

# DIARIO DE SESIONES D S P A

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES



Núm. 349

IX LEGISLATURA

4 de diciembre de 2014

**Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana María Rico Terrón**

Sesión celebrada el jueves, 4 de diciembre de 2014

### ORDEN DEL DÍA

#### COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 9-14/APC-000506. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la aprobación por parte del Consejo de Gobierno para iniciar los trámites del Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.
- 9-14/APC-000634. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar y valorar el Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- 9-14/APC-000635. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de valorar el Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.
- 9-14/APC-000642. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Proyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, objetivos y directrices del mismo, así como los compromisos concretos que adquiriría la Administración autonómica para su futuro desarrollo y cumplimiento, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-14/APC-000657. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el viaje que realizó el pasado 19 de noviembre el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía a Bruselas para defender la urgente ejecución completa de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en su paso por Andalucía y los avances conseguidos en este tema estratégico para Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, D. Enrique Javier Benítez Palma, D. Francisco Jesús Fernández Ferrera, Dña. Natividad Redondo Crespo y Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, del G.P. Socialista.

### PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000073. Pregunta oral relativa a adaptación del anteproyecto del puerto de la Caleta de Vélez-Málaga, Málaga, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Antonia Ruiz Oliva, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/POC-000703. Pregunta oral relativa a actuaciones e inversiones para el desarrollo de los proyectos de centros logísticos en Linares, Bailén y Andújar, formulada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Contreras López, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/POC-000793. Pregunta oral relativa al cruce Bollullos-Umbrete con la A-49 en el término municipal de Espartinas, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/POC-000892. Pregunta oral relativa a la afectación de sistemas de movilidad de Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

9-14/POC-000893. Pregunta oral relativa a inversión estatal para la conexión ferroviaria Algeciras-Badajoz, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

9-14/POC-000921. Pregunta oral relativa a viviendas protegidas en el centro de Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/POC-000923. Pregunta oral relativa a soluciones para las corralas de Sanlúcar, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Ana María Mestre García, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/POC-000931. Pregunta oral relativa a la vía ciclista Peligros-Pulianas, Granada, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María José Mateos Ortigosa y D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

9-14/POC-000932. Pregunta oral relativa a conexión de la estación del Ave de los Pedroches con los municipios de Pozoblanco y Villanueva de Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. D. Enrique Javier Benítez Palma y Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

9-14/PNLC-000193. Proposición no de ley relativa a la carretera de Almensilla, Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-14/PNLC-000275. Proposición no de ley relativa a la variante A-483 de El Rocío, Huelva, presentada por el G.P. Socialista.

9-14/PNLC-000339. Proposición no de ley relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-14/PNLC-000342. Proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, presentada por el G.P. Socialista.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y nueve minutos del día cuatro de diciembre de dos mil catorce.

### COMPARECENCIAS

9-14/APC-000506, 9-14/APC-000634, 9-14/APC-000635 y 9-14/APC-000642. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Proyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, objetivos y directrices del mismo, iniciación de los trámites y compromisos concretos que adquiriría la Administración para su desarrollo y cumplimiento (pág. 8).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

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

D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

Dña. Carolina González Vigo, del G.P. Popular Andaluz.

9-14/APC-000657. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el viaje que realizó el pasado 19 de noviembre el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía a Bruselas para defender la urgente ejecución completa de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en su paso por Andalucía y los avances conseguidos en este tema estratégico para Andalucía (pág. 24).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

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

### PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000073. Pregunta oral relativa a adaptación del anteproyecto del puerto de la Caleta de Vélez-Málaga, Málaga (pág. 31).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 349

IX LEGISLATURA

4 de diciembre de 2014

---

9-14/POC-000703. Pregunta oral relativa a actuaciones e inversiones para el desarrollo de los proyectos de centros logísticos en Linares, Bailén y Andújar (pág. 35).

Intervienen:

D. Miguel Contreras López, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000793. Pregunta oral relativa al cruce Bollullos-Umbrete con la A-49 en el término municipal de Espartinas, Sevilla (pág. 39).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000892. Pregunta oral relativa a la afectación de sistemas de movilidad de Sevilla (pág. 42).

Interviene:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000893. Pregunta oral relativa a inversión estatal para la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla (pág. 45).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000923. Pregunta oral relativa a soluciones para las corralas de Sanlúcar (pág. 48).

Intervienen:

Dña. Ana María Mestre García, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000931. Pregunta oral relativa a la vía ciclista Peligros-Pulianas, Granada (pág. 52).

Intervienen:

Dña. María José Mateos Ortigosa, del G.P. Socialista.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000932. Pregunta oral relativa a conexión de la estación del Ave de los Pedroches con los municipios de Pozoblanco y Villanueva de Córdoba (pág. 55).

Intervienen:

Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-14/POC-000921. Pregunta oral relativa a viviendas protegidas en el centro de Sevilla (pág. 57).

Intervienen:

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

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

9-14/PNLC-000193. Proposición no de ley relativa a la carretera de Almensilla, Sevilla (pág. 60).

Intervienen:

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

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

D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

9-14/PNLC-000275. Proposición no de ley relativa a la variante A-483 de El Rocío, Huelva (pág. 64).

Intervienen:

Dña. Rocío Rodