pueden conducir a converger con los objetivos de desarrollo de infraestructuras y, por tanto también, en la medida en que las infraestructuras pueden contribuir al desarrollo económico y al empleo en el conjunto de Andalucía.

Este es el objetivo que ustedes deben plantearse, y yo comprendo que tengan mucha energía, y es su responsabilidad y yo lo entiendo, ese es el juego democrático, para controlar al Gobierno de Andalucía, para eso son oposición. Pero dediquen también, aunque sea el 5% de ese tiempo y esa energía, a convencer al Gobierno que ustedes sostienen en Madrid a que trate con más equidad los intereses de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero

10-17/APC-001315. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el procedimiento y criterios de adjudicación de viviendas y alojamientos protegidos de titularidad autonómica

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente comparecencia, a fin de informar sobre el procedimiento y criterios de adjudicación de viviendas y alojamientos protegidos de titularidad autonómica, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos. Y para ello tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted pueda.

Ay, perdón, perdón, yo ya..., es que como..., perdón, el señor consejero, por quince minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Efectivamente, esta comparecencia tiene que ver con la demanda del Grupo Parlamentario Podemos para explicar cuál es el procedimiento y los criterios de adjudicación de las viviendas y alojamientos protegidos de titularidad autonómica.

La Junta de Andalucía tiene actualmente un parque residencial compuesto por en torno a 76.500 viviendas, de las que 50.200 están en régimen de arrendamiento, y las 26.252 restantes son en compraventa y acceso diferido a la propiedad. Se da la intervención en las viviendas de alquiler, ya que las otras tienen adjudicados ya sus titulares, que acabarán siendo propietarios de las mismas cuando terminen de amortizar esas viviendas que en su día les fueron adjudicadas en una de esas dos vías, o bien compraventa o bien acceso diferido a la propiedad.

Centrándome por tanto en el procedimiento que regula la adjudicación de la vivienda en arrendamiento, hay tres normas que regulan dicho procedimiento: la Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de Vivienda Protegida y Suelo; el Decreto 149/2006, que regula el Reglamento de Vivienda Protegida en Andalucía, y, por último, el Decreto 1/2012, que regula el reglamento del registro municipal de demandantes de vivienda protegida en Andalucía.

En concreto, el Decreto 149/2006, regulatorio de la Vivienda Protegida en Andalucía, en su artículo 12, apartado 2, establece que la selección de personas a las que van destinadas las viviendas protegidas se realizará a través de los registros públicos municipales de demandantes de vivienda protegida, de conformidad con lo que establece el artículo 10 del reglamento de registro de demandantes aprobado en el Decreto 1/2012, de 10 de enero.

Por tanto, por norma general, salvo excepciones, que hay alguna que a continuación comentaré, son los registros municipales de demandantes de vivienda los que reciben las demandas de vivienda de las personas residentes en cada municipio, valoran la situación de cada familia solicitante, con ayuda de los servicios sociales de los propios ayuntamientos, y establecen un baremo en función de las necesidades reales de alojamiento de cada demandante.

¿Qué hace la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, como titular de la vivienda de arrendamiento cuando recupera algunas de ellas, para volver a adjudicarlas? Pues, ciñéndonos a la normativa regulatoria que he citado, se informa al registro de demandantes del municipio donde se encuentra la vivienda y solicitamos una propuesta de adjudicación.

Quiero destacar que en la labor que realiza la Agencia de Vivienda y Rehabilitación en la gestión del parque hay un proceso claramente establecido donde los procedimientos que priman son los del principio de igualdad, la transparencia, la publicidad y la concurrencia. Solo este último queda al margen de las situaciones que se consideran excepcionales, que se resuelven también de acuerdo a una normativa que también está, lógicamente, en vigor. El sistema implementado a partir de la entrada en vigor del Decreto 149/2006, que regula el reglamento de vivienda protegida, que pone en marcha los registros municipales de demandantes de vivienda, se ha consolidado como una fórmula capaz, una fórmula útil de atender adecuadamente los procesos para adjudicar estas viviendas.

Es fundamental la excelente coordinación que existe entre la Junta de Andalucía y los registros municipales de demandantes de vivienda, y tanto los técnicos de la Agencia de Vivienda como los de los distintos ayuntamientos andaluces trabajan codo con codo, de forma coordinada, y yo diría que de forma coordinada y eficaz, con una gran implicación y sensibilidad, para buscar la mejor solución en cada caso.

Existen nada más, como le decía, tres situaciones excepcionales cuya atención está prevista en la normativa reguladora, que también le detallo a continuación. En primer lugar, el artículo 13 del Decreto 149/2006 permite al registro municipal de demandantes adjudicar de forma excepcional, sin tener en cuenta el baremo, en tres situaciones:

La primera, cuando haya necesidad de realojo permanente o transitorio, motivado por actuaciones urbanísticas de rehabilitación o renovación sobre viviendas concretas o promociones existentes.

La segunda, cuando se trata de adjudicaciones a familias en riesgo de exclusión social, cuando así lo justifiquen con carácter de urgencia los servicios sociales municipales.

Y en los casos también, en tercer lugar, de adjudicación de viviendas en alquiler a entidades sin ánimo de lucro para destinarlas al alojamiento de personas sin recursos o en riesgo de exclusión social.

Estos tres supuestos de excepcionalidad que estaban ya previstos en la Ley 13/2005, de Vivienda Protegida, el artículo 3, apartado 4, pero además quedaron refrendados en el Decreto 1/2012, que regula el reglamento de los registros, como antes hemos señalado. Estamos hablando de que tendrían preferencia para acceder a estas viviendas las personas que se encuentren en alguno de los grupos sociales con especiales dificultades para el acceso a la vivienda, con especial vulnerabilidad.

Añade dicho reglamento que la consejería podría establecer criterios de preferencia en orden a los apartados anteriores, pero, ciertamente, son los registros municipales y los ayuntamientos los que están estableciendo ese criterio de prelación como el informe de los servicios sociales de forma reiterada. Es decir, tanto los titulares de los registros municipales, como podían hacerlo los delegados territoriales de la consejería, pueden adjudicar excepcionalmente de forma directa viviendas cuando se den algunas de las circunstancias a las que antes nos hemos referido.

Hay una tercera situación de excepcionalidad que está prevista cuando se trate de viviendas a adjudicar en municipios que no hayan constituido el registro municipal de demandantes —hay algunos que no lo tie-

nen—, para cuando los registros incumplen los plazos establecidos, también, o para enviar a la consejería los listados que se le solicitan de demandantes de vivienda. En estas situaciones será el promotor de la vivienda el que las adjudique conforme al artículo 11 del apartado 2 del Decreto 1/2012, de 10 de enero, que regula estos reglamentos. En la práctica, en el caso de viviendas protegidas de titularidad autonómica, existen dos excepciones que se aplican con carácter general y que les voy a señalar: una, referido al caso del Ayuntamiento de Almería capital, donde el consistorio, a través de dos resoluciones, una de la Gerencia Municipal de Urbanismo, de 5 de diciembre de 2012, y otra del registro municipal de demandantes de vivienda, de 19 de febrero de 2013, decretó que determinadas promociones completas de viviendas quedaran excepcionadas del registro a efecto de adjudicación. En estos casos, la adjudicación es responsabilidad de AVRA, que, en cualquier caso, respeta escrupulosamente los principios de igualdad, transparencia, publicidad y concurrencia.

Una segunda excepción es el Polígono Sur de Sevilla. Para las viviendas de titularidad autonómica de esta barriada existe autorización también del registro municipal de demandantes, 13 de julio de 2016, para que sea la Mesa de la Vivienda del Polígono Sur, en la que están presentes ayuntamiento, Comisionado para el Polígono Sur y la Junta de Andalucía, la que realice los procesos de adjudicación.

Y, por último, mencionar también la colaboración inestimable de entidades sin ánimo de lucro, que tienen adjudicadas viviendas y alojamientos para su uso por personas y familias en situaciones de excepcionalidad, sin recursos o en riesgo de exclusión, que también pueden hacerlo. Mantenemos una estrecha colaboración, por ejemplo, con la Fundación Andaluza para la Integración Social, FAISEM, que tiene arrendada a AVRA la mitad del beneficio, perdón, la mitad del edificio de alojamiento protegido existente en Almanjáyay, para resolver el problema de vivienda a personas usuarias de esa entidad. Igualmente, y creo que es objeto de debate, no sé si en esta comisión o en el propio pleno, pero creo que fue en comisión, doce alojamientos protegidos en San Bernardo, en Sevilla, reservados para colectivos de especial protección, que albergue a estudiantes de la Universidad de Sevilla diagnosticados con síndrome de Asperger. Esta adjudicación directa cuenta con la autorización del registro de demandantes de Sevilla y permitirá que estos estudiantes se sumen a la población ya residente en este complejo de alojamientos, donde habitan, como usted sabe, jóvenes y mayores, donde hay una experiencia de convivencia intergeneracional, yo creo que muy productiva socialmente y que está aportando, por tanto, resultados muy interesantes.

Con criterio general, ya sabe cuál es el sistema de adjudicación y las excepciones que se contemplan en la propia reglamentación. Le he señalado algunas a modo de ilustración.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y ahora sí, tiene la palabra la señora Molina, cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, gracias por su intervención, por la explicación de los procedimientos que están regulados en ley, que nos acaba de enumerar, para la adjudicación de las viviendas públicas en Andalucía. También le agradecemos que nos informe del ritmo de adjudicaciones y de si estas se hacen estas se... Nos ha explicado más o menos la dinámica y quién se encarga de priorizar las adjudicaciones, de tal suerte que a su juicio entiendo que funciona en términos generales de manera bastante correcta. Le hemos pedido su intervención no tanto para que nos informara de manera general de cómo funciona la norma, sino más bien de que nos informara de los criterios seguidos por su Administración cuando no funciona esa norma y esas excepciones que nos ha estado comentando.

El parque público de vivienda en alquiler es, parece ser, un parque amplio, diversificado y en condiciones de habitabilidad suficientes. Y le decimos parece ser porque no podemos asegurar objetivamente que sea así. Ningún grupo parlamentario, ninguna autoridad y mucho menos ningún ciudadano tienen acceso a un inventario del mismo. Le hago esa reflexión y quiero extenderla a los grupos parlamentarios presentes en esta comisión, señores diputados. Cada uno de ustedes puede conocer la existencia de algún grupo de viviendas de parque público en su circunscripción, pero eso no asegura que conozcan todos los grupos de viviendas públicas de su circunscripción, mucho menos, si son de alquiler o de compraventa, cuál es su precio, su porcentaje de ocupación, estado de conservación y los indicadores de rotación, porque nos acaba de informar de los datos pero a nivel global.

Y, señorías, ustedes lo desconocen no porque carezcan de interés en conocerlo ni porque no se tomen su trabajo con la seriedad suficiente y la responsabilidad que nos atañe. Simplemente, no lo saben porque ni siquiera la misma Junta de Andalucía parece saberlo. No encontramos otra explicación a que esos datos no estén publicados en la página web de la Administración que la gestiona. ¿Se imaginan que en la Consejería de Educación no se ofrezca la información a los ciudadanos de los colegios públicos andaluces, o en la de Salud que no informe de los centros de salud en su territorio, los consultorios, ambulatorios u hospitales? Pues eso es lo que sucede en la consejería y en la página web que tiene. Sigue sin haber un inventario de los bienes públicos a efectos a dar solución habitacional a los andaluces en circunstancias más desfavorecidas. Y ese silencio respecto a los datos del servicio pasa a ser simplemente ocultación cuando hablamos de la oferta residencial, habitacional, de las viviendas en el parque público andaluz de las capitales de provincia.

Dicen ustedes que el parque público de vivienda de Andalucía está presente en dos de cada tres municipios de Andalucía y procura alojamiento a más de 306.000 personas, casi el 3% de la población de Andalucía, con escasos recursos. ¿Me puede indicar dónde se puede consultar si hay una oferta pública en este momento sobre alguna de las 50.250 viviendas que dicen administrar? Eso es el dato que viene en la web, del que hemos extraído la información. ¿Me puede indicar dónde puedo ver el baremo que se va a aplicar a quien solicita esa vivienda pública?

Señor consejero, he visitado varias áreas de rehabilitación de la Agencia de Vivienda, en Cádiz, en Sevilla, Granada, Almería. Y en unas los candidatos a adjudicar vivienda los proporciona el registro municipal de demandantes, como bien nos ha informado usted ahora. En otras barema la propia oficina. En otras interviene la oficina social de la vivienda. Y en cada uno de ellos la metodología es diferente. ¿Ese es el concepto de igualdad de trato a todos los ciudadanos? ¿Por qué en áreas que han sido declaradas de rehabilitación integral, de barriadas por tener circunstancias sociales y urbanísticas parecidas, ustedes cambian sus criterios

de forma tan particular? ¿Por qué esa información además no es pública? He de decir que me asalta la pregunta de si la falta de transparencia —por la falta de datos que hay en la página web, como decía— en la gestión autonómica no es, entre otras muchas, la causa de que estas barriadas, señor consejero, que ya están siendo objeto de actuación y fueron en el Decreto 202/1989, de 3 de octubre, por el que se creaba el plan de barriadas de actuación preferente, sigan necesitando esa misma actuación. ¿Está usted satisfecho con los resultados obtenidos tras la intervención de más de 20 años en esas barriadas? ¿Cree usted que la diferencial con el resto de la sociedad ha disminuido? La Chanca, El Puche, La Paz La Cartuja, Almanjáy, Huerta Carrasco, Asperones, Las Palmeras, Palma Palmilla, el Polígono Sur..., en esas barriadas a día de hoy los indicadores de desarrollo humano determinan que queda muchísimo trabajo público por hacer, que las políticas públicas dejan que desear en la solución estructural de todo esos problemas.

Ahora en su siguiente intervención espero que nos ilustre con la información de qué Plan de Vivienda y Rehabilitación 2014-2020 ha movilizado recursos por valor de 278,2 millones de euros, porque ese es el dato contenido en la contestación a una solicitud que le remitimos, que hicimos respecto al área de regeneración y renovación urbana, ARRU, y su consejería declara haber ejecutado en el 2016, por ejemplo, 73.737 para La Chanca, 4.251 en Las Palmeras, 700 para Huerta Carrasco, 626.339 para Polígono Sur..., en fin, y datos similares. Con esa dotación presupuestaria son vanos los esfuerzos de los profesionales de la agencia, que con toda la dedicación diariamente trabajan en esas áreas para asegurar el cumplimiento del mandato constitucional y estatutario del derecho a una vivienda digna.

Otro día espero que podamos proponer en esta comisión la estabilidad laboral de los y las trabajadoras que, según datos ofrecidos por su propia consejería, ronda el 40% de precariedad en el empleo.

En resumen, señor consejero, en la siguiente intervención espero que nos pueda garantizar o comprometerse a publicar en la página web de la consejería la oferta pública de vivienda en alquiler, el método y los criterios de selección que se van a seguir en cada una de las áreas, los modelos de contrato, el precio del arrendamiento, los municipios donde hay vivienda pública. Y espero a la siguiente intervención.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, le voy a reiterar dos cosas para pasar a contestarle a algunos de los elementos que usted ha planteado, y que me parecen bastante poco consistentes con lo que ustedes plantean cuando tienen algunas iniciativas parlamentarias en esta Cámara, o lo que sus socios de grupo parlamentario..., en fin, la coyuntura no sé si de forma definitiva, Izquierda Unida ha hecho en alguna ocasión.

Desde este Gobierno se trabaja con la suficiente seriedad como para respetar los procedimientos que hay establecidos en la ley. Y con carácter general, y las excepciones se las he citado también, es el registro mu-

nicipal de demandantes de viviendas el que tiene la potestad de proponer quiénes son los adjudicatarios de esa vivienda. Y cuando hay excepciones, con informes justificados de los servicios sociales municipales, se hacen las excepciones. Ese es el criterio general. O le he citado Almería, o le he citado el caso del Polígono Sur, donde hay una visión más amplia porque el propio Ayuntamiento de Sevilla ha determinado que sean otros actores integrados dentro de la propia dinámica de funcionamiento: el comisionado, está la Junta de Andalucía, están otras instituciones, las que hagan ese proceso de adjudicación. Por lo tanto, estamos haciendo un trabajo serio, que se contrapone a veces con las proclamas hechas de cara a la galería de que por acción o por omisión vale la patada en la puerta. Lo diré un poco de forma grosera, pero para que se entienda. Situaciones que ustedes a veces avalan, ¿verdad?, limitando y cercenando los derechos de los más humildes que están en los registros municipales de demanda de vivienda esperando que se haga una buena gestión del parque público, que es lo que estamos haciendo.

Por eso yo le pediría un poco de coherencia a la hora de plantear cosas que tienen que ver con proclamas cara a la galería, cuando su actuación parlamentaria va en la dirección contraria. Hace poco hubo un debate en esta Cámara, en el pleno, sobre este asunto. Y mantuvimos, coherentemente, posición coherente que le voy a decir qué representa. En estos últimos dos años, cuando hemos planteado la redacción y la ejecución de un plan estratégico de mejora del parque público de vivienda, ha permitido ese nivel de solvencia y seriedad en el trabajo que haya una rotación de 2.556 viviendas en el conjunto de Andalucía, que ha permitido que 2.556 familias humildes, respetuosas de la legalidad, esperando a cuál es el turno que le toca en función de los criterios establecidos por los ayuntamientos con los informes sociales, puedan acceder a esa vivienda; cosa que no sucedería si acabamos con la fórmula, si me permiten también la expresión, de la Corrala de la Utopía, pues dándole carta libre a aquel que considera que debe tener en función de su criterio subjetivo acceso al parque público de vivienda. Esto es lo que les pido ustedes, coherencia y respeto a la norma. Porque vale lógicamente pedir respeto a la norma cuando hay alguien en el plano de la dialéctica política nacional que se salta la norma en Cataluña, incumpliendo la Constitución; pero también otras normas básicas de carácter menos relevantes en términos de conflicto político, pero que tienen que ver con la protección de los derechos de los más débiles. Yo, de esto hablamos, ¿me siento satisfecho con los resultados?, ciertamente no. Todo es mejorable, y yo sé que las dificultades asociadas a un parque público tan extenso como este, donde además no se puede simplificar y reducir el tema solo al capítulo ladrillo, al contenedor, los problemas son de orden más amplio y tienen que ver con desempleo, tienen que ver con hábitos sociales, tienen que ver con otro tipo de temas horizontales, si, por tanto son, además de la Consejería de Fomento y de la agencia de Vivienda, otros los llamados a trabajar de forma concurrente para que la respuesta sea eficaz. El ejemplo es el Polígono Sur de Sevilla, donde no solo está lógicamente la consejería, está la consejería, está el ayuntamiento, está Igualdad, está Empleo, está la Fiscalía, está la policía, porque el tema es de un recorrido mucho más amplio. Por tanto, yo creo que temas que tienen una importante complejidad como esta, convendría que nos acercáramos a ellos con un cierto nivel de rigor. Y, por supuesto, los datos, tienen ustedes como parlamentarios la posibilidad de tener todos los que quieran, por la vía de la pregunta parlamentaria, por la vía de la visita a las propias instalaciones de la agencia de Vivienda, porque hay una parte que es, con la ley de protección de datos, de confidencialidad, que no pueden estar publicados en cualquier sitio, ¿verdad? Pero el acceso a esa información, ustedes como parlamentarios, sí que lo pueden tener. Por tanto, no hay ningún espacio de

ocultamiento, ningún interés. Estamos cumpliendo con la norma, y cumpliendo con la norma, estamos protegiendo los derechos de los más débiles. Y esto es lo que está haciendo este Gobierno, siendo conscientes de que nos queda mucho por mejorar, pero estamos en el camino exactamente que nos está conduciendo a mejorar la eficacia en la gestión de ese extenso parque de vivienda que hay en Andalucía, en fin, no quiero establecerlo en términos de reproche, sobre nada ni sobre nadie, pero creo que hay un antes y un después, o una mejora en relación con etapas precedentes, donde parecía que casi todo podía valer, y no vale casi todo, ¿verdad?, vale el cumplimiento de las normas. ¿Las normas son modificables?, sí, ¿cómo se modifican las normas?, con acuerdo, como se toman en las sociedades democráticas, con las mayorías parlamentarias que deciden modificar normas y leyes. El que tiene potestad para aprobar leyes tiene potestad para cambiarlas, pero no en función de la coyuntura, en función de la presión, en función del oportunismo que en un determinado día alguien pueda acabar interpretando. Esta es la norma de conducta de este Gobierno y de esta consejería, y por ahí vamos a seguir.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, tiene usted la palabra por tres minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, le doy la razón en el sentido de que sí tenemos, en teoría, tenemos acceso a las informaciones y a los datos, pero yo me quería referir específicamente en mi anterior intervención al hecho de que hay..., nos parece que hay datos que se deberían publicar y deberían estar publicados por efecto de transparencia en la página web de la consejería y que no lo están. Además, nosotros hemos pedido en reiteradas ocasiones que se hiciera un inventario real, un inventario al que poder acceder y del que poder sacar información sobre el parque público que se gestiona.

De todas maneras, hablaba al principio de mi exposición sobre el incumplimiento de la norma que, bueno, tiene las excepciones que tiene, como usted bien ha dicho. Desgraciadamente en las áreas de rehabilitación integral de barriadas, el estado de derecho no siempre se cumple, y eso no es solo responsabilidad de la Junta de Andalucía, efectivamente, tiene usted razón en eso, señor consejero. Los señores del Partido Popular, que es donde está el Estado central, dónde está la seguridad ciudadana en esas barriadas, en esas zonas que necesitan regeneración... ¿cómo es posible que se suspendan unilateralmente las obligaciones públicas y que se deje a miles de ciudadanos en mitad de la nada?, y eso es responsabilidad evidentemente del Gobierno central.

Le pongo algunos ejemplos, ¿cómo es posible que en la barriada del Puche esté suspendido sine día el servicio de bus urbano?, y eso es responsabilidad del Partido Popular, evidentemente. ¿Cómo es posible que a 200 metros de los edificios recién rehabilitados haya un vertedero de los restos de poda del Ayuntamiento

de Almería? Otro ejemplo más grave, que nos causa preocupación, es la denuncia de que ha hecho la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, que ha realizado el 20 de octubre de 2017, sobre la discriminación de una solicitante de vivienda, y en la que textualmente dice la información que la Consejería de Fomento y Vivienda no ha respondido a la petición de información que le realizó el defensor del pueblo andaluz el pasado mes de julio. En respuesta de ello, las declaraciones de la agencia contrastan con la imagen que se ofrece en la comparecencia en esta comisión. Y le cito textualmente la noticia de Europa Press: «la agencia afirma que trata de atender estas situaciones, pero son muy pocas las viviendas que se van recuperando frente a las necesidades planteadas, tanto por peticiones de traslados como, sobre todo, por la lista de demandantes en riesgo de exclusión social existente en el registro municipal».

En el barrio de Las Moreras, tampoco funciona el estado de derecho. Tampoco se cumple el derecho a la vivienda. Ustedes tienen 60 infraviviendas en las que la gente vive sin las condiciones mínimas de habitabilidad y de dignidad. Cuando prosperan las denuncias penales que ustedes han presentado, ¿qué hacen con los expulsados?, ¿qué hacen con el espacio recuperado?, ¿comienza a cumplir su función social o vuelve a ser ocupado al día siguiente, como muy gráficamente ha descrito usted antes, con la patada en la puerta, señor consejero?

Le pedimos que comprometa a la Consejería de Fomento y Vivienda con esa transparencia que le pedía y con la información para ser conocido por la sociedad andaluza con claridad, con transparencia y publicidad, todos los criterios y los requisitos de acceso a las viviendas del parque público de la Junta de Andalucía, de manera homogénea para toda la comunidad autónoma. En tanto, espero que pueda informarnos de los requisitos para las adjudicaciones y los traslados de vivienda. ¿Qué consideración tiene en la ponderación de la adjudicación ser víctima de violencia de género, la discapacidad de algún miembro de la unidad familiar, o que en el entorno vivan miembros de la familia amplia, de la expareja, si directamente se adjudican por sorteo? Contamos con su compromiso en la solución de todas estas problemáticas expuestas de las que hemos tenido conocimiento en los últimos días.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señorita.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Empezaré por la última afirmación que usted hace, porque, efectivamente, tiene un alto nivel de sensibilidad social. Está recogido precisamente entre las excepciones: las familias monoparentales, las personas procedentes de ruptura familiar, las víctimas de violencia de género, incluso los emigrantes retornados..., está recogido dentro de las excepciones que contempla la norma para utilizar el acceso al parque público de vivienda.

Y esas excepciones las tiene que valorar el propio ayuntamiento a la hora de establecer por qué establece una prelación distinta en relación con el registro que tiene establecido habitualmente. Cuando se dan esas circunstancias, con un informe social que justifique esa situación, hay una respuesta, una respuesta que tiene que ser una respuesta eficaz para poder acceder a ese parque público de vivienda. Por tanto, está reglamentado, no hay que inventárselo, está perfectamente recogido en la normativa.

Afirmaciones que usted hace en relación con..., bueno, el parque público es insuficiente, claro, es el más extenso de España, pero sería bueno que creciera, evidentemente, en eso estamos, en eso estamos. Estamos haciendo iniciativas de promoción de vivienda pública, alguna, en régimen de venta, para familias todo..., cuando hablamos de vivienda protegida, estamos hablando de familias que en el mercado ordinario no pueden acceder a una vivienda. Por eso, el compromiso de la Administración pública de facilitar a la gente con menores niveles de renta y una posición más débil, el acceso a una vivienda, algunas, por la vía de la compraventa, otras, por la vía de la compra con opción, o el alquiler con opción a compra, y otras, por la vía del alquiler cuando hablamos de viviendas sociales para familias que tienen rentas muy débiles.

Estamos incrementando el parque con actuaciones, ahora le cito, en Cádiz, que tenemos dos promociones a punto de iniciar. Estamos planteando iniciativas también en Málaga, cuando vayamos cerrando el acuerdo con el ayuntamiento. Estamos hablando de actuaciones en Córdoba, que hace pocos días anunciábamos... Por supuesto, cuando hablamos de parque de vivienda pública en régimen de alquiler en situaciones específicas, donde se puede considerar que hay infravivienda, en el Polígono Sur... Además de todas las actuaciones que hemos hecho, le diré, por cierto, que en el presupuesto de la Junta del año 2018 hay contemplados 41 millones de euros para intervenir en el parque público, que se suman a más de 300 millones de euros gastados en el parque público a lo largo de los últimos 15 años. Pero ahí hemos hecho tareas de rehabilitación, de mejora, instalando ascensores, impermeabilizando fachadas y cubiertas, y, en su caso, donde había una situación de infravivienda, demoliendo el edificio en su integridad, dejando la estructura y rehaciéndolo. Lo hemos hecho en un bloque de 16 viviendas, que ya están ocupadas por familias en este momento. Vamos a hacer otra intervención también integral, de rehabilitación integral, con la demolición también de otro bloque, dejando estructura, con otras 16 familias que serán las destinatarias de ese edificio, en torno a un millón de euros de inversión.

Por tanto, no estamos dejando el conjunto de intervenciones..., en el Polígono Sur está en torno a 4,5 millones de euros, con diferentes actuaciones. En consecuencia, estamos haciendo una tarea que va en la dirección de incrementar la extensión del parque, de actuar con los criterios de rehabilitación generales, para todo el conjunto del parque de vivienda en Andalucía, de naturaleza público-privada, sobre todo las más antiguas, las construidas con anterioridad al año 1981, que tienen más dificultades en términos de confortabilidad por razones de que la normativa técnica existente en ese momento no era exigente, no era exigente con el aislamiento térmico, por tanto con confortabilidad y, por supuesto, con accesibilidad. En esa dirección estamos trabajando, seguimos actuando; por tanto, el criterio es ensanchar el parque público, mejorar el existente, en esas dos variables fundamentales, eficiencia energética y accesibilidad, y, allá donde hay situaciones de infravivienda, pues, lógicamente, haciendo una tarea de restitución de las condiciones de realojamiento de las familias, una vez que se han hecho lógicamente esas obras. Incluso en parque que no es de titularidad pública, el caso de Granada, por ejemplo, en la barriada de la..., lo diré si me acuerdo, Santa Adela, y

otro en Antequera, estamos cooperando con el propio ayuntamiento para realojar a las familias, hacer la demolición, se ha hecho ya en el caso de Santa Adela, construir y volverlas a realojar. Por tanto, ¿todo esto es mejorable? Sin duda, dependerá de que tengamos más recursos disponibles, pero creo que estamos haciendo un trabajo eficaz, en la buena dirección, que ciertamente podría ser mejorable si tuviéramos, con más recursos, el debate que hemos tenido antes en relación con carreteras puede ser extensible a los problemas de más fondos para poder dedicar al parque público de vivienda también, y, ciertamente, lo que sí tenemos muy claro, muy claro, es que en ningún caso vamos a gestionar el parque público de vivienda por la vía de mirar para otro lado, por la vía de la vejación cuando hay un comportamiento anómalo, ilícito, ilegal, lo vamos a corregir porque, con eso, estamos convencidos de que estamos favoreciendo los intereses de la gente que está en esos registros municipales de vivienda, que son familias con pocos recursos, que son familias vulnerables, son familias débiles, que no tienen otro amparo que la Administración cumpla la legislación, y en ese sentido vamos a seguir trabajando.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-17/APC-001356 y 10-17/APC-001358. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de seguridad vial en las carreteras de titularidad autonómica

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y con esto pasamos al siguiente punto, debate agrupado propuesto por el Consejo de Gobierno a fin de informar sobre las actuaciones de seguridad vial en las carreteras de titularidad autonómica. Y para ello vuelve a tener la palabra el señor consejero, por quince minutos. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Andalucía cuenta, como saben ustedes, con una extensión de 10.575 kilómetros de red de carreteras, incluidas las vías de alta capacidad, y este importante entramado viario adquiere un protagonismo absolutamente central cuando hablamos de que el tráfico de mercancías y viajeros alcanza el 85% cuando hablamos de mercancías, frente al 4% en ferrocarril y 11% en barco y avión, y representa el 90% de los desplazamientos de personas, frente al 2% del ferrocarril y 8% barco y avión.

El uso mayoritario de nuestras carreteras hace que, lógicamente, las infraestructuras estén expuestas al deterioro que representa tanto el uso como la influencia que sobre ellas tienen los agentes naturales. Por tanto, es imprescindible que, además, el sistema esté sometido a una vigilancia continua y a una tarea de destinar recursos públicos para mantenerlo y conservarlo en óptimas condiciones.

La conservación de carreteras es una labor que contribuye a prevenir accidentes, a garantizar la seguridad vial, al tiempo que propicia una mayor comodidad en la conducción de esas carreteras y, por tanto, constituye un eje fundamental de la política de infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda. El objetivo de la Junta es ofrecer un servicio público de calidad a los usuarios, con unas carreteras cada vez más seguras y más cómodas.

Los trabajos de mantenimiento de la red se centran fundamentalmente en actuaciones de carácter preventivo, si bien también se realizan lógicamente actuaciones de carácter correctivo para reparar aquellos aspectos que por su deterioro requieren ser atendidos con urgencia. La renovación del firme, la eliminación de tramos de concentración de accidentes, la reparación de obras de drenaje, la mejora de las intersecciones, la reparación de las señales horizontales y verticales o el control de la vegetación, taludes y otros elementos son algunas de las labores que se desarrollan en ese ámbito ordinario de intervención.

La Directiva Europea 2008/1996, sobre gestión de seguridad de las infraestructuras, de obligado cumplimiento para las administraciones competentes en materia de carreteras, establece la necesidad de localizar y actuar en los tramos donde se registre mayor accidentalidad en el conjunto de la red transeuropea de transportes.

En Andalucía existen dos carreteras autonómicas que forman parte de la red Transeuropea: por un lado, la A-92 y, por otro, la autovía de Jerez-Los Barrios, ambas pertenecientes a la red básica estructurante del catálogo de carreteras de la Junta de Andalucía. Sin embargo, hemos sido mucho más ambiciosos y no nos hemos

conformado con aplicar esa directiva a estas dos vías, sino que lo hemos extendido, y este es nuestro propósito, al conjunto de la red autonómica de carreteras, es decir, a los 10.575 kilómetros de titularidad autonómica.

Para la mejora de la seguridad vial, la directiva europea promueve la realización de acciones tendentes a eliminar tramos de concentración de accidentes, lograr una adaptación adecuada a los elementos de contención de vehículos y mejorar la accesibilidad de los usuarios. Actuando en esta dirección, es necesario desarrollar una tarea previa de identificación de esos tramos de la red que representan un riesgo de accidentes superior a la media.

La Consejería de Fomento parte de los datos de accidentalidad aportados por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior y aplica una metodología que nos permite conocer cuándo la accidentalidad en un tramo de una carretera es estadísticamente significativa en comparación con tramos análogos. De esta forma, una vez identificados los puntos kilométricos de la red autonómica con mayor peligrosidad, se planifican actuaciones que, en algunos casos, conllevan la ejecución de nuevos trazados; en otros, la mejora y acondicionamiento del trazado previamente existente, y, en algunos casos, el aumento de la capacidad. Es decir, todo un conjunto de acciones que nos permiten eliminar determinados puntos negros en nuestras carreteras.

La directiva europea igualmente establece la necesidad de realizar otras actuaciones complementarias, entre las que se encuentran las inspecciones de seguridad vial. Para su cumplimiento, la consejería planifica y realiza inspecciones que permiten identificar elementos de las carreteras en servicio relacionadas con la seguridad y que son susceptibles de mejora.

Por otro lado, la norma europea también exige la realización de acciones encaminadas a disminuir la accidentalidad en la red asociada a motocicletas y, especialmente, disminuir la gravedad de las consecuencias mediante la mejora de los sistemas de protección. Para ello, además de instalar y adaptar los elementos de contención de vehículos que permitan reducir la gravedad de los daños en caso de accidente, la consejería trabaja, en colaboración con la Dirección General de Tráfico del ministerio, en las labores de sensibilización de los usuarios de las motocicletas para un uso responsable de las mismas.

En este sentido, a principios de 2018 se licitaron 12 actuaciones, con una inversión de 12,1 millones de euros en toda la red de carreteras andaluza para la mejora de los sistemas de contención. Estas actuaciones comprenden básicamente 87 kilómetros de nueva barrera a instalar, 32 kilómetros de elevación de barreras existentes y 1,5 a adaptación de barreras para la protección de los motoristas.

Antes de hacer un balance de las actuaciones de seguridad desarrolladas por la consejería, quiero incidir en la dificultad añadida que ha supuesto la drástica también reducción de la dotación destinada a la consejería dentro del programa operativo de los fondos FEDER, en el periodo 2014-2020. Hemos pasado de los 727 millones de euros del marco 2007-2013 a 253 en este nuevo periodo hasta 2020. Una reducción del 68%, que tiene especial incidencia en las actuaciones de seguridad vial que suponen solo el 16% de los recursos europeos que se destinan prioritariamente a las obras de ejecución y mejora de la red existente.

A pesar de ello, desde el inicio de la legislatura y, gracias a la aplicación de la metodología descrita, la Consejería de Fomento y Vivienda ha conseguido identificar y planificar actuaciones en un conjunto de 45 puntos en materia de seguridad vial, que llevan aparejado una inversión de 54.977.304 euros. Una inversión que, además de permitir la reducción de la accidentalidad en nuestras carreteras, supone la creación de 650 empleos, entre directos e indirectos.

Los proyectos que hasta la fecha se han concluido son los siguientes:

Mejora de la seguridad vial en la A-422, de Alcaracejos a Belalcázar, con una inversión de 1,4 millones de euros. Esta actuación ha favorecido la fluidez del tráfico en las comunicaciones en esta zona norte de la provincia de Córdoba.

Ha supuesto importantes ventajas también en la movilidad de los municipios de Los Pedroches, que tiene esta vía de comunicación para el acceso a los servicios públicos y, lógicamente, como soporte de actividad económica y empresarial.

Mejora de seguridad vial en tres tramos de la A-316, entre Jaén y Martos. Yo creo que hemos hecho referencia a ello en la anterior intervención, cuando hemos hablado de la interpelación del Partido Popular.

Mejora de seguridad vial en la carretera A-377, desde Manilva a Gaucín, con una inversión de 4.340.000 euros. Se ha actuado en 26 kilómetros, prácticamente en la totalidad de la carretera. Conecta —como también hemos señalado— el valle del Genal con la serranía de Ronda y, por tanto, tiene también un elemento de articulación territorial importante.

Mejora en la seguridad vial, mediante modificación de intersección de la A-360, en la base aérea de Morón de la Frontera. No reitero el objetivo de la intervención porque creo que lo hemos señalado también con anterioridad.

Mejora de la seguridad vial en la A-92, en un tramo de 26 kilómetros entre Arahal y La Puebla de Cazalla, con una inversión de 1.850.000 euros.

Mejora de la seguridad vial en la carretera A-358, entre Berja y Dalías, una obra que está en ejecución en este momento, con 2.200.000 euros de presupuesto, que está prevista su finalización en el segundo semestre del 2018.

Mejora de la intersección de los..., las Segundas, perdón, en la A-344, con un presupuesto de 143.538 euros. Esta intersección se localiza en el punto kilométrico 22,7, en el municipio almeriense de Alcóntar, y la solución dotará de mejores condiciones de seguridad y ejecutando también una berma de visibilidad, lo que va a posibilitar la realización de movimientos con mayores distancias de reacción y capacidad de maniobra para los conductores.

Mejora de la seguridad vial en la carretera A-332, de Cuevas de Almanzora a San Juan de los Terreros, una obra también iniciada hace escasamente unas semanas, en torno a 11 kilómetros de actuación, donde existen ahora mismo problemas de acceso a los polígonos industriales que allí se ubican, así como al camino de Lorca. La inversión asciende a 1.062.000 euros, los trabajos se prevén que finalicen para el próximo verano.

Mejora de la seguridad vial en la Autovía A-92, en los tramos comprendidos entre los puntos kilómetros 256 y 269, en el Puerto de la Mora, término municipal de Huétor de Santillán. La inversión es de 1.680.000 euros, y ha consistido en la renovación de firme deteriorado, como hemos señalado creo que también con antelación. Estamos hablando de una carretera de alta capacidad, de las más altas en términos de España, porque ciertamente está asociado a inviernos especialmente duros, con los problemas asociados a las heladas, a la nieve, a la necesidad de mantenerla en condiciones para que pueda ser transitable con seguridad.

La construcción de un paso de fauna en la A-483, entre Almonte y El Rocío también ha sido creo que comentada con antelación, tiene una inversión de 560.000 euros. Está contemplada dentro del Programa Life Naturaleza y va a permitir reducir el riesgo de atropello de fauna en el entorno del Parque de Doñana. Les diré también que creo que pasado mañana estaré en esa..., perdón, pasado mañana no, mañana, mañana haremos una visita precisamente a Huelva para dos proyectos de infraestructuras: una tiene que ver con el

carril bici, y otra tiene que ver con el desarrollo de esta obra precisamente. Se va a realizar en el punto kilométrico 21 de esta carretera y se espera que esté concluido antes de final de año. Mejorar también la intersección del acceso al Polígono industrial de Matalagrana, lo que va a reforzar la seguridad y la circulación de los usuarios en este polígono.

Mejora de la seguridad vial en la carretera A-431. La Junta inicia la obra de mejora en la Cuenca Minera de Huelva, con una inversión de 654.000 euros, y esta actuación beneficiará a Campillo, Campofrío, La Granada de Riotinto, Higuera de la Sierra, Minas de Riotinto, Nerva y Santa Olalla de Cala y Zufre. Esta actuación tiene un tiempo de ejecución también breve, de forma que estaremos en condiciones de ser ofrecida a los ciudadanos en un plazo muy reducido de tiempo.

Mejora de la seguridad vial en la travesía de Quesada, a la que también he hecho referencia con antelación, cuando estamos hablando, lógicamente, de dar cuenta de las intervenciones ligadas al presupuesto de 2018, con un presupuesto de 1.183.000 euros.

Mejora de la seguridad vial entre la carretera..., entre las localidades de Arahal y Morón de la Frontera, en la carretera A-8125. Tiene un presupuesto de inversión de algo más de cuatro millones de euros. La licitación acabó permitiendo que se adjudicara por una cantidad ligeramente inferior, con 3.880.000 euros. Esta carretera cumple un papel esencial en las conexiones de la zona occidental de la Sierra Sur con la Autovía de la A-92.

Y también se encuentra en ejecución la segunda plataforma del puente sobre el río Guadiamar, que yo creo que visité hace escasamente diez días, continuando lo que ya habíamos hecho en febrero del año pasado, dando, por tanto, una mejora en las comunicaciones claramente de esta zona hacia la zona de Aznalcollar y Guillena. La suma de las dos intervenciones, la ya ejecutada y esta, representan una inversión global superior a los ochocientos mil euros. Esta última que les señalo, iniciada hace pocos días y que esperamos concluir para febrero, tiene una inversión de 250.884 euros.

A estos proyectos se irán sumando el resto de las actuaciones en seguridad vial que se encuentran en distintas fases de tramitación y contratación, y les señalaré algunas.

Eliminación de un tramo de elevada siniestralidad entre Rota y Jerez, que permitirá la intersección con la A-92 mediante la construcción de una glorieta. El presupuesto de lo ya licitado más lo que está previsto licitar a lo largo del próximo año ronda los seis millones de euros.

La mejora del puente de Villa del Río sobre el río Guadalquivir, con un presupuesto de 3.750.000 euros. Nuevas actuaciones de mejora de la seguridad vial en la carretera A-92, con un montante inversor de 3,5 millones de euros. Estamos hablando de la salida desde Guadix hacia la zona de La Calahorra, dirección a Almería.

La mejora en Jerez de la Frontera, en la A-2003, con un presupuesto de 2.999.743 euros. La A-357, en los términos municipales de Carratraca, Casarabonela, Álora y Pizarra, con 2.973.000. La A-317 del Puente del Aguadero hasta Cortijos Nuevos en la provincia de Jaén, con 2.684.000. La A-424, de Cardeña a Pozoblanco, con una inversión de 1.725.000 euros. Actuaciones de seguridad vial en varios puntos de la A-381, entre Jerez y Los Barrios, con un importe de 1.499.000 euros. El acondicionamiento de la intersección de la A-2233, en el término municipal de Barbate, con una inversión de 1.290.000. El proyecto de reordenación del tráfico en los accesos de la A-497, de Huelva a Punta Umbría, con una inversión de 1.182.000 euros. La A-315, de Ceal a Huesa, con una inversión de 1.089.000 euros. La A-483, de Bollullos hasta Almonte, con 999.000 euros. La A-490, en San Bartolomé de la Torre a Villanueva de los Castillejos, con 999.992 euros,

prácticamente un millón de euros. La ejecución del carril de vehículos lentos en la A-8013, de Burguillos a Castilblanco de los Arroyos, con una inversión de 783.000 euros. La carretera A-352, de Cuevas de Almanzora a Garrucha, en el término municipal de Vera, con una inversión de 657.000 euros. Nuevo ramal de acceso a la A-395, desde el enlace de Ogíjares, con una inversión de 611.000 euros. Mejora de la intersección de la A-384, en Arcos de la Frontera, con una inversión de 585.938 euros. La A-315, en Torredonjimeno, dirección hacia Cazorla, con 500.000 euros de inversión. La A-311, entre Andújar y Jaén, con en torno a un millón de euros de inversión. La A-320, entre Jimena y Bedmar, con 500.000 euros. La A-8080, en Torre de la Reina y Guillena, con 500.000 euros. Obras para evitar accidentes de atropello de fauna en la A-301, entre La Carolina y Úbeda, con 401.933 euros. La A-474, entre Castilleja de la Cuesta y Almonte, en la provincia de Huelva, con 395.000 euros. La A-403, entre Alcalá la Real, con una inversión de 387.000 euros. La A-320, en la travesía de Bedmar. La intersección de la A-334, entre Baza y Huércal-Overa, con 200.000 euros. Y la A-6075, en Villanueva de la Reina, con 158.000 euros.

En definitiva, un conjunto de 45 actuaciones de seguridad vial, con una inversión de 55 millones de euros, que están transformados..., están transformando el mapa de seguridad vial a lo largo y ancho del territorio de la red de carreteras de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Y pasamos al posicionamiento de los distintos grupos, y para ello tiene la palabra el Grupo Parlamentario Ciudadanos, y en su nombre su portavoz, el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy y por la información que nos ha trasladado de actuaciones previstas en materia de seguridad vial.

Sin duda, la siniestralidad en las carreteras es una realidad, una realidad a la que nunca nos debemos acostumbrar. Por tanto, actuaciones que vayan orientadas a reducir drásticamente esa siniestralidad pues por supuesto que son absolutamente bienvenidas.

Desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos planteamos una proposición no de ley en el pleno hace unos meses, que estaba orientada a la parte quizá más débil de esa siniestralidad, que son los motoristas. En esa proposición no de ley se preveían algunos aspectos, que fue aprobada por cierto, se preveían algunos aspectos que usted ha mencionado en cuanto a iniciativas que entendíamos que se debían llevar a cabo en materia de seguridad vial, como decía, para reducir la siniestralidad de las carreteras, especialmente en lo que afecta a los motoristas.

Hablábamos en aquel momento de que se identificara y se actuara en los tramos más peligrosos; en que se señalizaran esos tramos de una forma especial —en particular, para reducir esa siniestralidad—; que se

sustituyeran los guardarraíles por sistemas de protección a motoristas; que se colaborara también con ayuntamientos para que en esos tramos también se actuara, de alguna forma, desde el ayuntamiento, y se mejorara también la información a los ciudadanos de cada uno de estos municipios, y que se evaluara de una forma general la red de carreteras por falta de adherencia, baches y peraltes.

En realidad, son aspectos que ha ido mencionando en su intervención, en su comparecencia... Pero sí le quería preguntar por uno que, por lo que deduzco, no se actúa, ¿no?, en cuanto a señalizar algunos tramos que se identifiquen como peligroso de una forma especial, porque hay iniciativas que existen no solo en Europa, sino también en otras comunidades autónomas, para que los conductores sean conscientes de que están pasando por un sitio especialmente peligroso. En tanto en cuanto no se actúe, pues, deben modificar su hábito de conducción en ese tramo.

Ha hablado de 45 actuaciones, con un presupuesto de 55 millones de euros. Y, sin duda, corresponde a puntos negros de nuestra red viaria en los que, por supuesto, hay que tener una mayor vigilancia... Y nos alegramos de ello. Pero no solo hay que tener una mayor vigilancia, sino también actuar de forma decidida. Por tanto, nos alegramos de que se actúe en 45 puntos con un presupuesto de 55 millones de euros...

Pero sí nos gustaría preguntarle si nos puede contestar respecto a los criterios que se han utilizado para seleccionar esto, porque supongo que... Bueno, por supuesto, los presupuestos siempre son escasos y debe haber algún criterio para seleccionar las actuaciones, ¿no?

Es un poco la pregunta que le quería trasladar, aparte de la que creemos que debe ser una actuación que surgió de esta proposición no de ley del Grupo Ciudadanos, de señalización de forma especial en tramos con una especial siniestralidad.

No me extendo más. Estas son las dos preguntas que le quería plantear, por si nos las puede responder en esta comparecencia.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo. Y para ello tiene la palabra el Grupo Podemos y, su portavoz, la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor consejero, por la información que nos ha trasladado.

Efectivamente, nos parece que, en la mayoría de los casos que ha comentado y, en términos generales, en todo el territorio autonómico, las condiciones de seguridad vial son mejor que aceptables, digamos. Porque la importancia de la prevención de accidentes, mediante la promoción y el fomento de hábitos de conducta responsable y comportamiento seguros que eviten y reduzcan los accidentes, es fundamental, más allá de las medidas de adaptación de las carreteras y las vías que las administraciones adopten y que aminoren los peligros.

A la hora de implantar, además, políticas viales, es necesario considerar un enfoque coherente, global, que tenga en cuenta la sinergia de todas las medidas planteadas, como ha quedado patente: educación, formación, divulgación, junto a la legislación, la vigilancia y control. Son todas esas actuaciones importantes a tener en cuenta, así como el seguimiento posterior que permita evaluar la eficacia de las medidas adoptadas en cuestión de seguridad vial.

Es una necesidad implicar a todos los agentes sociales responsables, a fin de ofrecer una actuación integral que garantice esa perspectiva multidisciplinar en la materia que, sin duda, es incuestionable.

El tráfico de vehículos a motor es generalizado y extendido, y, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que el ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

La innegable secuela negativa del tráfico tiene su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y que vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad en la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga el Estado en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149 de la Constitución. Tiene un fuerte componente técnico el abordarlo: vehículos viales, condiciones de seguridad... En ellos concurren buena parte de cuestiones técnicas de relevancia.

El objeto de la seguridad vial es la prevención de accidentes al transitar por las vías, y la minimización, en todo caso, de los efectos cuando se producen, especialmente para la vida y la salud de las personas. Como ha dicho el portavoz de Ciudadanos, el señor Hernández White, una cuestión importante en muchas de nuestras vías es la que tiene que ver con la protección de los motoristas y con los mecanismos de protección que se precisa para ello.

Las normas reguladoras del tránsito y la responsabilidad también de los usuarios de la vía pública componen el principal punto de la seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito, y sin la moderación en las conductas humanas, particulares o colectivas, no es posible lograr unos óptimos resultados. En ese sentido, la Administración debe llevar a cabo, de forma permanente, campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover el respeto y la precaución en la conducción de vehículos, la protección a los peatones, a las personas con discapacidad y a los ciclistas, especialmente la prevención de los accidentes y el uso racional del automóvil particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a esa regla que además he citado ya: peatones, ciclistas, usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivos, colectivos y, en último lugar, los usuarios del transporte particular.

Es especialmente necesario ser cuidadoso en los puntos negros o tramos de concentración de accidentes que tenemos en nuestra comunidad, que son tramos en los que se produce un gran número de accidentes cada año. En muchos de ellos se han tomado las medidas adecuadas para evitar las situaciones de riesgo, donde hay intersecciones con altos valores de intensidad media diaria o gran variedad de movimientos permitidos.

En los primeros diez años de 2017 han fallecido 34 ciclistas, solo en carretera; uno más que en todo el 2016. Más de un setenta por ciento, además, de los accidentes, se producen en las ciudades, donde cada vez se usan más las bicicletas, pero la mayoría de las muertes, o sea, donde está especialmente la gravedad, ocurren en las carreteras.

A raíz de la preocupación y la demanda social, tanto el Congreso como la Dirección General de Tráfico, estudian cambios en la ley para proteger más a los ciclistas. Algunas de las necesarias actuaciones, además, también las constituyen las marcas viales, que deben ser claramente identificables por el conductor y deben estar a una distancia que les permita reaccionar a tiempo. En ese sentido, es verdad que se está ejecutando buena parte de la señalización horizontal, lo mismo que la vertical, en la mayoría de nuestras vías y calzadas. Las marcas viales..., hay muchos tipos, y, en función de sus prestaciones, pueden ser permanentes o temporales. Y, como digo, ciertamente ha habido un gran avance en ese sentido.

En fin, como digo, son múltiples factores los que intervienen. Reconocemos que en nuestras carreteras el nivel de seguridad y adaptación de las mismas a las normas es bastante adecuado y, en general, en todas las vías.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Y tiene la palabra el señor García de Longoria.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor consejero.

Todos estamos de acuerdo en que la resolución de los problemas de seguridad vial debe ser uno de los objetivos prioritarios de todas las administraciones. Y los accidentes de tráfico, además, son situaciones que involucran la interacción de diferentes componentes: por un lado, la carretera, el conductor, el vehículo y, lógicamente, también el entorno. Y la carretera es un componente esencial. Y las acciones orientadas a mejorar sus características están directamente relacionadas, lógicamente, con la mejora de la seguridad vial de las mismas.

Y, lógicamente —insisto—, en la seguridad vial hay un componente fundamental. Y, en este caso se trata de la inversión, y después posteriormente también hablaremos y debatiremos sobre la eficacia o la ejecución de esa inversión.

Y en este punto, y en esta comparecencia, sobre todo el Grupo Popular va a trasladar lo que dicen los que saben de estas cosas. Y en este punto, en abril de este año, la Asociación Española de la Carretera calculó que se necesitaban 6.000 millones para poner al día las vías españolas. Y, según el Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción y de Obras Públicas, otros mil millones al año para su mantenimiento. Y de esos 6.000 millones totales, en torno a un 25% se debería destinar a las carreteras de Andalucía.

El decano de la demarcación de Andalucía del Colegio de Ingenieros, José Abraham Carrascosa Martínez, también apuntó que se deberían invertir entre 1.500 y 2.000 millones al año para el mantenimiento y la puesta al día de la red viaria en la comunidad, que en la actualidad se encontraba en muy mal estado de con-

servación, que se llevan muchos de abandono y olvido por parte de las administraciones y que el cien por cien de las carreteras andaluzas requieren un aporte inversor importante.

Y en este punto vamos a analizar el aporte inversor importante de la Junta de Andalucía. En los presupuestos del año 2017 se recogía un gasto de 123,3 millones para la conservación y mejora de la seguridad vial de los 10.575 kilómetros que componen la red de carreteras autonómicas de la Junta. Esta red supone el 43,4% del resto de vías de la comunidad. Y, según los datos de esos expertos, la Junta, a la que le correspondería una inversión entre 651 en conservación y 868 millones en seguridad vial, destinó tan solo el 14,1 y el 18,9 del montante necesario; siempre según las cuentas o las estimaciones de estos expertos. Y es verdad, y se lo tenemos que reconocer, señor consejero, que esta inversión ha ido aumentando poco a poco desde el año 2015, pero es verdad también que está muy alejada de las verdaderas necesidades para mantener la red de carreteras autonómicas en un óptimo estado.

También estos expertos señalaban que en los últimos cinco años los contratos de conservación aprobados por las administraciones únicamente se habían destinado fondos a reposición de señales, tráfico y limpieza, pero no se habían incluido partidas importantes para el refuerzo del firme. Y ponían como ejemplo, además, en este sentido, la situación de la A-92, que lleva desde julio del año 2015 pintada de amarillo, y, lógicamente tiene un consiguiente peligro y un perjuicio en el retraso en los tiempos de viaje.

Y, además, desde el Grupo Popular entendemos también que los propios usuarios, los andaluces y andaluzas, debemos tener o tenemos que tener la aspiración de que nuestras carreteras se vayan a mantener, lógicamente, siempre en una condición de uso óptima una vez que se ha puesto al servicio; es decir, que se mantenga en las mismas condiciones desde su puesta en servicio. Porque además esto conlleva un incremento lógicamente de los costes, porque el mal estado o cada euro que no se invierte en conservación supondrá el gasto de 5 euros a los dos años y 25 euros a los cinco años, según los datos de estas organizaciones.

También estas organizaciones señalan que sería necesario sustituir alrededor de 30.000 señales de códigos, el 30% de las barreras de seguridad presentan algún defecto y que se siguen empleando equipamientos fuera de la normativa. En este sentido, la Asociación Española de la Carretera advierte que solo en la red viaria andaluza se necesitan 600 millones de euros anuales para asegurar su valor patrimonial.

Y entendemos desde el Grupo Popular, y así lo defendemos, que la conservación integral de las infraestructuras viarias ya existentes es una labor que, como no puede ser de otra manera, contribuye a prevenir accidentes y a garantizar la seguridad vial, y al tiempo además que propicia una mayor comodidad en la conducción en las carreteras andaluzas. Y en eso todos estamos de acuerdo.

Y también estamos de acuerdo en que Andalucía cuenta con una red de carreteras densa, articulada, y la gestión eficaz de ese patrimonio requiere una labor importante de mantenimiento permanente para que todos los andaluces tengamos un servicio óptimo y un servicio adecuado a la seguridad de estas carreteras.

Actualmente hay 35 centros de conservación integral, desde donde se debe trabajar, y nosotros apostamos por que así se haga, para favorecer la viabilidad y garantizar y velar el mantenimiento y mejora de las carreteras. En el año 2015 se renovó el contrato con un presupuesto de 86 millones de euros y dos años de vigencia, por tanto entendemos que debe estar próximo a su siguiente renovación. Este contrato va dedicado a la gestión y mantenimiento de las carreteras de Andalucía.

Y le he dicho al principio que en la seguridad vial y en el mantenimiento de las carreteras hay un componente fundamental, que es la inversión, y lógicamente también esa eficacia de la inversión o esa ejecución de esa inversión. Y, desgraciadamente, los datos que arroja la inversión a 30 de septiembre en este sentido desde su consejería no son muy alentadores. Entonces no solo es... Usted se lamentaba de los pocos recursos que tenía, entonces no solo son los pocos recursos que usted tenga, sino que los pocos recursos que usted dice que tiene tampoco los ejecuta ni tampoco se los gasta.

Le voy a dar cuatro datos fundamentales. En acondicionamiento usted, a 30 de septiembre, ha ejecutado un 45,8% del presupuesto.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Un segundo.

Mantenimiento y mejora, un 46%. Modernización viaria, un 11,4%. Y en seguridad vial, un 18,13%.

Y termino recordándole el de seguridad vial, que es el que nos ocupa fundamentalmente en esta comparecencia, que usted se ha gastado nada más que, a 30 de septiembre, el 18,13% de su presupuesto.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos al posicionamiento del Grupo Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Arrabal. Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Agradecer al señor consejero la información sobre las actuaciones en la red viaria de carreteras de Andalucía que nos acaba de trasladar.

Agradecer ese esfuerzo inversor del que nos ha hablado y destacar la repercusión, cómo no, en el empleo que esta inversión tiene.

Tenemos el privilegio de vivir en una comunidad autónoma, en la comunidad autónoma más poblada de nuestro país, muy extensa en superficie, rica en diversidad, acogedora y solidaria. Una comunidad autónoma que supone el 17,2% del territorio español. Así que entiendo, y debemos de entender todos, que eso nuestro Gobierno central, el señor Rajoy, lo debe de tener en cuenta a la hora del reparto para las inversiones, como decía el portavoz del Partido Popular, que ahora haré referencia a algunas de las cosas que ha dicho.

Pero las redes de infraestructuras son un soporte de los distintos flujos que facilitan la articulación territorial, el desarrollo y la distribución de las actividades económicas, de los desplazamientos interurbanos, importantes para el turismo, entre otros muchos aspectos.

Pero hay algunas cosas que me gustaría destacar y compartir con vosotros. Por una parte, tenemos una red viaria que conecta a todas las provincias con vías de alta capacidad, libres de peaje, salvo la provincia de Sevilla con Cádiz. Ahí hemos topado con la AP-4, provincias sobre las que pesa este peaje, y sobre el que tenemos serias dudas si su liberalización será efectiva en el 2019 o no, duda que parece que no se resolverá hasta que no llegue ese año.

Una red viaria sobrecargada por un tráfico de mercancías, usted lo ha dicho en su intervención, que alcanza el 85% el tráfico rodado, el tráfico pesado, siendo tan solo un 4% el que sale por ferrocarril como consecuencia de la falta de inversión del Gobierno central en la electrificación de la Algeciras-Bobadilla, también una exigencia europea, una obligación porque es una red básica transeuropea, pero a la que tampoco..., a la que el Gobierno central hace oídos sordos.

Permitidme un inciso, cuando el portavoz del Partido Popular dice que los andaluces merecemos, los andaluces merecemos, de la red viaria andaluza y de las carreteras nacionales, de nuestros ferrocarriles, de la inversión. Andalucía ha sido castigada en los últimos presupuestos con una bajada en la inversión de un 36,6%. Y viene usted aquí levantando la cabeza y sacando pecho diciendo que todo esto se arregla con inversión, que hay unos asesores o que hay unos profesionales que dicen que se deben de invertir 600 millones de euros anuales. Yo digo que 600 no, que 1.000, que 1.200, que 1.500. Pues claro que sí, cuanto más mejor. Pero no vamos a ser más papistas que el Papa, ¿no?, vamos a ser realistas. Tenemos un contexto económico que todos conocemos, que aquí decimos hasta la saciedad, aunque a ustedes no os gusta escucharlo, pero basar la intervención, una intervención política, en unos asesores que entienden que se deben invertir 600, no, yo no digo 600, yo digo que más. Pero si algo es cierto es que tenemos que ser conscientes... El consejero lo ha dicho en su intervención, los fondos Feder con respecto a la red viaria se han quedado en un 16%, si no recuerdo mal la cifra. Han tenido una bajada importantísima los fondos Feder actuales. Y de todo eso nosotros somos conscientes, vayamos con la verdad por delante. Seiscientos millones no, díganle ustedes a esa asociación que el partido, que el Grupo Parlamentario Socialista entiende que lo suyo sería mil millones de euros, pero que también entiende que el Gobierno central tiene que equilibrar las inversiones que recibe cada una de las comunidades autónomas.

Por otra parte, los tramos..., al hilo de lo que venía diciendo, los tramos de especial peligrosidad, los puntos negros... En Andalucía, y esto quiero sí dedicarlo, por responsabilidad, por responsabilidad, aunque sea el Partido Popular. Vamos a ver, tenemos 175,19 kilómetros repartidos entre..., de puntos negros, de kilómetros de puntos negros, repartidos entre Cádiz, Granada y Sevilla. Miren ustedes, Nacional 340 y Nacional IV, ¿les suena? Son carreteras nacionales, son puntos negros que tenemos en Andalucía. A ver si es que los andaluces no circulamos por las nacionales, nada más que circulamos por las autonómicas.

Ninguno de los diez tramos con más accidentes de España está en Andalucía, ninguno. Alguna responsabilidad de eso también tendrá la consejería. Alguna responsabilidad sobre que no estemos en esos diez puntos más complicados de toda la red española, alguna responsabilidad tendrá esta consejería. Siendo el tercer punto más negro de toda España en el tráfico pesado de camiones la Nacional IV. Qué curioso,

esa no necesita inversión. A ver si el Gobierno central no tiene que invertir 600 millones de euros en las carreteras nacionales.

Con respecto al turismo, antes lo he dicho, el tráfico rodado aumenta mucho en ciertas provincias, en muchas, en casi todas las provincias. Pero en verano, en las provincias costeras de nuestra comunidad autónoma, Cádiz, por ejemplo, duplica, y hay poblaciones que triplican su población. Tenemos la Algeciras—Vejer con unos atascos impresionantes. Ustedes han hablado antes de promesas incumplidas, ¿cómo puede el PP decir aquí que el Gobierno de la Junta de Andalucía no cumple sus promesas? La Algeciras—Vejer lleva siendo una promesa más de seis años. El señor Sanz cada vez que va a mi comarca, a la comarca del Campo de Gibraltar o a la provincia de Cádiz, cada vez que se aprueban Presupuestos Generales del Estado, una y otra vez, pueden sacar ustedes los periódicos, promete lo mismo. El problema es que ustedes no ejecutan. El problema es que ustedes no ejecutan ni un cero por ciento si algo presupuestan, ni un cero por ciento.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida.

He estado hablando de la Nacional IV, que es una vía que tiene..., es un punto negro y que tiene un gran peso de tráfico, que tiene mucho tráfico de camiones como consecuencia de la no liberalización de la AP-4. Es que es la pescadilla que se muerde la cola. Yo quería agradecerle al consejero, lo ha comentado en su intervención, agradecerle el alto nivel de exigencia, de compromiso, que acaba de hacer sumando toda la red autonómica de carreteras a la normativa y a las exigencias europeas. Creo que es un grado de exigencia al que todos por compromiso y por responsabilidad deberíamos de sumarnos, aunque por desgracia no es así, aunque por desgracia no es así.

A nosotros, a este grupo lo va a tener siempre a su lado, del mantenimiento..., de la importancia que tiene el mantenimiento de la red viaria en Andalucía. Es necesario mantener ese patrimonio con una conservación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida termino.

... tanto preventiva como correctiva, por lo que le digo que apoyamos al Gobierno andaluz en sus actuaciones y le animamos a que siga con ese grado de exigencia.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra por siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, voy a intentar contestarles si es posible a cada una de las intervenciones que han hecho.

En relación con la intervención que hacía el señor Hernández, desde Ciudadanos, bueno, sobre cuáles son los criterios que utilizamos para la intervención. He dicho que tenemos una cooperación, como no puede ser de otra manera, con la Dirección General de Tráfico en la transmisión de los datos que determinan identificar exactamente cuáles son los sitios donde conviene actuar de forma más urgente. Por tanto, en base a esa información, estamos haciendo la señalización, los proyectos y la actuación de las 45 actuaciones que yo les he señalado antes con 55 millones de euros de inversión. Me parece relevante también en términos de autoexigencia, lo ha señalado la señora Arrabal en este momento.

La normativa europea en esta materia es aplicable a la red de alta capacidad, sin embargo, creemos que no debemos contentarnos con eso, en el caso de normativa europea que afectaría la red de alta capacidad que discurre por la red autonómica de carreteras, no las de las del Estado, estamos hablando de la A—92 y estamos hablando de la Jerez—Los Barrios. Pero creemos que esos criterios de autoexigencia deben ser establecidos en relación con la totalidad de la red de carreteras, que tiene 10.570 kilómetros, como les decía.

En relación con un tema específico que ustedes planteaban, lo ha planteado también la señora Molina, de las actuaciones para proteger o para mejorar las condiciones de circulación de motoristas, la previsión es actuar en 87 kilómetros, 12 actuaciones a licitar en el 2018, 87 kilómetros de nuevas barreras y 32 de elevación de barreras existentes. Por tanto, una actuación dirigida especialmente a una parte, si se quiere, más vulnerable, a proteger, que es la de la circulación en moto.

Bueno, el señor García Longoria hace una serie de afirmaciones iniciales sobre las que sustentar la su-puesta desidia del Gobierno Andalucía en relación con materia de carreteras.

Yo creo que ciertamente no tienen ninguna base sólida sus afirmaciones, los datos están ahí. Es posible crecer más en inversión, sin ninguna duda; pero el Gobierno de Andalucía en el itinerario temporal del 2014 al 2017 ha incrementado en un 61% los recursos destinados a la conservación de carreteras, hasta alcanzar los 123 millones de euros. Sería bueno tener más, yo no lo voy a discutir nunca, claro que sí. Pero seguramente usted, si quiere hacer un acercamiento mínimamente riguroso a la realidad, de la inversión global en materia de infraestructuras que hace España, y cuando hablo de España hablo del Gobierno de la nación, de las diputaciones, de los ayuntamientos, de las comunidades autónomas, tendrá que acercarse..., y el capítulo de conservación y seguridad vial en carretera es un subconjunto del conjunto de inversiones globales que el Estado está haciendo en su totalidad, tendrá que acabar acercándose, como digo, con un poco más de rigor.

España está invirtiendo lamentablemente el 53% de lo que invierten las cuatro grandes economías de la Unión Europea con las que coexistimos, competimos, interactuamos en materia comercial y en materia de desarrollo y convergencia económica. Si la referencia la hacemos a Europa 28, estamos hablando solo del 57% o 58% de esa inversión.

¿No tiene nada que decir el Gobierno de España en relación con mantener un nivel ya sostenido en estos últimos años, verdad, sobre una inversión que está claramente por debajo de lo que el país necesita y claramente por debajo de lo que están haciendo el resto de los países europeos?

Hace escasamente 15 días aparecían datos de Eurostat sobre los ingresos de las administraciones públicas en España, que está siete puntos y medio por debajo de lo que recauda la media de los países de la Unión Europea. ¿Tiene algo que plantearse el Gobierno en términos de interrogante si quiere sostener políticas eficaces en atención a los servicios públicos, en atención a la inversión que tiene que ver con la competitividad, con el empleo; es decir, esta es la pregunta que tiene que hacerse el Gobierno de España en su conjunto.

Porque luego evidentemente un país que tiene una centralidad tan pronunciada en la recaudación, los gobiernos autónomos y los ayuntamientos se financian en buena medida de lo que representa la recaudación de lo que representa el conjunto del Estado... Y no podemos seguir acercándonos a una realidad, que todo es mejorable y perfectible, con la demagogia de que si la analizamos sectorialmente deseamos todo esto, pero si la analizamos globalmente no queremos saber qué es lo que está pasando. Seguramente hay que plantearse ensanchar las bases fiscales de este país, no incrementando la presión fiscal sobre los que ya tributan, sino plantearse el tema. Y ese me parece que es un debate serio que había que plantearse a nivel de Estado, ¿verdad? Pero en el ámbito... Y eso no elude la responsabilidad que tenemos como Gobierno. Y se lo he dicho, estamos haciendo unos incrementos de los recursos en esta materia del 61% del 2014 al 2017. Y, ciertamente, cuando hablamos de seguridad vial estamos hablando del estado de la red; estamos hablando del parque de vehículos; estamos hablando, ciertamente, de los hábitos de conducción y estamos hablando de otro tema que me parece muy importante, y ha señalado la señora Arrabal también hace un momento: de la necesidad de que el modo de transporte ligado a la carretera no ocupe un porcentaje tan elevado en España en relación con el ferrocarril. Y eso tiene que ver con las inversiones que tiene que hacer el Estado, en el conjunto del Estado y, particularmente, en Andalucía. Porque una mayor disponibilidad de tráfico, 300.000 camiones en Algeciras, no le interesa, cuando hablamos de temas que tienen sustancia y suficiente... Claro, claro. Y suficiente nivel de relevancia, si también, además de incrementar los recursos como estamos haciendo en materia de mejora de la seguridad vial, estuviéramos destinando recursos para que el equilibrio entre los modos de transporte basculara más hacia la racionalidad, porque el eje transporte-energía en la Unión Europea lo tiene establecido de forma clara. Hay que avanzar en el uso del ferrocarril como método complementario al transporte de tráfico de mercancías por carretera. Que tiene que ver con la eficiencia energética, que tiene que ver con el cambio climático, que tiene que ver con la seguridad vial... Bueno, hagamos acercamientos que tengan un poco de rigor a la hora de plantear temas complejos como este.

Y a ustedes les interesa el regate en corto, les interesa..., en fin, ir señalando desconchones en la pared..., que no está mal. Yo asumo que en los ámbitos de nuestra responsabilidad estamos actuando. Y le he dado una relación de 45 actuaciones con una inversión de 55 millones de euros, con detalles, con presupuestos, con cifras, pero junto a eso, junto a eso sería bueno que, como partido que sostienen al Gobierno de la

nación, no ignoraran cuáles son sus propias responsabilidades, porque así estaríamos haciendo un acercamiento más sensato, más serio, más riguroso, no trasladando mensajes equívocos al conjunto de la ciudadanía, pensando que todo es posible, que los criterios de determinados colectivos que dicen que hacen falta 1.500 millones de euros... Está bien, sí. Yo coincido que eso y más, claro que sí. Pero con los recursos que tenemos, y creemos que hay caminos para que haya más recursos, hay más caminos para más recursos... Para Andalucía en su conjunto, si ustedes se plantearan seriamente contribuir a que la financiación de Andalucía estuviese equilibrada con la media de las comunidades autónomas, por ejemplo, si pagaran la atención a las personas dependientes y pudiéramos dedicar más recursos a otras políticas; si se plantearan seriamente luchar con nosotros, como lo hemos hecho en el ámbito de la Unión Europea, para que la inversión en infraestructuras importantes que eliminan cuello de botella para la competitividad en el empleo no estén con el sistema de contabilidad en términos de decidir qué se plantea, sino que haya un margen, porque contribuyen a un círculo virtuoso de mayor capacidad de competitividad en las empresas, de mayor empleo, por tanto, mayor recaudación por IVA, por impuesto de sociedades, por IRPF, que alimentan también los presupuestos de las administraciones públicas. En esa dirección hay un espacio de posible cooperación, de entendimiento, si ustedes de verdad se quieren acercar al análisis de estos temas con un poco más de rigor.

Y termino, señora presidenta. Habla usted de la A-92, y pintada de amarillo. Mire usted, en La Puebla de Cazalla hemos terminado. Se conoce que usted circula poco por las autovías de la Junta de Andalucía. En la A-92, las obras terminadas hace ya unos pocos meses. En el puerto de La Mora, las obras terminadas. Jerez-Los Barrios, a punto de contratarse. Y en Guadix-La Calahorra, también la A-92, que está la obra en licitación, para empezar a adjudicarse dentro de nada. Por tanto, no haga usted afirmaciones que no se corresponden con la realidad.

En la Autovía del Olivar, el tramo Martos-Jaén también está terminada la obra, y por tanto hagan..., yo le invito a que se acerquen al análisis de la realidad con un poco más de rigor, si de verdad quieren contribuir a la prosperidad y al desarrollo de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Con esto finalizamos el debate agrupado.

10-17/POC-001828. Pregunta oral relativa a las obras de rehabilitación de la Basílica Menor de Santa María la Mayor de Linares, Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral. Vamos a cambiar el orden y vamos a pasar la tercera al primer lugar, relativa a las obras de rehabilitación de la Basílica Menor de Santa María la Mayor en Linares, Jaén, propuesta por el Grupo Socialista.

Y para ello tiene la palabra el señor Campos.

Cuando usted quiera.

El señor CAMPOS LÓPEZ

—Sí. Muchas gracias, querida presidenta.

Y buenas tardes, señorías.

Buenas tardes también a usted, consejero. Buenas tardes, y agradecerle, en primer lugar, que me vaya a responder a esta pregunta que le planteo desde Linares, desde mi ciudad. Y es la segunda vez que lo hago en esta comisión, como invitado.

Pero, antes de hacerle la pregunta, permítame que comparta con usted algunas reflexiones, y es que yo no descubro nada si digo, como ha dicho usted, consejero, hace un momento, que la Junta de Andalucía ha transformado prácticamente todas las infraestructuras del patrimonio y del territorio andaluz. Y no me equivoco si digo que las carreteras y las vías comunican a la ciudadanía, pero sobre todo nos hacen mucho más iguales, que es lo importante.

Y le digo esto, porque también lo decía usted hace un momento. En Linares está en marcha el ramal ferroviario de Linares-Vadollano, que recoge además en el presupuesto del año 2108 la partida para su finalización. Y en Linares también están en marcha otros proyectos, como la rehabilitación de viviendas, que el mes pasado de octubre se anunció y se puso también en marcha ya la rehabilitación de más de 150 pisos en Arraíyanes, en La Paz y en otros barrios de allí, de Linares. Y el centro mismo de Linares está sufriendo una transformación muy importante. Y es que la Plaza del Ayuntamiento, que se inauguró en el año 2002, tiene dos edificios muy singulares, el mismo Ayuntamiento de Linares y la parroquia de Santa María la Mayor. Sobre estos dos edificios también está actuando la consejería. El Ayuntamiento, que esperamos que sea inaugurado en este año que comienza, 2018, y la iglesia, que por cierto durante este periodo de obras se ha transformado en una basílica. Empezamos las obras siendo iglesia y las acabamos siendo una basílica.

Se trata además, consejero, de un edificio gótico-renacentista, realmente espectacular, quizás el más singular que hay en Linares, con alzado de un arquitecto que usted conoce bien, Andrés de Vandelvira, y que nunca llegó a concluirse. Participaron además otros importantes arquitectos de la provincia. Es el único edificio que queda en Linares del siglo XIII y además fue incendiado en la Guerra Civil. Y durante la restauración de los años cincuenta se generaron importantes problemas estructurales y de humedad. Y esto es preci-

samente lo que está haciendo la consejería: solucionar esos problemas. Se trata de poner en uso, con seguridad, un edificio religioso, pero también se trata de garantizar la conservación de un bien catalogado y protegido que existe en Linares. Y además, uno de los grandes atractivos culturales y turísticos de mi ciudad.

Por eso, consejero, yo le quiero preguntar qué actuación está desarrollando la Consejería de Fomento y Vivienda en la Basílica de Santa María, de Linares.

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

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, venimos trabajando en la recuperación de la Basílica de Santa María la Mayor, en Linares, unos trabajos que empezaron hace prácticamente un año, y cuyas obras está previsto que finalicen a lo largo del mes de noviembre, de manera que es inminente la recepción de las obras. La inversión asociada a la intervención última, que continúa otra primigenia, representa 1.270.000 euros de recursos destinados a la recuperación de este patrimonio arquitectónico valioso, también de uso religioso, obviamente, pero que estoy seguro que a la finalización va a representar que un edificio religioso de gran valor, como este, suponga también incrementar el interés que la ciudad de Linares representa con elementos tan importantes como Cástulo y otros elementos ligados al patrimonio minero para la atracción de actividad turística y, consecuentemente, de generación de empleo.

Citaba usted también, y es cierto, el Ayuntamiento de Linares. El conjunto de intervenciones que la Junta de Andalucía está haciendo en la recuperación del patrimonio de interés arquitectónico en el territorio andaluz, está representando ya en todo el acumulado más de 300 intervenciones..., perdón, más de 400 intervenciones, en proyectos que tienen que ver con casas consistoriales, con iglesias, con palacios, con teatros, todos los elementos que han conformado ese riquísimo patrimonio arquitectónico acumulado durante siglos en Andalucía. Y dentro de ese paquete está también la intervención en el Ayuntamiento de Linares. Una intervención cuya obra se ha licitado hace pocos días, segunda fase, con un presupuesto de 2.900.000 euros, cofinanciados con el propio Ayuntamiento de Linares. Se suman otras intervenciones, en el Hospital de la Caridad de Coín, las Casas Consistoriales de Almería, el Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo o el Ayuntamiento de Écija.

En definitiva, un conjunto de actuaciones que representan ese esfuerzo por intentar que ese patrimonio arquitectónico, cultural e histórico de Andalucía acabe estando en las mejores condiciones. Por tanto, hemos hecho un trabajo yo creo que importante, de compromiso sólido en esta materia, tanto en la recuperación del patrimonio arquitectónico, en el caso de Linares, con la iglesia de Santa María la Mayor, en el caso del Ayuntamiento con la licitación de la obra, que tendrá inicio en cuanto esté adjudicada, y por supuesto el compromiso de lo que representa en términos de oportunidades de empleo, de dotar a todo el parque industrial de Linares de mejores condiciones para poder competir, para generar actividad económica, empleo, que las em-

presas vean oportunidades con la finalización de ese ramal ferroviario que también estamos trabajando en él para poder licitar lo que queda de la obra a lo largo de los próximos meses y poder concluirlo.

Creo que, en definitiva, es un compromiso del Gobierno de Andalucía, en este caso con el municipio de Linares, que, ciertamente, está atravesando una coyuntura difícil, pero que tiene que sentir que el Gobierno de Andalucía está cerca, que no está cerca solo con declaraciones, está cerca con actuaciones concretas, de forma que contribuyamos entre todos a ir cambiando la dinámica en función de la coyuntura complicada que hemos atravesado.

Pero yo estoy convencido de que tenemos un horizonte y un poco de claridad si trabajamos de forma coordinada, conjunta y leal entre todos para hacer prosperar...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero...

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... a una comunidad que tiene fuerza intrínseca también para ser capaces de construir un futuro más próspero.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-16/POC-000069. Pregunta oral relativa a la rehabilitación de viviendas del Polígono Sur, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la rehabilitación de viviendas del Polígono Sur de Sevilla.

Tiene la palabra la señora Martínez.

Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Para darla por formulada.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Supongo que usted se refiere, cuando habla en la formulación de la pregunta, al convenio que se firmó en octubre del 2014, con la inversión prevista de 4,8 millones de euros, de los cuales, 1,7 serían aportados por el Ministerio de Fomento y el resto por la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Hemos llevado a cabo y finalizado actuaciones por importe de 2,6 millones de euros, con una intervención que ha afectado positivamente a 578 viviendas en arrendamiento, repartidas en 32 edificios.

El resto está comprometido y en fase de ejecución en los próximos meses.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, mi pregunta hoy era por el convenio que se firmó en el año 2014 por parte del Ministerio de Fomento, del Ayuntamiento de Sevilla y de la propia Consejería de la Junta de Andalucía, al amparo del plan estatal de fomento del alquiler de vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, que pretendía la rehabilitación de 784 viviendas, así como, dentro del programa de regeneración, rehabilitación de áreas urbanas, una serie de propuestas de reurbanización.

Y, señor consejero, yo no sé si usted frecuenta la barriada Polígono Sur. Yo hoy voy a permitirme gastar unos minutos en que usted vea estos edificios. Son fotos tomadas hace unos días: edificios completamente en ruinas, sin puertas ni ventanas ni, por supuesto, personas que vivan dentro. Y con estas imágenes, que valen más que mil palabras que yo hoy le pueda decir, lo que pretendo simplemente es hablar de la necesidad que tiene un barrio de Sevilla, como es el Polígono Sur, que es una isla con muchísimas necesidades sociales, siendo la vivienda una de ellas.

Trece años de Comisionado en Polígono Sur, evidentemente, han supuesto muchos logros. Y todos estamos empujando en la misma dirección. Pero son insuficientes y es una situación social insostenible.

Y quiero destacar el buen trabajo de las personas y de las organizaciones no gubernamentales que viven allí. Pero yo hoy, con esta pregunta, lo que quiero es reclamarle el ejercicio de sus competencias en materia de vivienda. Las palabras de áreas de regeneración, rehabilitación y renovación urbana implican una actuación mucho más allá de lo que es poner dos, tres, cuatro o cinco ascensores. El convenio está firmado entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Sevilla y la propia Junta, que además tiene una oficina de rehabilitación urbana en el Polígono Sur. Pero, desde luego, aquí lo que está faltando es coordinación, está faltando impulso y está faltando, bueno, pues hablar para que las actuaciones sean eficaces y eficientes.

No es posible que haya actuaciones del ayuntamiento que lleven..., como la Factoría Cultural, que lleva dos años cerrada y que está pendiente de que se construya un cerramiento en un solar que es un erial.

No es posible, señor consejero. No es posible que veamos estos edificios como los estamos viendo. Y no es posible, por lo tanto, que esta área pues no tenga un seguimiento por parte de las partes implicadas, en este caso el ministerio paga y ustedes ejecutan. Y en cuanto ustedes ejecuten, el ministerio paga...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando...

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

... Es inaceptable, absolutamente, que un convenio en Polígono Sur, que tenía que estar finalizado al 2016, esté al 50% de su ejecución, señor consejero...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, lo siento mucho.

Consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Trataré de ser breve en la respuesta.

Me encanta que tenga usted ese arrebato de sensibilidad social en relación con el Polígono Sur. Me parece que, efectivamente, compartimos algo que forma parte no de la actuación en este momento del Gobierno de Andalucía. Llevamos muchos años trabajando en el Polígono, invirtiendo mucho dinero, somos conscientes de las necesidades y lo estamos haciendo además con una visión que es la única visión que realmente es eficaz en el trabajo, que es una visión integral y coordinada.

No en vano se creó el Comisionado del Polígono Sur, como usted sabe. Que no se trata solo de rehabilitación, se trata de rehabilitación y regeneración urbana, además de la inversión material, un trabajo de trabajadores sociales, de propiciar empleo, educativo. Y ese es el sentido que tiene ese Comisionado, que yo creo que además está siendo observado, ha sido observado con interés por parte de mucha gente, de un abordaje integral a la hora de buscar soluciones a problemas concretos.

Yo le he dado datos de lo ejecutado en este momento, que ha tenido una intervención sobre 578 viviendas. ¿Quedan más cosas por hacer? Sin ninguna duda. De ese convenio tenemos comprometida también otra actuación inmediata, uno de los elementos que ha formado parte de esa intervención, se han instalado ascensores, ha sido una intervención de rehabilitación integral de un edificio que ha habido que demoler, dejar la estructura, realojar a los vecinos, volver a colocar eso en condiciones de habitabilidad, con un alquiler además asequible, en torno a 55 euros. Tenemos previstas otras actuaciones que van a colocar otros cinco ascensores, otras intervenciones de 422.000 euros para su instalación; otros proyectos que van a permitir la reurbanización del vacío central de Martínez Montañez, con una inversión de 1,2 millones de euros, proyecto que está ya presentado el aislamiento pendiente de la obtención de la licencia.

Vamos a rehabilitar también zonas comunes del conjunto 8, que van a beneficiar a 96 familias, con un coste de 350.000 euros.

Vamos a hacer la rehabilitación integral del bloque 8 también, del conjunto 7, con una actuación, como decía, también integral, similar a la que hicimos en otras 16 viviendas, que va a costar un millón de euros.

En definitiva, yo estoy convencido de que su interés en esta materia es que el plan estatal del ministerio esté aprobado cuanto antes y nos siga abriendo horizontes para poder seguir actuando en barriadas tan necesarias como esta y otras más, que en Andalucía existen pero luego el compromiso de Andalucía está patente.

Desde el año 2005 se ha actuado en tres mil...

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.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 447

X LEGISLATURA

8 de noviembre de 2017

... Desde el año 2005 se ha intervenido en 3.640 viviendas, en 174 edificios, con 51 millones de euros. Por tanto, un compromiso que este Gobierno deja claramente de manifiesto no solo con las acciones presentes, sino con las ejecutadas en años anteriores y con el compromiso de seguir manteniendo este nivel de inversión en los próximos años.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001466. Pregunta oral relativa al convenio de vías de penetración en Jerez de la Frontera

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al convenio de vías de penetración en Jerez de la Frontera.

Y para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, como usted sabe, en el año 2007 se firmó un convenio marco entre el Ayuntamiento de Jerez, en aquel momento presidido por la que era entonces alcaldesa, doña Pilar Sánchez, y la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en aquel momento la máxima responsable, la señora Concepción Gutiérrez.

En ese convenio lo que se decía, básicamente, era que el Ayuntamiento de Jerez y la Junta de Andalucía se ponían de acuerdo para financiar en distintas partes unas carreteras de entrada a Jerez. Una de ellas, la A-2005, que para quien nos vea sepa cuál es, es la carretera que enlaza desde el enlace de la autopista con Arcos a La Granja, lo que es la glorieta del motorista, 2,2 kilómetros. Otra es la carretera A-2004, que es la carretera de Cartuja, la que entra hacia Cartuja. Y otra es la A-2003, que es la carretera de Estella, la que va desde Estella prácticamente hasta la glorieta número 6 de la avenida de Juan Carlos, la avenida del colesterol, como la llaman en Jerez.

La realidad es que, diez años después, pues no se ha hecho. Es verdad que había una cesión de una parte, que era la carretera, una parte de la carretera de Sanlúcar, y diez años después no se han hecho o no se ha arreglado estas carreteras.

La pregunta es: después de diez años de este convenio marco de las vías de penetración en Jerez, ¿cuál es la previsión que tienen para ejecutar estas vías de entrada a Jerez?

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.

Señor Saldaña, hemos priorizado —en función de la situación económica a la que, supongo, no es ajeno— una serie de intervenciones que considerábamos que debían ser ejecutadas en esos ejes, pero con antelación.

En la A-2005, como en la A-2004, se ha hecho una inversión de 520.000 euros. Está previsto culminar el refuerzo del firme de los 800 metros de la zona más urbana. Y, por tanto, junto a eso, que es una respuesta parcial a las necesidades que había —no teníamos capacidad de dar respuesta a lo comprometido en aquel momento, donde había una abundancia de recursos más importantes—, no hemos dejado de desistir del proyecto, ya se lo advierto; pero estamos haciendo una priorización atendiendo a las cosas más urgentes.

En la A-2003 vamos a llevar a cabo también una actuación de seguridad vial que va a permitir una intervención de 2.999.743 euros. Se ha redactado el proyecto y estamos también en fase para poderlo hacer, va asociada a esta intervención la actuación de una pasarela ciclista sobre la autopista estatal AP-4. Por cierto, no estaría mal que también hicieran una llamada al Gobierno de la nación a ver si tuviera el mismo tratamiento que la AP-9.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, yo lo primero, nos alegramos los jerezanos de que, después de 10 años, digan que no han desistido. Pero es que nos gustaría saber cuándo es la previsión que tienen. Ustedes hablan de unas determinadas actuaciones prioritarias. Por ejemplo, me habla de un refuerzo de firme de 500.000 euros en la carretera 2005, que, para que nos entendamos los jerezanos, es la que va de la entrada de Arcos a la glorieta del Motorista. Entienda usted que la gente diga: «¿Usted se va a gastar 500.000 euros en una cosa que tiene que duplicar?». Probablemente la gente piensa que está tirando el dinero. Yo entiendo que la actuación es mayor, ustedes se habían comprometido a 23 millones de euros, pero lo que estamos pidiéndole es cuál es la previsión, no le estoy diciendo que sea mañana, pero cuál es la previsión que ustedes tienen. Y lo digo porque haciendo un poco, igual que hacía usted, que decía: «Le voy a hacer una pregunta al Gobierno de España...». Hombre, ¿no cree usted —y esa es la pregunta— que la Junta de Andalucía, después de 10 años, debería estar cumpliendo en las carreteras de entrada en la quinta ciudad de Andalucía, como es Jerez, y debería plantearse —como usted decía— esos equilibrios de modos de transportes equilibrados y que los jerezanos también tengamos derecho a que las entradas a nuestras ciudades sean unas entradas dignas y estemos a la altura de lo que es la quinta ciudad de Andalucía? Esa es la pregunta.

Yo no le digo que me diga usted que es mañana, pero tampoco me diga que lo tiene previsto. Díganos, más o menos, cuál es la previsión, porque si no estaremos...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor SALDAÑA MORENO

—Termino ya inmediatamente.

... estaremos 10 años más —yo no sé si usted estará, yo probablemente no, volveré a otros lares—, pero sí le digo que volveremos otra vez a hablar...

[Intervención no registrada.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Es que es un minuto...

[Intervención no registrada.]

Lo corto también. Hay un minuto más. Usted se ha pasado de un minuto y veinticuatro.

Lo siento.

[Intervención no registrada.]

A todo el mundo, al consejero también.

Señor consejero, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

No le hablo de futuribles, le hablo de una inversión ejecutada de 520.000 euros, y le hablo de un compromiso inmediato de 2.999.000 euros, de eso le he hablado. Y le he dicho, además, que las prioridades en la provincia de Cádiz, en este caso, que representa usted, están asociadas a la mejora de la A-381, con una inversión de 1.500.000; en el término de Barbate con 1.200.000; en Arcos de la Frontera con 585.000; entre Jerez y Rota con 971, más otros 5 millones previstos para el año próximo; la construcción de acceso a Alcalá del Valle, con los 6 millones de euros, y la mejora de seguridad vial en Benalup-Casas Viejas —visita que haré dentro de pocos días— con 4,8 millones de euros. En total, siete actuaciones; 15,2 millones de euros. Y yo, desde luego, para mejorar las condiciones y la seguridad y la comodidad y el menor coste para los ciudadanos, yo les rogaría también que hicieran un esfuerzo para intentar que el Gobierno de España, que ustedes sostienen, haga un tratamiento de la AP-4, lo mismo que tiene la AP-9.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001829. Pregunta oral relativa a la renovación de barreras y señalización de la A-494, Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Romero, relativa a renovación de barreras y señalización de la A-494.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Buenos días, consejero.

Este verano ha sido especialmente malo en cuanto a incendios en nuestra comunidad, y uno de los más graves fue el originado en Doñana, concretamente en el paraje de la Peñuela, en Moguer; con graves consecuencias para la flora y la fauna y con muchos daños materiales. Un incendio que no fue a mayores y no causó daños personales gracias a la impresionante e importante labor del personal del Infoca, grandes profesionales de la Junta de Andalucía, y que son un referente de extinción y prevención de incendios dentro de nuestro país, incluso fuera de nuestras fronteras, como también demostraron, por ejemplo, en su rápida y precisa, así como efectiva, actuación en el incendio de Portugal.

Pero, como bien he mencionado anteriormente, muchos daños no se pudieron evitar debido a la virulencia del fuego, como ocurrió con la señalización vertical o las barreras de seguridad, y, por supuesto, la vegetación que rodeaba la carretera, la A-494, que conecta Moguer con Matalascañas. Aunque, tras la extinción del incendio, por todos es sabido que se procedió a la inmediata renovación de las señales verticales, y se actuó, desde esta consejería, con celeridad para garantizar las condiciones adecuadas para la conducción, realizándose todos estos trabajos iniciales a través de los servicios de conservación integral de la red de carreteras autonómicas. Pero el trabajo desde esta consejería no ha quedado ahí, mostrando pues su total implicación con la remodelación y la puesta en valor completamente de todos los daños ocasionados por dicho incendio. Y digo bien, implicación absoluta de toda la Junta, con el PSOE al frente a la hora de combatir estos graves incendios y sus consecuencias, sin escatimar en medios ni recursos, y por supuesto sin intentar sacar rédito político de una tragedia ambiental; algo que, por desgracia, pues que sí hemos podido ver en otros partidos políticos. Por ejemplo, encontrándonos con un PP que pone en entredicho las actuaciones desarrolladas, o con algunos representantes de Podemos que no pisan las zonas afectadas hasta que el incendio no está controlado, y luego pues critican la actuación. En fin, creo que cada cual a lo suyo, y a ocupar cada uno el lugar donde nos ha colocado la ciudadanía.

Y es por todo lo mencionado, consejero, que quería pedirle que expusiera ante esta comisión en qué han consistido los trabajos realizados y cuál ha sido el montante de la inversión realizada.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Señora diputada, efectivamente, la Consejería de Fomento ha emprendido un conjunto de acciones en la carretera 4, que une Matalascañas y Moguer, que, efectivamente, se vio lamentablemente afectada por ese incendio, en el que hubo una respuesta coordinada y eficaz de todo el mundo para intentar minimizar los impactos de una situación realmente complicada.

La primera actuación fue en la carretera, se realizó en el verano. Tenía como objeto, de forma rápida, hacer una renovación de la señalización vertical afectada por el fuego. A esto se han añadido trabajos, los que hemos comenzado, de reposición de las barreras de seguridad afectadas también por el incendio, y se ha procedido, lógicamente, al desbroce y a la poda de la vegetación anexa a la carretera. El desarrollo de estos trabajos está siendo un trabajo que afecta al desmontaje y montaje de barreras de 640 metros lineales de longitud de esa barrera de seguridad, con un montante de inversión en torno a los 58.000 euros.

En cuanto a la segunda actuación prevista entre los kilómetros 5 y 25 de la A-492, se va a realizar la poda de todos los macizos arbustivos y las ramas que invaden el dominio público de la carretera, con objeto de evitar riesgos en la seguridad vial que puedan producirse en esta zona, una vez que actúen, lógicamente también, como cortafuegos en los márgenes de la carretera.

Las actuaciones que supone lo ejecutado más lo previsto de forma inmediata representan 100.000 euros de inversión, de forma que se devuelva a la carretera el estado que tenía antes del incendio, con la reposición de todo el material dañado, a lo que se unen estas tareas de prevención en el saneamiento forestal conexo a la carretera.

Adicionalmente a esta carretera y a esta intervención vamos a llevar a cabo otra actuación en la mejora de seguridad vial, en concreto en la intersección de la A-5025, que va a consistir en la renovación de la señalización vertical y horizontal, la reposición del firme, las actuaciones en un cruce y la adecuación de los ramales de conexión existentes para minimizar y evitar el impacto de accidentes, con una actuación que tiene una inversión prevista de 500.000 euros, que va a ser ejecutada a lo largo del ejercicio 2018.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001861. Pregunta oral relativa a las vías ciclistas de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario de Podemos, relativa a las vías ciclistas de Andalucía. Y para ello tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, presidenta.

Bien, la lucha contra el uso abusivo del automóvil es esencial en las ciudades del siglo XXI, una buena manera de abordar la movilidad reduciendo el uso del mismo e invertir, con presupuestos creíbles, en el aumento de carriles para las bicicletas, en el cierre de circuitos y desincentivar la entrada de vehículos privados en el centro de las ciudades.

Según un artículo, aparecido recientemente en la revista científica de difusión internacional *Accident analysis and prevention*, prestigiosa a nivel mundial, la construcción de la red de carriles bici de Sevilla redujo a la mitad el riesgo de circular en bici por la ciudad.

Es un gran logro al que deben seguir otros para avanzar en la mejora de la movilidad y la reducción de la contaminación generada por los vehículos privados. En las almendras centrales de las ciudades, el volumen de coches buscando aparcamiento en un momento dado puede ascender al 30%, una circunstancia que puede llevar a algunas personas a circular en su vehículo 20 minutos más del requerido. Solo en Reino Unido las personas destinan una media de cuatro días enteros al año a aparcar, cuatro días dando vueltas, señorías. Se debe empezar a considerar esa circunstancia para evitarla.

El estudio citado analiza el riesgo de circular en bicicleta por Sevilla. Del análisis se deduce que dicho riesgo se redujo aproximadamente a la mitad tras la implantación de la red de vías ciclistas que se produjo en 2007. Los autores del estudio destacan que los carriles bici de Sevilla forman una red homogénea que permite acceder con seguridad a los diferentes puntos de la ciudad. Teniendo ese ejemplo en la capital andaluza no deja de ser paradójico que no se esté trasladando con el mismo interés al resto de las ciudades, donde hay pocos carriles, inconexos, mal diseñados y quitándole espacio al peatón en lugar de quitárselo al coche. Al coche se le debe ofrecer aparcar más lejos y que se camine hasta el centro o cambiar el modo de desplazamiento, prefiriendo bicicleta, autobuses o trenes urbanos. Esta debe ser la lógica urbana del siglo XXI.

En ese sentido, tenemos presente la pregunta ya realizada por nuestro grupo sobre el interés de permitir el uso de la calzada, promoviendo la pacificación y reducción de la velocidad en zonas urbanas a 30 kilómetros por hora y conjugándolo con el compromiso adquirido por la Consejería de Fomento y Vivienda para la construcción de vías ciclistas y que se puedan cerrar los circuitos proyectados.

En ese sentido, la pregunta que quería hacerle era, ¿cuáles son, de los tramos inconexos de la red ciclista que ahora discurren por las ciudades andaluzas, se van a ver completados durante este próximo año 2018?

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

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Algunas consideraciones que usted hace las compartimos, lógicamente. Por eso existe un Plan Andaluz de la Bicicleta, que trata de, junto con las inversiones en materia de mejora del transporte público, incentivar a los ciudadanos al uso de métodos no motorizados y transporte público para evitar el crecimiento del transporte motorizado en el conjunto de las ciudades.

Compromiso de la Junta de Andalucía, ejecutados 120 kilómetros, previstos hasta el 2020 otros 125 kilómetros. Presupuesto del 2018, 16,5 millones de euros. Algunos de los datos, no puedo ser exhaustivo porque el tiempo no me lo permite, pero algunos de los datos que forman parte de los compromisos en ejecución y en previsión. Por ejemplo, para final del 2018, perdón, 2017, vamos a tener la pasarela sobre la SE-30 terminada. Y eso representa una comunicación ciclo-peatonal de un gran espacio metropolitano, que es todo el Aljarafe con Sevilla. De forma que, concreción en ese sentido, que va a tener continuidad, lógicamente, con la conexión de esa pasarela con la red ciclista de Sevilla. Yo estuve hace pocos días en Córdoba con el compromiso, y empezamos la obra dentro de poco, de la Ronda de Marrubial y otros cuatro ramales, que van a permitir darle continuidad a todo el cinturón histórico de Córdoba. Por tanto, compromiso en esa dirección, también cumplido. Vía ciclista y señalización en el tramo Armilla-Alhendín en Granada. Conexión ciclo-peatonal de Armilla con el PTS. Vía ciclista de Cádiz, la extramuros y la de dentro del casco histórico, una ya licitada y adjudicada, y la otra, en fase de licitación. Construcción de un tramo de vía ciclista en Jaén capital, que es una tarea de 250.000 euros, que va a estar en fase de inicio de obras dentro de muy poco. Actuaciones también en Andújar, que hicimos la presentación hace pocos días. Conexión de Valdezorras-Alcosa-Aeropuerto de Sevilla, que también vamos a acometer a lo largo del próximo año. Construcción y conexión de vía ciclista en el casco histórico de Huelva. Estudio de viabilidad también para la conexión de los ramales. Y hablamos de conexiones interurbanas entre la Subbética cordobesa, la zona de Cádiz y la zona jiennense y sevillana, para conectar además con el proyecto EuroVelo, que me parece que es un proyecto muy interesante, que tiene que ver no solo con las vías de tránsito urbano, sino con la posibilidad que, ligada al desarrollo de ofertas de largo recorrido, permiten también que el cicloturismo sea un activo en el desarrollo de la actividad económica al empleo, porque hay cuatro o cinco mil millones de euros ligados a la actividad cicloturística en Europa a través de estos grandes ejes de comunicación que, naturalmente, tenemos que también incorporar al desarrollo andaluz.

Por tanto, compromiso en los tramos urbanos, en los interurbanos, los ejemplos que les he citado en este momento. Ayer yo estuve en Mairena del Aljarafe para hacer otra intervención de conexión del parque industrial...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 447

X LEGISLATURA

8 de noviembre de 2017

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.

... PISA con el punto de conexión con el metro de Sevilla, incentivando y estimulando a los ciudadanos para que usen el transporte público. En definitiva, un compromiso que está concretado, que tiene partida presupuestaria y que vamos a seguir desarrollando.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001862. Pregunta oral relativa a las actuaciones de coordinación para fijar los servicios que deben prestarse en las líneas interautonómicas de transporte público en autobús

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, también propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a actuaciones de coordinación para fijar los servicios que deben prestarse en las líneas interautonómicas de transporte público en autobús.

Y, para ello, tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Se están renovando las concesiones de líneas de transporte público en autobús que pasan por dos o más comunidades autónomas. En estos casos, la licitación es competencia del Ministerio de Fomento, que decide sobre la supresión, mantenimiento o creación de nuevas rutas. Parece que, para tomar estas decisiones, el Estado solo tiene en cuenta la viabilidad económica de estas líneas de transporte sin valorar los beneficios sociales de su mantenimiento o, visto desde otra perspectiva, sin considerar el enorme coste social que suponen los recortes en la conexión por carretera de los municipios pequeños con las ciudades más importantes de su entorno. Un ejemplo de esa problemática se puede contrastar en Encinasola, Huelva, que ha perdido su conexión diaria de Sevilla, no solamente de Sevilla, sino en el tramo que conectaba entre la autonomía de Extremadura y la autonomía andaluza. En el trayecto ha perdido toda la conexión con la capital andaluza.

A la situación anterior hay que añadir otra anomalía: la falta de coordinación entre el Estado y el resto de administraciones. Desde Madrid no se consulta nada con las administraciones autonómicas implicadas, ni tampoco con las diputaciones ni los ayuntamientos. Desde los despachos de la capital de España se toman decisiones que afectan negativamente a la calidad de vida de muchas personas que viven principalmente en zonas rurales. Defendemos un modelo que fomente el uso del transporte público, no un modelo que obligue al transporte con medios privados, que es antiecológico e inaccesible para muchas personas.

En este contexto es necesario que la Junta de Andalucía actúe en defensa de sus pueblos y de la vertebración del territorio. La Junta debe pedirle explicaciones al Estado sobre sus planes para las próximas licitaciones de líneas de transporte público por carretera. Una vez que se aprueba la licitación y se realizan las concesiones del servicio es muy difícil poner parches para arreglar la situación y recuperar servicios perdidos. Por eso, hay que tomar medidas antes, hay que preguntarle al Ministerio de Fomento qué planes tiene para las líneas de transporte público que unen Andalucía con otras comunidades. Y, si se plantean recortes, hay que plantear oposición a ellos.

En ese sentido, la pregunta que le hacemos va en la línea...: ¿qué actuaciones de coordinación se realizarán con otras administraciones para fijar los servicios que deben prestarse en las nuevas licitaciones de líneas interautonómicas de transporte público por autobús?

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

—Bien. Gracias, señora presidenta.

Un par de precisiones en relación con la pregunta que usted plantea. En primer lugar, yo le he señalado en muchas ocasiones que la norma y la ley están para cumplirlas. Y, por tanto, hay potestades que están en el ámbito de responsabilidad del Gobierno de la nación. Y una de ellas con la ley de ordenación de los transportes terrestres es que las líneas de comunicación de transporte de viajeros que transitan por más de una comunidad autónoma son competencia del Estado, competencia exclusiva. Otra cosa es que nosotros nos interese, como lo estamos haciendo lógicamente, por que el tránsito de esas líneas que tienen recorrido intercomunitario, y son competencia del Estado, no acaben lesionando los intereses de los ciudadanos andaluces. Por tanto, estamos es un trabajo de coordinación, de intercomunicación, tanto con otras comunidades autónomas que se pueden ver afectadas, como con el propio ministerio, para que las soluciones que se ofrezcan sean soluciones que, ciertamente, no lesionen, sino que, si es posible, mejoren o mantengan las comunicaciones que en este momento existen.

Por tanto, tenemos una interlocución permanente con el Gobierno de la Nación. Y yo, algunas de las críticas que usted hace, supongo que su grupo parlamentario las podrá hacer también en el Congreso de los Diputados o en el Senado, Cámara de representación territorial a escala nacional.

Cuando hay situaciones de muy débil tráfico, el Gobierno de Andalucía, en el ámbito de su responsabilidad, lo que está haciendo es incluso buscando soluciones, algunas de ellas ciertamente más costosas para las arcas públicas. Pero creemos que el acceso a los servicios públicos básicos, de ciudadanos que habitan en zonas donde la demanda para el mantenimiento de una comunicación, en un itinerario de comunicación por carretera regular, no es posible sostenerlo... Pues, estamos haciendo una oferta, en varias provincias de Andalucía, que es la del taxi a demanda, en cooperación con los propios ayuntamientos, haciendo posible que se pueda llegar a centros públicos donde se prestan esos servicios por una fórmula, digamos, que complementa o coloca una solución pública allá donde la lógica del mercado no es capaz de mantener siquiera una mínima comunicación con una red de viajeros regular. Por lo tanto, estamos comprometidos con la igualdad de oportunidades también de los ciudadanos en el acceso a los servicios públicos, e incluso en las zonas más alejadas, en las zonas que tienen tráficos más débiles, pero que, evidentemente, necesitan también un apoyo de la Administración pública.

Gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 447

X LEGISLATURA

8 de noviembre de 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Con esto damos por finalizadas las preguntas.

Hacemos un pequeño receso para acompañar al consejero y darle las gracias por su intervención.

Dentro de unos minutos retomamos.

[Receso.]

10-17/PNLC-000323. Proposición no de ley relativa a la adopción de medidas urgentes por el deslizamiento de una ladera en la urbanización Sport Aljarafe de Tomares, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Empezamos con la proposición no de ley. Y vamos a cambiar el orden. Vamos a empezar por la propuesta del Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a la adopción de medidas urgentes por el deslizamiento de una ladera en la urbanización Sport Aljarafe de Tomares, en Sevilla. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Escrivá.

Cuando usted quiera.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Y muchas gracias a todos los grupos por cambiar el orden del día, que es que estoy entre Educación y esta, y es complicado.

Los vecinos de Sport Aljarafe de Tomares viven una pesadilla desde hace varios años. La parte superior de la ladera del Aljarafe, que está en Tomares, tiene un deslizamiento cada vez que llueve, porque las tierras son arcillosas. Entonces, ¿qué pasa? Que cada vez que llueve, los más de doscientos vecinos que viven en esta urbanización, pues, miran al cielo con preocupación.

Las 120 viviendas que hay en esta urbanización tienen distintos desperfectos, desde pequeñas grietas hasta once de ellas declaradas en ruina el año pasado.

Los vecinos de esta urbanización se han gastado un dinero de forma continua en arreglar los desperfectos con la esperanza de que sirviera este arreglo para algo, pero ese arreglo ha sido un dinero tirado a la basura, porque al poco de arreglarlo, cuando había un nuevo aguacero, volvían a aparecer de nuevo las grietas y otros desperfectos de mayor índole.

Por tanto, el problema del deslizamiento de las laderas de Tomares es un problema social y no urbanístico, porque en esa urbanización viven vecinos, vecinos que tienen niños, parejas jóvenes que están ahora y que han estado durante meses pagando alquiler e hipoteca, estaban pagando las dos cosas. Han estado sobreviviendo con la solidaridad de familiares y vecinos. Y es que hay más, es que hay vecinos que compraron la casa cuando ya había problemas de grietas sin conocer estos problemas, o sea, que el tema es muy grave.

Si bien es verdad que ahora mismo están desalojadas unas 30 personas. Es cierto que si a esto no le ponemos solución, más personas, más familias se verán afectadas de forma grave, más familias se verán desalojadas, más familias tendrán que pagar impuestos, hipotecas, incluso alquiler a la vez. Y no solo eso, sino también pagando asesoramiento técnico, asesoramiento jurídico para este gran problema.

Mire, estas familias, lógicamente, piden que mientras esto se solucione tengan ayudas sociales, ayudas para poder pagar la hipoteca y el alquiler, pero no quieren estar dependiendo eternamente de ayudas sociales, lo que quieren es que se les dé una solución definitiva a esta ladera. Una solución que, aunque

el problema es social, la solución es constructiva y la solución constructiva ya está tasada. Ya hay varios estudios técnicos que han dado con la clave de la solución, ya se sabe la cuantía que supone dar esta solución constructiva: 5,7 millones de euros. Por un lado, también el ayuntamiento, el ministerio y la diputación están dispuestos a auxiliar a estas familias. Recientemente, en la Diputación de Sevilla se aprobó una moción en la que, por unanimidad, todos los grupos estaban dispuestos a que la Diputación colaborara en auxilio de estas familias.

Y ya, pues solamente falta por colaborar, por mostrar su postura al Parlamento de Andalucía y a la Junta de Andalucía. Porque, miren, ha habido una situación muy parecida, la situación de Arcos de la Frontera, en concreto de la barriada de La Verbena, que también sufrieron un problema por un deslizamiento de una ladera, también un problema en viviendas. Y en Arcos se consiguió llegar a un consenso, llegaron a un consenso donde participaron tres administraciones: el Gobierno de la nación puso el 67%; la Junta, el 21%, y el ayuntamiento, el 12%. En este caso, hubo tres administraciones, y en este esperamos que haya cuatro.

Si bien es cierto que la solución constructiva de Arcos no ha dado, digamos, el resultado esperado, sí que es cierto también que da un ejemplo, da un modelo, da un modelo de consenso entre varias administraciones que esperamos que se repita en otras ocasiones, en otras ocasiones como la que hoy llevamos nosotros aquí, la que nos han pedido los vecinos de Tomares que traigamos al Parlamento.

Miren, quiero terminar diciéndoles que los vecinos de Tomares necesitan ayuda, necesitan que la ayuda llegue cuanto antes, porque es de justicia social que se le auxilie, es de justicia social que los vecinos de Tomares puedan vivir y dormir tranquilos en sus propias casas. Por eso, espero el apoyo de todos los grupos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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. Buenas tardes.

En primer lugar, anticipar el voto favorable del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a esta iniciativa sobre la que, en cualquier caso, no nos vamos a resistir a compartir con ustedes algunas reflexiones, porque entendemos que, por un lado, hay que separar la situación de las familias, de los tenedores de buena fe, de personas que adquirieron en su día una vivienda y, con ella, pues echaron a andar un proyecto de vida y un modelo de familia, lo refería la proponente, parejas jóvenes, con hijos. Es decir, por un lado, la situación en la que se encuentran, que, evidentemente, a esa situación no puede ser ajena el conjunto de las administraciones, y hay que aportarles una solución, que entendemos bien planteada la iniciativa por cuanto habla de la colaboración solidaria de todas las administraciones para que ninguna de ellas tenga que asumir el coste de las reparaciones.

Pero, por otro lado, hay que significar el proceder de quienes han avalado la construcción de viviendas en un suelo con unas condiciones que no son adecuadas, para que, efectivamente, se instalen en ellas viviendas o cualquier otro tipo de construcción de uso público o privado.

Y ejemplos como este los tenemos por toda Andalucía, de construcciones sobre arcilla expansiva. En esta misma comisión hemos hablado de otras situaciones similares, alguna refería también el grupo proponente, pero hay muchos más, los hay en Sevilla ciudad, los hay en Camas, los hay en Algeciras, los hay en Córdoba. Y de ahí ha habido una voracidad constructiva a la que se apuntaron muchos alcaldes con muy poco talento o con muy poca reflexión sobre las consecuencias que podía acarrear para quienes adquirieran esas viviendas. Ha habido una cadena de despropósitos que no solo incluye a esos ayuntamientos que tomaron esas licencias..., que dieron esas licencias, que incluye a los técnicos, que incluye a los arquitectos, que incluye a los notarios, que incluye a toda una cadena de personas que, finalmente, han llevado a esos tenedores de buena fe a estar en viviendas prácticamente inhabitables.

Por tanto, en aras de garantizar su seguridad y a restablecer un poco una situación de tranquilidad para ellos, desde Izquierda Unida, consideramos muy razonable la iniciativa, pero qué pena que se escapen de rositas el 90% de los desalmados que han permitido que se construya donde no se debe, poniendo en riesgo cierto a esas familias.

Por tanto, esa reflexión desde los poderes públicos deberíamos hacerla, porque la especulación urbanística, la burbuja inmobiliaria y la cantidad de dinero ficticio que se ha movido ha sido en muchos casos causando víctimas como estas, literales, que ahora tienen viviendas en las que no se puede habitar y que necesitan del concurso de unas administraciones que, si hubieran hecho bien las cosas, no tendrían ahora que poner más dinero del contribuyente a solucionar un problema que ellas mismas han creado.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, presidenta.

Bien, es un caso paradigmático, como ha citado mi antecesora en la palabra. Efectivamente, la urbanización Sport Aljarafe fue construida hace décadas, sobre una ladera, en la cornisa del Aljarafe, que era sabido o debería haber sido de conocimiento del constructor cuando se ejecutó en los terrenos..., la composición geológica de los terrenos sobre los que se construía en ese momento.

Porque, además, la barriada no son solamente los pocos vecinos, pocos o muchos, ellos están en una situación de bastante precariedad los vecinos que fueron desalojados a principios de 2016, que llevan ya

bastante tiempo en esa situación precaria, sino toda la barriada, que la barriada es bastante más grande e incluye a muchas viviendas. Y también están en peligro porque, dadas las características geológicas de esa zona, con zonas arcillosas y zonas que se deslizan y que va a seguir produciéndose cada vez que haya exceso de humedad. Ahora mismo estamos en un periodo de relativa sequía. Con lo cual, no estará empeorando en estos momentos, pero en el momento en el que haya un exceso de presión hídrica en los terrenos, evidentemente, se agudizará la situación.

Las familias afectadas, en realidad, como digo, son toda la barriada, no solamente las desalojadas. Ahora, esas familias desalojadas están apuntando una situación más que difícil. Llevan ya un año y medio sin ver solucionado el problema.

La comunidad de vecinos, además, recordó hace ya bastante que llevan invertidos entre 75.000 y 100.000 euros sobre estudios sobre la ladera que han revelado un problema que no es constructivo, sino del material.

Los estudios técnicos llevados a cabo, además, con posterioridad por el ayuntamiento demuestran la necesidad de consolidar la ladera y calculan, además, un coste de 5,7 millones de euros para hacerlo. Tiene mucho que ver, como he dicho, con la presión hídrica, y ese importe, esa cantidad de dinero al final sale de las arcas públicas, pero es tremendamente costoso lo que sale a cuenta de la especulación inmobiliaria que se produjo durante los años de la burbuja, y que además está volviendo a recuperarse ese espíritu, ese espíritu voraz de construcción. Parece que el interés especulativo no acabó con los años de la crisis, parece que no hubiésemos aprendido de esas situaciones, y esas situaciones, como han dicho mis antecesores también, no solamente se ha producido en este caso en la ladera donde está ubicada esta urbanización de Sport Aljarafe; hace no mucho, en esta comisión, debatimos sobre el caso de otra ladera con las mismas características en Arcos de la Frontera, donde también sucedió. Y también cualquier actuación que se pueda hacer allí y por cualquier coste, que en este caso se evalúa en 5,7 millones de euros, será un coste que no solventará la situación. En el futuro volverá a producirse.

Con lo cual, bueno, pues es evidente que las medidas a tomar tienen que ser tomadas de forma solidaria entre todas las Administraciones que comparten la situación, y las viviendas que se hicieron hace bastante, gobernando un partido, que ahora está gobernando otro, pero que es un problema de todos y es un problema que habrá que solventar, y sobre todo, sobre todo, habrá que considerar de cara al futuro que no vuelvan a darse este tipo de situaciones cuando se den los permisos correspondientes por parte de las Administraciones, que se tengan en cuenta todas las circunstancias, los estudios adecuados, los estudios de impacto ambiental, los estudios geológicos pertinentes, de tal manera que no se vuelvan a generar estas situaciones.

Porque, además, son dos temas los que hay a resolver: las ayudas que precisan esos vecinos desalojados, que de momento, en lo que va de 2017, no les han llegado las ayudas, según denuncian...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... y, por otro lado, la cuestión técnica, en la que hay más costos y que habrá que abordar de forma solidaria entre Administraciones, como decimos.

Apoyaremos, evidentemente, la propuesta que hace Ciudadanos, como no puede ser de otra manera. Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, pues hoy quiero decir que agradecemos que Ciudadanos traiga una iniciativa en la que, bueno, desde el Partido Popular pues en el gobierno de Tomares se viene trabajando para dar respuesta a un problema realmente complejo que viene durando ya desde hace décadas debido a una situación en la que se construyeron una serie de viviendas, probablemente en un lugar inadecuado, y para ello pues hay que decir que tuvieron todos los permisos y todas las bendiciones de quienes tienen la última palabra en materia de planificación urbanística municipal, que no es otra que la propia Junta de Andalucía.

Pero, dicho esto, yo quiero decir que realmente nosotros nos vamos a poner siempre del lado de los vecinos y del lado de las soluciones, y si esta propuesta viene a sumar y a procurar que la propia Junta de Andalucía se implique en las soluciones pues nos parece que es oportuna, y no diría yo oportunista, aunque podría considerarse oportunista cuando en este caso quien la propone es Ciudadanos, que es el partido que soporta la aprobación de los presupuestos de la Junta de Andalucía, y bien podía haberse incluido en el punto que votamos pues una alusión directa a que se incluyan las soluciones con un compromiso presupuestario en el propio presupuesto de la Junta de Andalucía.

Por eso nosotros vamos a procurar que a través de una enmienda *in voce* ese compromiso quede recogido en la propuesta, puesto que, si no, nos parecería una propuesta que no pasa de más allá del buenismo que estoy segura que todos los diputados y grupos políticos que estamos en esta Cámara compartimos, pero que no avanza para dar soluciones. Las soluciones están sobre la mesa, se han dicho y son conocidas, y son claramente diferenciables, en primer lugar a los vecinos, y en segundo lugar a la ladera, o viceversa.

El Ayuntamiento de Tomares ha estado desde el primer momento escuchando a los vecinos, facilitándoles las ayudas al alquiler como emergencia social que, bueno, pues que se han aprobado en el pleno y que se vienen facilitando a los vecinos que realmente la están necesitando, por haber sido desalojados de las viviendas, que si bien no son todos los que forman la urbanización. Y, por otra parte, para el tema de la estabilización de la ladera, pues es verdad que se ha encargado a los propios técnicos que hicieron el es-

tudio pues que, de acuerdo con el ayuntamiento, estén en todo el proceso de seguimiento para que se pueda ir actuando ya.

Y, por lo tanto, hay que decir ya que, bueno, se han producido medidas de monitorización que se pedían para que se supieran los movimientos que se pudieran estar produciendo en la ladera, se han instalado inclinómetros, etcétera, todas las medidas que había que ir tomando previamente se están tomando.

También hay que decir que, desde el Ayuntamiento de Tomares, la Delegación de Urbanismo, de Bienestar Social, de Emergencias, junto con los técnicos municipales y de la mano de los vecinos, pues se han ido dando los pasos con las distintas Administraciones que pudieran estar implicadas, y en ese sentido se ha instado a la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía, se le ha puesto sobre la mesa el problema, y, bueno, en este caso, pues lo que ha hecho ha sido elevarlo al ministerio, y no se trata de elevarlo, se trata de que cada uno asuma su parte, como bien ha dicho.

Es un tema que habrá que abordar con el requerido consenso, que no es nada nuevo, el modelo del consenso no es nada nuevo, eso está en todos los convenios que se firman al amparo de planes estatales y planes andaluces, y en el momento en que se firma un convenio el consenso está en la firma de los acuerdos.

También se acudió a Emergencias 112, a la Delegación y Subdelegación del Gobierno de España, al Ministerio de Fomento y a la Secretaría de Estado de Vivienda, a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, a Tragsa, incluso al Instituto Geominero de España. Hay que decir que, ya en la mañana de hoy, el propio Instituto Geominero de España está actuando en la ladera y están tomando los datos necesarios para avanzar en las soluciones.

Por lo tanto, yo creo que la voluntad es manifiesta de todos, pero hay que decir que en este momento quien va por delante, con una inversión de más de 150.000 euros, es el propio Ayuntamiento de Tomares.

Y me parece, por lo tanto, muy bienvenida la iniciativa de Ciudadanos y le agradecemos que traiga esta iniciativa para que, de alguna manera, pues se tome el impulso y, bueno, pues tomemos conciencia del grave problema de estas familias, con una situación continuada de riesgo de desalojo de su vivienda, y, bueno, pues con el sufrimiento que ello conlleva, y, bueno, pues que nos hagamos eco de esa situación.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Solamente para decir que nosotros, tal y como he formulado a los distintos grupos, hemos trasladado una enmienda para que, además del acuerdo que se tramite hoy en la PNL que aprobaremos, y ya avanza, por supuesto, que vamos a apoyar, pues que se incluya una enmienda en la que el Parlamento de Andalucía inste al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a incluir en el ejercicio presupuestario de 2018 una partida para acometer soluciones con cargo al nuevo Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía. Tendrá usted la enmienda *in voce* por escrito.

Y yo ruego a todos los grupos que realmente pues haya un compromiso presupuestario, al igual que ya por adelantado, como digo, lo ha hecho el Ayuntamiento de Tomares.

Nada más, muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Ruiz.

Cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta.

Buenas tardes ya a todas y a todos.

Yo quiero empezar mi intervención diciendo que el Grupo Parlamentario Socialista va a votar a favor de esta PNL, y lo vamos a hacer porque nosotros entendemos la política como la herramienta para solucionar los problemas de los ciudadanos y las ciudadanas.

Ante el problema del deslizamiento de esta ladera en la urbanización Sport del Aljarafe de Tomares, no íbamos a ser menos. Al igual que, desde hace ya mucho tiempo, el Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Tomares se encuentra al lado de los vecinos y las vecinas. No puede decir lo mismo, y perdóname que se lo diga, señora Martínez, el equipo de gobierno del Partido Popular ha demostrado una ineficaz y dejadez ante este problema. Y ahora después le explicaré el por qué. Este desalojo de las familias, que han tenido que abandonar sus casas, ha sido de forma progresiva, primero lo tuvieron que hacer cuatro y luego once. Y, como bien ha dicho la diputada de Ciudadanos, probablemente como no se ponga solución tengan que hacerlo más familias.

En febrero de 2107 se activa el Plan de Emergencias y propone una ordenanza municipal para que todos los vecinos y vecinas puedan obtener ayudas, todas las ayudas, como son las de alquiler, mudanza, todo lo que conlleva el tener que abandonar una vivienda.

¿Y por qué digo que el Partido Popular ha demostrado ineficacia y dejadez? Pues, lo voy a explicar. Porque desde febrero todavía no ha sido capaz de poner encima de la mesa ninguna ordenanza municipal en la que se puedan obtener ayudas, pero todas las familias afectadas, no solo unas cuantas. En vez de sentarse con los afectados y afectadas, escucharlos, consensuar, ha hecho dos intentos fallidos, sacando por primera vez una ordenanza en la que solo podían optar a las ayudas dos familias, y después de las que solo se podían beneficiar cuatro familias. Ya, por fin en septiembre, parece ser que se sentaron con los vecinos y vecinas, y han consensuado una ordenanza en la que todas las familias puedan salir beneficiadas. Y digo parece ser, porque todavía ni se ha llevado a Pleno ni se ha informado al resto de la corporación municipal.

También decir que me alegra que el Grupo Parlamentario de Ciudadanos haya traído esta iniciativa, pero no estaría mal que el mismo trabajo que estáis vosotros haciendo aquí lo haga su partido a nivel local, ya que

en el ayuntamiento no se ha presentado ni una sola iniciativa. El único partido que ha estado al lado de los vecinos y vecinas ha sido el Partido Socialista.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, tal y como he dicho al principio de mi intervención, gobernamos para solucionar los problemas de la gente. Esto es un problema, y un problema grande, porque se trata de once familias que han tenido que abandonar sus hogares, con todo lo que conlleva eso. También creemos en el diálogo y el consenso, por esto también estamos de acuerdo con que se sienten todas las administraciones e intenten buscar una solución. Aunque tampoco estaría mal recordar que este verano ya el ayuntamiento le solicitó un informe jurídico a la diputación donde esta le respondía diciendo que la competencia del plan de emergencias era competencia del ayuntamiento. Desde nuestro grupo, decimos que sí al diálogo, decimos que sí al consenso y decimos que sí a buscar una solución ante este problema, pero que cada Administración haga sus deberes antes de sentarse en una mesa, y para ello tiene que empezar por hacerlo el Ayuntamiento de Tomares.

Y respecto a la enmienda *in voce* que ha presentado el Partido Popular, decir que, desde el Grupo Parlamentario Socialista, no la vamos..., desde el Grupo Parlamentario Socialista no la vamos a admitir, porque es un gasto no elegible. Se puede estudiar, pero no presupuestar sin el estudio previo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y para cerrar el turno de palabra, tiene la palabra la señora Escrivá, por Ciudadanos.

Cuando usted quiera.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, lo primero, dar las gracias a todos por el apoyo a esta propuesta.

Decirle a Izquierda Unida que si bien es cierto que en otras situaciones se pueden pedir responsabilidades a promotores, constructores y demás, porque la obra es reciente, en este caso, como ya se ha dicho aquí, esta obra hace ya decenas de años que ocurrió. Y, desgraciadamente, por tanto pues no se pueden pedir ese tipo de responsabilidades.

A Podemos decirle que es verdad, que el crecimiento urbanístico hay que vigilarlo mucho, porque no podemos ver y encontrarnos en las mismas situaciones. Es decir, que nuestro partido no está en contra de las nuevas construcciones, siempre desde el punto de vista de que se hagan de forma sostenible.

Al PP, a la señora Martínez, decirle que yo no he querido entrar en polémicas de lo que ustedes han hecho mejor o peor, no he querido entrar en lo mal que han hecho el tema de las ayudas. Lo ha hecho el PSOE, yo no he querido entrar. Pero usted ha querido entrar en el «y tú más», en lo que ya estamos cansados de escuchar. Y, mire, nosotros no hubiéramos tenido problema en votar que sí a la enmienda *in voce*, lo que pasa es que ya ha escuchado al Grupo Socialista. Pero decir aquí que es responsabilidad de la Junta no buscar la

solución. Porque, como ya he dicho, la solución ya está clara y ya está presupuestada. Lo que aquí hay que ver realmente es qué porcentaje de financiación va a asumir cada Administración. Eso es lo que nos gustaría que se supiera en poco tiempo, sean 5,7 millones, sean 6,5 millones, los que realmente se definan, pero que hubiera un compromiso de porcentaje de financiación, como ha ocurrido en el caso de Arcos.

Y mire, en 150.000 euros, de unos 6 millones, eso no da, como se suele decir, ni *pa* pipas. Si bien es cierto que nos alegramos de que se haya puesto la primera piedra, queda mucho por recorrer en este sentido.

Y tampoco queremos entrar en el juego de PP y PSOE de quién tiene la culpa de los dos, en eso no queremos entrar. Pero decirle al PSOE que nosotros no hemos presentado la iniciativa a nivel local porque no tenemos representación a nivel local, ¿sabe? Que le quede claro que es que ahora mismo, desde verano, no tenemos presentación a nivel local.

[Intervención no registrada.]

Sí, pero por eso mismo, que no la tenemos ahora, por algo sería.

[Risas.]

Y decirle también..., decirle que eso, que nosotros no queremos estar todo el tiempo dialogando y buscando el consenso, lo que queremos es que se sienten ya de una vez, y que la solución venga cuanto antes, que es lo que pretenden los ciudadanos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-17/PNLC-000268. Proposición no de ley relativa al aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la segunda PNL, que sería en este caso la tercera. ¿Hemos quedado en eso, no? ¿No? Entonces, ¿pasamos a la del Grupo Popular? No sé el orden que...

[Intervención no registrada.]

Ah, pues venga. Pues, entonces pasamos a la segunda, estupendo.

Proposición no de ley relativa al aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra la señora García por un tiempo de siete minutos.

Cuando usted quiera.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí. Gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

Bien, el aeropuerto de...

[Intervención no registrada.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón. Lo he preguntado, lo he vuelto a preguntar. Y es que no hay..., no ha quedado claro, por lo visto.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Ah, ¿no ha quedado claro? Pues...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, no ha quedado claro.

Lo he preguntado dos veces, y al final...

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—¿No podría ser entonces ahora la del metro?

[Intervención no registrada.]

Bueno, pues ya está.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Es que eso no se puede hacer a *ultimísima* hora, porque nos...

[Intervención no registrada.]

Por favor, continuamos.

Perdone, continúe usted, señora García.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, presidenta.

Decía que el aeropuerto de Granada, que ha tenido altibajos en su historia, tuvo una importante caída de actividad y viajeros, y se temía mucho por su futuro.

En el año 2010 se cerró con 978.237 pasajeros, y era la primera vez que el aeropuerto terminaba un ejercicio por debajo del millón de pasajeros. Esa caída se prolongó hasta el año 2013, y, como digo, fue una situación bastante preocupante.

Por esa razón, desde la Subdelegación del Gobierno en Granada se impulsó la creación de la Mesa del Aeropuerto, que está funcionando desde el año 2014, y que tiene una labor de aunar los esfuerzos de todas las administraciones, de trabajar juntos para apoyar y reflotar nuestro aeropuerto. En esta Mesa del Aeropuerto están representados la Subdelegación del Gobierno y el aeropuerto, por parte del Estado, la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Granada y el de Chauchina, y las Diputaciones de Granada y Jaén. Por otra parte, están la Confederación de Empresarios, la Cámara de Comercio y la Federación Provincial de Hostelería y Turismo.

Esta Mesa ha venido trabajando, como digo, en los últimos tres años de manera constante, y ese trabajo ha tenido sus frutos. Y, de hecho, se ha conseguido que haya más destinos en el aeropuerto Federico García Lorca, teniendo actualmente, además de los que existen, se han puesto en marcha los destinos a Londres y Milán, con tres frecuencias semanales. Desde el 21 de julio se está volando a Manchester, también la conexión con Barcelona y antes de final de año pues se tendrán conexiones con París, Bilbao, Tenerife y Gran Canaria.

Entre los trabajos de esta mesa, pues se ha participado en ferias, se ha tenido encuentros con compañías aéreas y se tiene presencia en distintos aeropuertos, lo que como digo ha propiciado esa mejora del funcionamiento del aeropuerto.

Este verano se ha notado un incremento de pasajeros del 23%; en septiembre ha habido un 25% más, y esto, como digo, irá en aumento con las nuevas conexiones.

Desde nuestro punto de vista, no es solo necesario mejorar esta infraestructura, que es el aeropuerto Federico García Lorca, sino también colaborar mejorando el ramal de acceso desde la A-92, el único acceso al aeropuerto y que solo tiene una carretera, que solo tiene una longitud de 2,56 kilómetros.

Lamentablemente, esta carretera se encuentra en el listado de carreteras con puntos negros de la DGT y es muy necesario que se mejoren la iluminación y la señalética, aparte de procurar que haya un ensanchamiento, un ensanche de lo que es la plataforma para, como digo, mejorar este acceso al aeropuerto de Granada.

Esta iniciativa se ha aprobado por unanimidad en el pleno del ayuntamiento de la ciudad y esperamos el apoyo de esta comisión y del Parlamento andaluz para que se pueda acometer esta mejora, que, insisto, es muy necesaria para la provincia de Granada y para el propio aeropuerto de Granada, Jaén y no supone una inversión de demasiada envergadura.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Un poco por seguir la intervención que hacía el grupo proponente. Es cierto que debemos felicitarnos por varias cuestiones relacionadas con el aeropuerto. Por un lado, por ese incremento de vuelos, de destinos, que vienen a ponernos sobre la pista de un mejor aprovechamiento de esta infraestructura pública. Por otro lado, por el fruto que va dando el trabajo conjunto de todos los actores, ocupados y preocupados por que la zona se vea revitalizada y tenga un revulsivo en el que apoyar también este incremento de frecuencia de vuelo y de nuevos destinos.

Con relación al planteamiento que se hacía, precisamente hoy, de camino aquí, tenía ocasión de oír en las noticias que el Ayuntamiento de Sevilla, en este caso, y el aeropuerto de Sevilla andan pendientes de concretar un acuerdo, en algunos puntos probablemente haya incluso concretado, para incrementar la frecuencia del transporte público al aeropuerto y también mejorar la cobertura con taxis que tiene el mismo. A consecuencia, efectivamente, también de un incremento de vuelos que se viene produciendo en los últimos meses. Y la verdad es que desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con independencia o separando las mejoras en aras a la seguridad o en aras a una señalización más adecuada, obviando esa parte, que entendemos que siempre debe estar en perfecto estado de revista en esta o en cualquier otra vía, nos parecen más razonable soluciones como las que al parecer están explorando en el Ayuntamiento de Sevilla y en el aeropuerto de aquí, que afrontar la ampliación de una carretera que no parece que tenga un volumen de tráfico que justifique una inversión de ese calado. Aparte, como digo, los temas de seguridad o la precaución diaria, que siempre debe primar a la hora de destinar recursos a que se encuentren en buen estado.

Por tanto, vamos a seguir con interés el debate, pero en principio no estaríamos muy de acuerdo con ese incremento de la dotación para el ensanche o la ampliación de la carretera, sin haberse explorado fórmulas de mejora y refuerzo del transporte público, más en consonancia con la sostenibilidad sostenible que saben ustedes que nos gusta desde Izquierda Unida o nos suena mejor que lo que va al refuerzo viario puro y duro.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Y respecto a esta proposición no de ley, que se propone un punto uno, mejorar e incrementar la iluminación señalética horizontal y vertical en la carretera de conexión con el aeropuerto de Granada-Jaén. Y bueno, pues nuestro apoyo. Hemos realizado una enmienda. Vemos sensato que se mejore, la iluminación y la señalización, lo que pasa es que hay que aplicar siempre el sentido común y acometer las cosas de una forma razonable en el tiempo. Por eso hemos planteado una enmienda que se haga empezando o al menos por las zonas más cercanas al aeropuerto, porque realmente es donde más necesaria es esa señalización, en el momento justo de entrar al mismo recinto aeroportuario.

Sin duda es necesario apoyar el aeropuerto de Granada y propiciar su crecimiento, mejorar su acceso y facilitar la entrada y salida de viajeros, porque es fundamental para la ciudad de Granada y para mejorar la confortabilidad de todos los turistas que visitan la ciudad de Granada, y, por tanto, lo vemos adecuado.

Únicamente hemos planteado esta enmienda, que esperemos que nos diga el grupo proponente si la acepta. Y nada más, ninguna otra cosa más que añadir.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, Grupo Parlamentario Podemos. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Se trata del cuatro aeropuerto en tamaño en Andalucía en número de pasajeros y carga, con un total de algo más de 750.000 pasajeros en el año 2016, que han mejorado las cifras en el 2017.

El aeropuerto de Granada, efectivamente, ha cerrado su mejor verano desde 2009. Pero ello no debe servir para asumir sin más que su despegue, tras la mal llamada crisis, se afianzará o si mejorará más aún los resultados. Que viva un buen momento no es necesariamente indicativo de que se vaya a mantener y, hoy por hoy, la situación no es precisamente de necesidad de ampliar las vías de acceso o su ensanchamiento.

En 2006, el Ministerio de Fomento llegó a un acuerdo de colaboración con la Diputación de Jaén para que el aeropuerto de Granada pudiera dar servicio también a esa provincia, que no cuenta con un aeropuerto propio, lógicamente. Porque no podemos pretender tener aeropuerto en todas las ciudades, sería un disparate.

Tenemos 48 aeropuertos, señorías, gestionados por AENA. Alemania, por ejemplo, con 82 millones de habitantes, solo tiene 24 aeropuertos, la mitad. Piensen sobre ello.

Solo uno de cada cuatro aeropuertos de AENA tiene beneficios. Casi todos son deficitarios. Y muchos tienen una cifra irrisoria de utilización. De hecho, el de Granada-Jaén también ha tenido escasez de usuarios durante bastante tiempo.

El acuerdo con la Diputación de Jaén conllevó, además de la inclusión de la palabra Jaén en el nombre del aeropuerto, la creación de un servicio semanal de larga distancia de autobús que una de forma directa la ciudad de Jaén con el aeropuerto. Nos parece, en ese sentido, una muy buena idea solicitar la mejora de la línea de autobús, con horario y frecuencias adaptadas a las frecuencias de vuelos, de manera que sea una buena opción frente al uso del vehículo privado.

Así mismo, adoptar la medidas que permitan un servicio de taxi en el aeropuerto, que sea adecuado para cuando reciben vuelos simultáneos y la necesidad es mayor, ya que parece que se da la circunstancia de que solo pueden prestar servicios en el aeropuerto los taxistas de Santea Fe y Chauchina, el resto no puede recoger pasajeros que llegan al aeropuerto de Granada, por estar en el término municipal chauchinero y existir un convenio entre los profesionales de ambas poblaciones.

Habrà que tratar de dar solución al hecho de que, por ejemplo, lleguen dos vuelos prácticamente al mismo tiempo y no haya taxistas para todos los usuarios que así lo demanden.

Comentar, aunque sea de pasada, que ya en 2010, después de la bajada que provocó la crisis de 2008, hubo otro importante desplome debido a una serie de desacuerdos entre el Ayuntamiento de Granada, la diputación y la aerolínea Ryanair. Sus responsables públicos no aceptaron el acuerdo que proponía la compañía, en el cual ambos gobiernos debían aumentar la cofinanciación pública de los vuelos de la compañía. Esta desavenencia trajo consigo la salida de Ryanair del aeropuerto, desapareciendo consigo todos los destinos internacionales que quedaban, provocando otro importante descenso en el número de pasajeros. Tengamos en cuenta, antes de asumir crecimiento imparable, esta circunstancia que se puede fácilmente volver a repetir. Las aerolíneas siempre piden subvenciones por pasajeros, que no necesariamente se deben asumir para conseguir movimientos en el aeropuerto. En 2013 las administraciones competentes, AENA, Junta de Andalucía, Diputación de Granada, la Diputación de Jaén y el ayuntamiento, en respuesta al fuerte declive del aeropuerto como vía de conectividad de la ciudad decidieron constituir esa Mesa del Aeropuerto que ha citado la proponente en un entorno de trabajo para reactivar y darle nuevo curso e intentar atraer nuevas aerolíneas que aumentaran la oferta de destinos del aeropuerto y permitieran su recuperación. Efectivamente, así ha sucedido, y el aeropuerto ha tenido una recuperación sustancial, de tal manera que este año efectivamente se han conseguido mejoras sustantivas.

Pero, señorías, la A—4075, que va desde la A—92 al aeropuerto, que solo tiene 2 kilómetros y medio de longitud, forma parte de la red complementaria metropolitana de Granada, y no consideramos que sea necesario en estos momentos una ampliación o un ensanche de la vía, puesto que el uso que se le da no da pie a ello. Por tanto, en ese sentido no vemos la necesidad de ensanchar la carretera citada.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Rubiño.

Cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías.

La carretera A-4075 de la autovía A—92 al aeropuerto de Granada, a la que alude esta iniciativa, pertenece a la red complementaria metropolitana y, como se ha dicho aquí, consta de una longitud de 2,5 kilómetros. Su firme presenta un buen estado desde el punto de vista estructural. Superficialmente, la Consejería de Fomento y Vivienda está realizando de forma periódica operaciones de bacheo en la misma, e igualmente está prevista la realización de un tratamiento superficial con cargo al contrato de servicio de mantenimiento de firme actualmente en preparación de licitación.

Por otra parte, no se observan en dicha carretera deformaciones ni patologías que puedan comprometer la seguridad vial. Durante los dos últimos años y hasta la fecha en la que nos encontramos, se han llevado a cabo trabajos de bacheo, como digo, y reposición del firme, con el fin de mejorar y preservar las zonas con mayor deterioro de la capa de rodadura, teniendo en cuenta, como ha dicho la señora Nieto, que no es una carretera que tenga un excesivo tráfico. Dichos trabajos de bacheo se han ejecutado tanto de forma planificada como a través de actuaciones de reparación ejecutada, de forma inmediata, cuando se han detectado las necesidades para ello.

Hablamos de señalizaciones. Las de carácter horizontal se encuentran en buen estado. Durante agosto del año pasado, en 2016, se realizaron labores de repintado de las líneas de borde, ejes y marcas viales, y además está programado el repintado de las líneas de detención y marcas viales en el tramo de la rotonda, así como el cambio de sentido situando al comienzo del trazado. En lo que se refiere a la señalización vertical cumple con la normativa vigente, siendo sus dimensiones adecuadas a las características exigidas, según la sección transversal de calzada existente, y si bien tres señales se encuentran ligeramente doblada al haber recibido algún tipo de impacto, su sustitución también está programada. Es más, durante los últimos meses se han realizado trabajos de reposición de señales que se encontraban golpeadas o en mal estado.

Nos centramos ahora en el balizamiento de la carretera, al que esta proposición no de ley, además, le dedica una especial atención. Las placas de los hitos kilométricos se encuentran en buen estado, los paneles direccionales en buen estado de conservación, las balizas situadas en la zona de la rotonda han perdido completamente sus bandas reflectantes, pero está prevista la reposición en breve. Y lo que me parece más importante, el alumbrado existente está fuera del tramo que es competencia de la Consejería de Fomento y Vivienda, correspondiéndole a AENA. A la vista de los datos expuestos, podemos afirmar que la carretera A—4075 se encuentra en un más que aceptable estado de conservación, no estando comprometida en ningún

momento la seguridad vial según el informe del servicio de carretera de Granada. No hay detectado ningún tramo de concentración de accidentes, y está prevista la realización de un tratamiento superficial con cargo al contrato de servicio de mantenimiento de firme textualmente, como digo, está preparándose la licitación.

Señorías, contamos con 10.500 kilómetros de carretera, y en el caso que nos ocupa, insisto, hablamos de una que se presenta o que presenta un estado óptimo. Si dispusiéramos de los recursos necesarios o de la financiación que el Gobierno central le niega a Andalucía una y otra vez, tal vez, pudiéramos hacer otras muchas actuaciones, pero no aquellas que no son competencia de la Junta de Andalucía. Con honestidad, creo que es mejor atender otras necesidades reales que caprichos que, en este caso, nos parece que no tienen sentido. Es más, le sugiero que estas mismas peticiones se la hagan a AENA, que depende del Ministerio de Fomento, a ver si le hace un poquito de caso.

Ocúpense también de destinar inversiones al aeropuerto de Granada y Jaén, y a las provincias de Granada y Jaén, en términos pues mucho mejores que los que contemplan esos Presupuestos Generales del Estado, que veremos si son capaces de sacarlos adelante. Y dedíquense a promocionar un aeropuerto de manera efectiva y eficaz procurando incrementar el número de vuelos nacionales e internacionales, incrementando el número de pasajeros y mercancías. Esa sí que es su tarea.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y, para cerrar esta proposición no de ley, tiene la palabra por el Grupo Popular la señora García.

Cuando usted quiera.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Bien, por empezar por el mismo orden de intervenciones, tanto Izquierda Unida como el grupo de Podemos han hablado de la necesidad de soluciones complementarias. Con el transporte público de autobús y taxis, se está trabajando en esa mesa del aeropuerto de la que hemos hablado, yo tenía pensado admitir la enmienda del Grupo Parlamentario Podemos, pero ya he sido informada de que no se puede tramitar por temas formales, pero que coincido en esa necesidad, como le digo, se está trabajando en el tema de autobuses públicos y de taxis también, porque la ampliación del metro, que está muy cerca, ya el propio consejero ha dicho que no la contempla y que ni siquiera va a empezar a pensar en ello hasta pasado el año 2020, por tanto tenemos que limitarnos a eso.

Yo no sé si es que no me he explicado bien o la proposición no de ley no se explica bien, que es posible, pero el tema de la ampliación de la carretera no es para meter más carriles, es para hacer una ampliación para la seguridad, que, aunque a la portavoz del PSOE le parezca un capricho, que me parece muy fuerte que haya dicho que nos parece un capricho, o sea, que le parece un capricho, lo cierto es que hay tramos de la carretera que no tienen ni arcén. Por tanto, es necesaria una ampliación de esos carriles para garantizar la seguridad. No estamos hablando de meterle más carriles a esa carretera.

En lo que se refiere al grupo Ciudadanos no le vamos a admitir la enmienda, pero sencillamente porque, por la disposición de la vía y por la propia longitud de la vía, decir que se produzca esta mejora en la zona próxima del aeropuerto es que prácticamente es toda la vía, porque si quitamos la curva de la salida de la A—92 y el propio tramo que bordea el aeropuerto, es que debía en sí misma de quedar con casi el 50%. Y creemos que se debe hacer en toda la vía.

En lo que decía el Grupo Podemos, creo que le he contestado ya hace un momento, y sí puntualizar una cuestión. Fue el Partido Popular el que quitó las subvenciones a las compañías aéreas cuando entró en 2011 a gobernar la diputación, porque entendíamos que la diputación no está para subvencionar a compañía aéreas. Y ha sido el trabajo de la mesa del aeropuerto coordinado, las campañas y otra serie de vías que se han abierto de trabajo, que no son las subvenciones, las que están dando lugar y demostrando que se pueden mejorar las conexiones y ampliar las conexiones del aeropuerto sin necesidad de tener que subvencionar, y mucho menos una institución como la diputación provincial, en el caso de Granada, con 172 municipios, pues tiene mucho más trabajo que no es subvencionar a una compañía aérea privada.

Y termino con el Grupo Socialista, que dice que la vía esta magnífica, que está en un estado óptimo y que no tiene ningún problema de seguridad vial. Yo no sé si es que estamos hablando de una carretera distinta. Le vuelvo a insistir, ese es un punto negro de la Dirección General de Tráfico. Hay zonas que no tienen arcén. No estamos hablando de sustituir señales, sino de mejorar la señalización, porque yo le puedo decir que hay un alto porcentaje de usuarios que se pasan la salida y no llegan al aeropuerto, porque no es tan fácil llegar al aeropuerto, aunque solo sean dos kilómetros lo que mide esa carretera.

Y dice usted que el único tramo que tiene la iluminación es el que compete a AENA. Pues, por eso estamos pidiendo aquí que se ilumine el otro tramo, porque es el que compete a la Consejería de Fomento. Y no me hable usted de inversiones en la provincia de Granada, porque, en los últimos años, el único que ha invertido en fomento, en la provincia de Granada, se llama Gobierno de España. Y ahí está la terminación de la A7, la segunda circunvalación, que acaba el año que viene, y el AVE, que está a punto de terminar. Por tanto, no me hable usted ni me compare con la provincia de Granada.

Y termino, presidenta.

Señora portavoz del PSOE, insisto, ha dicho usted que esto es un capricho. Dígaselo a sus compañeros del Ayuntamiento de Granada, que están totalmente de acuerdo y han votado a favor. Dígaselo a sus compañeros del Ayuntamiento de Granada, que, como yo, vivimos en Granada, conocemos los problemas del acceso al aeropuerto de Granada, y por eso todos estamos de acuerdo, en la provincia de Granada, en que esto es necesario. Usted cree que no... A lo mejor es que lleva demasiado tiempo fuera de la provincia de Granada.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-17/PNLC-000329. Proposición no de ley relativa al protocolo para la ampliación de la red de metro de la ciudad de Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa al protocolo para la ampliación de la red de metro de la ciudad de Sevilla, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

Y para ello tiene la palabra el señor Gómez. Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

En la propia presentación de la proposición no de ley que traemos aquí, del Grupo Parlamentario Socialista... Hacer un poco de historia, porque la historia del metro en Sevilla es larga y dilatada, como bien saben todos los sevillanos y sevillanas.

Todo se inicia, desde el punto de vista formal, el 29 de octubre de 1999, donde hay un acuerdo entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla, para diseñar un plan global de infraestructuras en la ciudad de Sevilla. Gracias a esa interlocución, entre el Ayuntamiento de Sevilla y la Junta de Andalucía, se desarrolla posteriormente, en el año 2002, donde ya hay un acuerdo formal para el desarrollo de la línea 1 del metro. Pero también se ponen en solfa determinadas medidas, como, por ejemplo, los carriles bici. Todas ellas cuestiones tendentes a mejorar lo que es la movilidad en el conjunto de la ciudad, y no solo en la ciudad, sino también en el área metropolitana.

Pues bien, el 10 de julio de 2002 se da ese pistoletazo de salida, ese convenio entre la Junta de Andalucía y el ayuntamiento, para poner en desarrollo la línea 1 del metro. Línea que es fundamental hoy en día para la ciudad, y que abarca desde Montequinto, pasando por Sevilla, hasta Mairena del Aljarafe, y que, en su desarrollo, toca partes muy importantes en cuanto a movilidad de la ciudad: la Universidad Pablo Olavide, el campo del Sevilla, los juzgados, la conexión con la línea del centro particular que hay, la estación de San Bernardo y una parte fundamental y vital del Aljarafe.

Hoy en día es una realidad y, además, los ciudadanos han asumido como propia esa línea 1 del metro.

Los últimos datos que tenemos son de más de quince millones de usuarios anualmente, con un grado de satisfacción muy alto, de 8,3 sobre 10.

Todo eso fue posible gracias al consenso de tres administraciones: Ayuntamiento de Sevilla, Junta de Andalucía y Gobierno central, que se suma el 22 de diciembre de 2005 a ese proyecto, aportando 220 millones de euros. Eso hizo posible y real el disfrute y el uso, por parte de todos los sevillanos y sevillanas, de la línea 1 de metro.

Pero, evidentemente, eso no es suficiente, hay que seguir mejorando. El diseño primitivo del metro de Sevilla contempla cuatro líneas. Nosotros somos absolutamente conscientes de que tenemos que hablar de la realidad y no del deseo. Evidentemente, a todos nos gustaría sin duda ninguna que se pudieran desarrollar to-

das las líneas a la vez, pero, dada la situación económica del país, que los ingresos no son los que eran hace una serie de años, somos absolutamente conscientes de que las cosas tienen que ir paso a paso.

Por lo tanto, hay que priorizar. Y dentro de la ciudad de Sevilla se genera un debate participativo, sensato y sereno, de que la línea que más impacto social tendría, en cuanto a número de usuarios, sería la línea 3, desarrollando esa línea de forma parcial desde Pino Montano hasta el Prado de San Sebastián.

La puesta en funcionamiento de esa línea supondría atender los distritos más populosos, en cuanto a población de Sevilla, y podría generar en torno —por lo que dicen los técnicos— a veinte millones de usuarios de forma anual. Sería un paso más en la movilidad, que no solamente está fundamentada en la línea del metro, sino, como decía también, en el desarrollo de los carrieles bici que, afortunadamente, el Ayuntamiento de Sevilla ha impulsado, porque había quedado paralizado en los años anteriores.

El papel de la Junta de Andalucía en esto ha sido activo, y no solamente en el desarrollo y la construcción de esa línea 3 del metro, en cuanto a los planes de ejecución, sino que además también hay que recordar —porque ha sido también objeto de debate en esta comisión— que está en desarrollo la ampliación de la línea 1 del metro, que aportará —se calcula— un millón y medio más de usuarios a esa línea 1, porque conectará la actual terminal de Montequinto con otra población importantísima en cuanto a población —la segunda en la provincia de Sevilla—, como es Alcalá de Guadaira.

Insisto en la colaboración entre las tres administraciones. Y de ahí nuestra proposición no de ley aquí.

Hace unos días, la Junta de Andalucía suscribió un convenio con el Ayuntamiento de Sevilla, que a su vez somete al Gobierno central, para que, entre las tres administraciones, seamos capaces de acometer esa obra que es hoy en día una necesidad para el conjunto de los ciudadanos. Una obra que se valora en 700 millones de euros. La cantidad habla por sí misma de la necesidad —como decía antes— de ese consenso entre todas las administraciones para abordar una infraestructura de tal calibre.

Así que nosotros, hoy, queríamos someter a debate esta proposición no de ley con un punto del orden del día, yo creo que asumible y muy pegado a la realidad, que dice literalmente: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a promover la suscripción de un protocolo conjunto con la Administración central y el Ayuntamiento de Sevilla, que defina la voluntad política de las tres administraciones, con la ampliación de la red de metro de la ciudad de Sevilla, en la que se prioriza el tramo Pinomontano-Prado San Sebastián, correspondiente a la línea 3, por ser el de mayor impacto en la movilidad de la ciudad».

Dicho convenio está redactado, dicho convenio está enviado al Gobierno central. Falta la contestación del Gobierno central, para que nos podamos poner manos a la obra.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Tiene la palabra la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Esta iniciativa, que saludamos que nos vuelva a traer el tema de la movilidad sostenible y la necesidad de seguir impulsándola en la mayor ciudad de Andalucía... Y que, por tanto, tienen unas necesidades crecientes en este sentido... Pero nos lleva un poco —precisamente, porque el señor Gómez hacía historia— a qué dificultad hay para sacar adelante infraestructuras, por muy motivadas que estén, cuando entren en concurso más de una Administración, viviendo de esta manera la ciudadanía una paradoja, porque pudiera pensarse que, al poder trabajar conjuntamente y aliviar las cargas, estas infraestructuras deberían ir más rápido.

Es cierto —también lo mencionaba, en algún sentido, el señor Gómez— que estos años de crisis han hecho que los recursos destinados a infraestructuras mermen, y, por tanto, hay que ser muy precisos en las prioridades. Desde Izquierda Unida consideramos que las que tienen que ver con la movilidad sostenible deben serlo absolutamente, por la inequívoca mejora que tiene en términos sociales, económicos y medioambientales para las ciudades en las que impacta su construcción.

No obstante, precisamente por la demora secular que tiene mejorar el problema de la movilidad en Sevilla, y los parones que ha sufrido, que también relataba el grupo proponente a través de su portavoz, cabe pensar si problemas que ya están sobre la mesa y que ya padecen las personas que viven en Pinomontano o que viven en Bellavista, o las personas que viven en Sevilla Este, que no están referidas aquí, pero que también tienen ese mismo problema, sino debiéramos buscar fórmulas de agilizar la solución a esos problemas que, difícilmente, se van a solventar en un horizonte temporal razonable si empezamos..., que es normal por otra parte, empezamos por un protocolo que concretar en el que consensuar posturas... Ya saben que ni siquiera los ministerios, el de Fomento se lo pasa a Hacienda, Hacienda no dice nada. Tampoco la Junta es que —si me permiten— se haya arrimado mucho al querer...

En fin, que parece razonable explorar otras vías que agilizaran la solución de movilidad para estas zonas de la ciudad. Que, además serían, además de más rápidas, más económicas, quizás se podría explorar otras fórmulas: mediante tranvía, mediante los bus de tránsito rápido, en fin..., quizás debiéramos incorporar a la resolución de los problemas de movilidad de Sevilla actuaciones que les pudieran dar solución a los problemas que tiene la ciudadanía a día de hoy, o en un horizonte, en cualquier caso, más cercano que el que plantean convenios de estas características, que son muy positivos, que ojalá fructifiquen, pero que, siendo realistas, si algún día llegan a concretarse efectivamente en la ejecución de unas obras, ¿para cuándo podrían tener los vecinos esta línea 3 operativa?, ¿de cuántos años hablamos? A esos años también hay que dedicarse y, desde luego, entendemos por esa escasez de recursos a la que me refería y a la que también hacía alusión el señor Gómez, y terminado con ello, para hacer una gestión más adecuada de los mismos, nos parece más interesante, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que de manera prioritaria se exploraran esas vías que hemos mencionado durante la exposición y se le diera —digamos, valga la reiteración— se le diera prioridad sobre otras que no dejan de ser muy jugosas, desde el punto de vista de la confrontación electoral o de la confrontación política pura y dura, pero de escaso rendimiento para la gente que tiene el problema en la ciudad de Sevilla.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos..., perdón, Ciudadanos. Y para ello tiene la palabra la señora Escrivá, cuando usted quiera.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Al final, me ha dado tiempo, al retrasar el otro.

La historia del metro de Sevilla es la historia de buenas palabras y presupuestos vacíos, y la historia se repite este año con el tramo de la línea 3, que va de Pino Montano al Prado. En la anterior legislatura parecía que este tramo iba a convertirse en una realidad, pero todo fueron promesas al viento, lo único que se quedó claro de la anterior legislatura es que es el tramo, este tramo, el tramo de la línea 3 que va del Prado a Pino Montano es el prioritario, puesto que beneficia a un gran conjunto de la población, y se supone que tiene una afluencia..., que tendrá una afluencia de unos 13,5 millones de viajeros al año.

Ahora bien, ocho años después de que se terminara la línea 1, volvemos con la línea 3. Y digo volvemos a hablar, porque el señor consejero de Fomento, en octubre, se comprometió a financiar una tercera parte del tramo de la línea 3, al igual que tendría que hacer el ayuntamiento y el Estado, es decir, los aproximadamente 700 millones que cuesta la obra se tendrían que financiar a partes iguales, como se ha hecho en otros metros.

Y en noviembre, también se ha dicho aquí, mandó esta propuesta al Estado. Desde Ciudadanos, vemos que esta propuesta es una propuesta razonable, que la línea 3 se tiene que cofinanciar. Por ello, podemos adelantar nuestro voto a favor a esta propuesta pero, claro, esto para nosotros es, en realidad, un titular, solo un titular. Un titular que puede ayudar a —digamos— agilizar el proceso, que podemos decir que es bienvenido, pero que no queremos engañar desde Ciudadanos a nadie. Sabemos que los ciudadanos están cansados de escuchar promesas y declaraciones que están incumplidas, porque la realidad es que volvemos a encontrarnos en el fondo con una declaración de intenciones y un proceso muy largo, para el que realmente se vayan a comenzar las obras, y ya no digo para terminarlas.

¿Y por qué digo esto? Miren, digo esto, porque en los presupuestos de 2018 de la Junta no hay ni un euro para las obras del metro de Sevilla. Y en el presupuesto nacional, pues, no sabemos si habría, o no, pero lo que parece, según está el conflicto catalán, es que el PNV no va a aprobar los presupuestos del 2018 y que no vamos a tener presupuestos.

Bueno, y se preguntarán, bueno, y si no puede ser para el 2018, qué pasa en el 2019. Pues, en el 2019 hay un problema más, que en el 2019 volvemos a encontrarnos con que es un año preelectoral, y que, según nuestra historia reciente, pues, no suele haber presupuestos en muchas administraciones. Es decir, si tenemos suerte los sevillanos y las administraciones se ponen de acuerdo, como pronto, empezaría la obra en el 2020. Eso no quiere decir que esperamos que el Gobierno firme el acuerdo enviado por la Junta, igual que esperamos que lo firme el ayuntamiento, que ya ha dicho que lo va a firmar. Porque, miren, la línea 3 necesita pasar de las firmas a los presupuestos, y de los presupuestos a las obras. No podemos estar peleándo-

nos unas y otras administraciones por ver quién pone por primera vez el dinero en los presupuestos. Esto no puede ser, no puede estar pasando la pelota de un tejado a otro, y aquí muchas palabras pero poco dinero.

Miren, yo quiero dejar nuestra postura clara, la de Ciudadanos. Ciudadanos apuesta por trenes, tranvías y metros, ya que es un transporte público que reduce la contaminación acústica y atmosférica, y ayuda también a tener mejor calidad de vida a los ciudadanos, no solamente por reducir la densidad de tráfico, los tiempos de transporte, sino también por lo que ya he dicho de reducir la contaminación atmosférica, que mucho estamos sufriendo en ciudades como Sevilla y Granada.

Esto, por tanto, beneficiaría al conjunto de la sociedad, tener un transporte..., realmente una red de metro, porque lo que tenemos en Sevilla ahora es una línea, y a una línea no se le puede llamar red de metro.

Miren, como ya les he dicho, con suerte será para el 2020. Pero qué pasa, que para el 2020 no sabemos quién vamos a gobernar, no sabemos quién va a gobernar ni el ayuntamiento, ni en la Junta, ni en el Estado. Lo que sí le podemos asegurar es que si Ciudadanos está en alguno de los tres gobiernos actuará de hilo conductor para que esta obra llegue lo antes posible y, así, llegue lo antes posible el beneficio a todos los ciudadanos de Sevilla, y la historia del metro vuelva a escribir un nuevo capítulo, un nuevo capítulo con un final bueno para todos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos, y para ello tiene la palabra la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, presidenta.

El metro, tal y como está concebido, mayoritariamente subterráneo, es una obra irrealizable por el coste de inversión y mantenimiento que implica. Y creemos que es urgente replantearlo para dar una solución real y en un plazo razonable al problema de transporte público en el área metropolitana de Sevilla. Los agentes representados en la mesa de infraestructuras de Sevilla reconocen esta realidad, la patronal, los colegios profesionales, etcétera. El metro subterráneo es irrealizable, pero, a la vez, es un discurso tan difundido que a muchos les parece muy difícil desmontarlo. No obstante, es necesario replantearlo como metro en superficie. No nos parece razonable derrochar dinero en trenes subterráneos carísimos. Más adecuado nos parecería invertir en una red de metro-bus, que se ha citado ya aquí, o autobús de tránsito rápido, en superficie. Con lo que vale una línea y lo que se tarda en hacer, se implantaría una red básica completa de metro-bus o autobús de tránsito rápido.

Desde que en 2010 la Junta de Andalucía presentara el anteproyecto, diversas asociaciones respondieron con un conjunto de alegaciones en las que se defendía una red básicamente en superficie, ya que resulta más congruente con los estudios técnicos, incluidos los oficiales, más sostenible y mucho más barata, de

manera que tendría mucho más garantizada su construcción a un costo y un plazo razonables y, además, se haría posible dotarla del imprescindible carácter metropolitano del que ahora mismo carece.

Las líneas de metro subterráneo planteadas suponen un elevado coste, en torno a los 1.000 millones de euros por línea, a razón de 60 u 80 millones por kilómetro. Por el mismo coste se puede plantear una red básica de transporte público metropolitano, fundamentalmente en superficie, que diera solución a los problemas de movilidad metropolitanos, aportando una renovación urbana muy sustancial, ventajosa y apreciable en parámetros de movilidad sostenible y habitabilidad urbana.

El propio plan establece para la línea 3 la conveniencia de su construcción en superficie en su mayor parte, lo que favorecería la estrategia de la accesibilidad del área central de la ciudad, apoyándose en la plataforma reservada sobre la ronda de CH, así como su continuidad sur por la avenida de la Palmera.

En ese sentido, una red de metro en superficie podría complementarse eficazmente con una red Tussam convenientemente remodelada y apoyada en una red troncal de línea con formato de metrobús o metro de tránsito rápido, servicios de autobús exprés en plataforma reservada y con prioridad semafórica.

Por otra parte, el diferente coste relativo de ejecución permitiría reducir comparativamente los periodos de amortización de la obra y reservar recursos para componer una oferta con mayor frecuencia de la que la opción subterránea permitiría.

Estas premisas se ven reforzadas con el análisis de los números que arroja la línea 1 del metro de Sevilla, donde se maneja una ratio de 64 viajeros al día por millón de euros invertido, lo cual la convierte, según estudios especializados en la materia, en una inversión inadecuada.

A estas cifras hay que añadir el desembolso anual de 50 millones de euros por parte de la Junta de Andalucía para paliar el déficit de explotación comercial, según se reconoce en la revisión del PISTA.

Se ha demostrado que una línea de tranvía habría sido suficiente y ofrecería un ratio del orden de los 120 viajeros por millón de euros invertido.

También resulta ilustrativo que los 30 millones de euros invertidos en infraestructuras ciclistas en Sevilla actualmente soporten más usuarios que el metro, que ha costado 658 millones de euros, más de 20 veces más, con un sobrecoste de un 42% respecto a la inversión inicial prevista. Es más, resulta absolutamente contradictorio que en la actualidad esté encima de la mesa una ampliación del metro que no solo se preveía en el PGOU sino que, además, vendría a duplicar en gran parte el recorrido que ya hace la línea 1 del metro, facilitando conexiones que también realizarían los cercanías.

Los cálculos, para el resto de las líneas, no arrojan mejores resultados. Las previsiones más optimistas sobre la línea 3 hablaban de 13 millones de viajeros al año, lo cual representaría una ratio de 30 viajeros al día por millón invertido. Entendemos, por tanto, que deberán llevarse a cabo los estudios necesarios para que los recorridos de las líneas 2, 3 y 4 se realicen mediante transporte en superficie de alta capacidad y tránsito preferente, completados con una red troncal de transporte en autobús con prioridad semafórica...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy acabando, voy acabando, señora presidenta.

... completados con una red troncal, como he dicho, en plataforma reservada con pago en parada. De ese modo, podría determinarse un objetivo de velocidad comercial alrededor de los 18 kilómetros por hora y una mayor frecuencia.

En definitiva, promover una reconfiguración del sistema que se base en inversiones de menor calado y mayor viabilidad y flexibilidad, que reduzcan los riesgos de inversión.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular y, para ello, tiene la palabra el señor Bueno.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta, y buenas tardes ya.

Bueno, nosotros, el hecho de que se haya presentado esta proposición no de ley por parte del Grupo Socialista, la verdad es que nos alegra. Nos alegra, además, que haya sido el Grupo Socialista el que haya presentado esta iniciativa, entre otras cosas porque por fin se han dado cuenta el Grupo Socialista y el Gobierno socialista de que, cuando se tiene la competencia, también se tienen que tener las iniciativas. No se pueden tener las competencias y esperar que otros trabajen por ti.

En este sentido, está bien hacer esa iniciativa, hacer esa PNL que traen aquí y está bien también iniciar contactos, por la necesidad de financiación que tiene una obra de esta envergadura, que también nosotros entendemos. Son muchos años los que lleva la obra del metro de Sevilla parada y son muchos años los que lleva el Partido Socialista, permítanmelo, señorías, jugando al escondite, los que lleva jugando al escondite.

Y digo que juegan al escondite porque llevamos muchos años escuchando... Lo del escondite es por aquello de que, cuando no sabían muy bien qué decirnos, pues, la culpa era o para Rajoy o la culpa era para el Partido Popular, y la historia era echar el balón un poquito más para adelante y ya volveremos a hablar de esto un poquito más adelante porque no queremos, realmente, desbloquear esta situación.

Y, en este sentido, pues, como no podía ser de otra forma, apoyamos esta moción.

Por otro lado, nunca habrán escuchado de nosotros excusar al Gobierno de la Nación para que financie también el metro de Sevilla, nunca lo habrán escuchado. Siempre hemos dicho que el Gobierno de España debe implicarse en una obra de esta envergadura, y lo hemos dicho no en una ocasión, sino en muchas. No nosotros, como Grupo Popular, sino también el Gobierno, cuando ha estado en manos del Partido Popular, lo ha dicho en muchas ocasiones. Que ellos, el Gobierno de España, estarían dispuestos a colaborar en

la financiación del metro de Sevilla, como lo hacen en otras ciudades españolas, como lo están haciendo en otras ciudades españolas, que es con ese famoso tercio del que se habla.

Pero nosotros, que no creemos que una declaración de intenciones en una PNL sea suficiente, hemos hecho una propuesta de compromiso de verdad y, por eso, hemos añadido un segundo punto a esta proposición no de ley.

Por cierto, los contactos y a los que ha hecho referencia el señor Gómez, se han iniciado. También nos lo ha dicho esta mañana, porque hemos estado hablando de inversiones en toda Andalucía, también de las de Sevilla, el consejero de Fomento y Vivienda nos ha dicho que han empezado los contactos, que ya ha mandado la carta y le hemos pedido y espero que lo haga pronto y a la mayor brevedad posible, sobre todo para que haya absoluta transparencia en todo ese tipo de gestiones, que nos diga el contenido de ese protocolo, porque si ha mandado una carta diciendo «quiero empezar», no es lo mismo que si ha mandado, realmente, un proyecto de protocolo con un proyecto de metro que se va a empezar, con unos plazos establecidos de cuándo queremos terminarlos. No es lo mismo que ese protocolo diga que queremos terminar la línea Pino-montano hasta el Prado de San Sebastián en los próximos cincuenta años, que diga que lo hace en los próximos tres años. Y con un compromiso de presupuesto, que será el que genere el compromiso inmediato... Además, lo digo así, lo decimos así, porque se lo exigiríamos de la misma forma. El compromiso es inmediato de dinero, también, del Gobierno de España. En ese sentido, espero que el consejero nos transmita lo más pronto posible ese compromiso que ha enviado, como decía, al Gobierno de España.

Entonces, volviendo a la enmienda que le hemos propuesto al Grupo Socialista y que nos gustaría que nos aceptara y, además, apoyáramos todos los grupos es que, además de lo primero, además de que exista ese compromiso, que ya la Junta de Andalucía dé veracidad al suyo, a esa competencia que tiene con el metro de Sevilla, dé veracidad a ese compromiso. ¿Cómo? Estableciendo en los próximos presupuestos del año que viene, pues, un compromiso. Eso es lo que vale, poner negro sobre blanco en los presupuestos. Aquella famosa frase de que lo que no está en los presupuestos no existe, en este caso, es más verdad que nunca, y creemos que el Gobierno andaluz, creemos que el Grupo Socialista, que sustenta a ese Gobierno andaluz, iría en serio si hiciera eso. Si no hiciera eso, no entenderíamos muy bien en lo que quedaríamos aquí. Otra vez una declaración de intenciones que no sé dónde nos llevaría. Sobre todo, porque yo no me canso de repetirlo, es un compromiso no ya solamente del consejero, como ha tenido muchos compromisos, a lo largo de la legislatura, estableciendo las obras que iban a hacerse, sino directamente la presidenta de la Junta de Andalucía. Es la presidenta de la Junta de Andalucía la que hace un año y pico, y ustedes lo saben, señorías, en sede parlamentaria, en la tribuna del Parlamento de Andalucía, en el debate del estado de la comunidad, habló de que en el año 2017 empezaría a ser una realidad la línea 3 de metro de Sevilla. Y, bueno, 2017 se nos ha ido y eso no ha sido verdad, vamos a dejarlo ahí, vamos a dejarlo ahí porque vamos a empezar a ponernos de acuerdo, pero no ha sido verdad.

Les repito: compromiso sí, con la proposición que establece el Partido Socialista. Nos gustaría que nos aceptara la enmienda que le hemos presupuesto, sobre todo para cerrar el círculo.

Y al señor Gómez, como lo conozco de hace muchos años, pues, también me gustaría decirle, y ya esto es un poco no *off the record*, porque no se habla *off the record* en las comisiones, pero sí un poco para relajar los términos, que esa línea, si sigue, llega también al campo del Betis, usted lo sabe perfectamente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra la intervención el portavoz del Grupo Socialista, el señor Gómez.

Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Sí, sí, la línea llega hasta los Bermejales, pasa por el campo del Betis.

[Risas.]

Bien, pues, voy a intentar contestar, lo que me lo permiten los cinco minutos que tengo de tiempo, a los distintos portavoces.

Primero, yo creo que se abre ahora un debate interesante. Es decir, qué entendemos, el conjunto de los partidos políticos con representación hoy aquí, en esta Cámara, por movilidad. Y yo creo que si en algo estamos de acuerdo es en la movilidad sostenible, pero no necesariamente en cómo enfocar esa movilidad sostenible.

Yo creo que Sevilla, en ese sentido, es una ciudad que ha avanzado mucho, señora Nieto, en los últimos años. Gracias a ocho años de gobierno de coalición entre el Partido Socialista e Izquierda Unida, se dio un impulso sustancial a la movilidad sostenible y llegamos a convertirnos, como ciudad, en un referente en cuanto a movilidad de carriles bici. Lamentablemente, eso no se sostuvo en el tiempo y ha tenido que ser otra vez el ayuntamiento quien tome la iniciativa para que no retrocedamos, como estamos retrocediendo, con respecto a otras ciudades.

Y todo tiene que ser una conjugación. Yo creo que no existen soluciones perfectas en cuanto a movilidad, en todo caso porque también los propios usuarios son los que van definiendo qué tipo de transporte es el que quieren. Entonces, al fin y al cabo, hay que tener una buena red de autobuses públicos; hay que tener buenos carriles bicis, pero también hay que tener un metro sostenible.

Otra cosa distinta es la financiación, y yo creo que no hay mayor éxito de una infraestructura cuando los ciudadanos asumen esa infraestructura como propia. ¿Qué ha pasado con el carril bici? A pesar de que muchos agoreros decían que eso no iba a ser utilizado, que Sevilla no era una ciudad para bicicletas, hoy en día es una satisfacción ver, cualquier persona que pasea por la ciudad de Sevilla, cómo son muchísimos los usuarios y usuarias que lo utilizan. Pero tres cuartas partes ha pasado lo mismo con el metro, es decir, el grado de satisfacción es de 8,3.

Y enlace con lo que decía... Que no se me olvide, hay una lanzadera directa de Sevilla Este al centro, que se ha puesto en marcha hace muy, muy pocos días.

Digo que enlace con lo que decía la portavoz de Podemos, ¿aquí, de qué estamos hablando, de rentabilidad económica o rentabilidad social? Yo, fundamentalmente, de rentabilidad social. Si yo sigo su discurso hasta el extremo, muchas infraestructuras que hoy en día están en vigor en nuestro país, tendríamos que cerrarlas, llámese trenes, llámese aeropuerto —hace un momento hemos estado hablando aquí—, pero hay un gran consenso social de que son necesarias esas infraestructuras. Aparte, que no olvide una cosa, no es lo mismo —si me deja, termino— desplazarse, para una persona de 20 años, en bicicleta, que para una perso-

na de 70 años. Una ciudad responsable tiene que darle salida a todo, y yo no conozco ninguna ciudad que sea relativamente importante en Europa, e incluso en el mundo desarrollado, que no simultanee carriles bici, metro, infraestructuras, taxi... Bien, entonces, yo no le veo a eso un gran problema. Y no son inversiones irrealizables, ya existe la línea 1. Va a existir la ampliación de la línea 1 desde Montequinto a Alcalá de Guadaíra.

A la portavoz de Ciudadanos, que le disculpo que no esté aquí porque ya... Ah no, creía que se había marchado. Me ha quedado una cosa clara, es decir, una cosa son las palabras, otra cosa son las realidades, cierto. La verdad es que con el cariño que le tengo, su intervención me ha parecido más propia de una reportera de la actualidad que de la portavoz de un partido político, porque al fin y al cabo su titular ha sido, al fin, decir: «Cuando Ciudadanos esté en el Gobierno, el metro será una realidad». Existe el metro en Sevilla, ¿insuficiente?, correcto, la línea 1.

Pero voy a recordar una cosa: cuando se hace el metro de Sevilla y lo financia el Estado, gobierna el Partido Socialista. Cuando se impulsa el metro de Sevilla en el Ayuntamiento de Sevilla, y se pone dinero, gobierna el Partido Socialista. Cuando la Junta de Andalucía invierte en el metro de Sevilla, gobierna el Partido Socialista, esas son palabras..., esos son hechos, y no palabras. El resto, son discursos. Pero yo no voy a entrar aquí en la confrontación, es que no me merece la pena, porque creo que los sevillanos y sevillanas están por encima de la confrontación política. Y no hace falta ser muy listo para darse una vuelta por Sevilla, y la gente sigue hablando de que es una necesidad seguir desarrollando el metro, como usted sabe, porque también es, como yo, sevillana. Entonces, ¿qué es lo interesante hoy en día aquí? Es decir, que nosotros hagamos una declaración.

Señor Bueno, no voy a aceptar sus enmiendas, porque si sigo mis mismas palabras, de que es necesario el consenso, cuando todos estemos de acuerdo, decidamos exactamente cuál es el dinero que hay que poner, no tenga usted la más mínima duda que el compromiso de la Junta de Andalucía, de su presidenta y del partido que yo aquí hoy represento, será en firme. Pero se tienen que dar esos pasos.

Yo sí conozco el convenio, no sé si usted lo conoce. El convenio es una declaración de intenciones, con fechas concretas, que se tiene que ir desarrollando.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Y termino.

Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues acabada la intervención, vamos a pasar a las votaciones de las tres proposiciones no de ley, en el orden que hemos hecho las intervenciones, es decir, primero la de urbanización Sport Aljarafe, que ha

sido la primera, la propuesta por Ciudadanos. Segundo, votamos la del Partido Popular, que es la del aeropuerto, y, tercero, la del metro de Sevilla, ¿de acuerdo?

Pues, empezamos la votación de la primera.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa al aeropuerto Federico García Lorca, Granada-Jaén.

La señora NIETO CASTRO

—¿Podría pedir votación separada, por favor?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí.

[Intervención no registrada.]

¿Uno y dos? Vale.

Punto 1. Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 10 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.

Pasamos al punto 2.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa al metro de Sevilla.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 14 votos a favor, 2 votos en contra, una abstención.

Pues, Muchísimas gracias por vuestra colaboración. Y nos vemos en la próxima comisión.

Muchas gracias.

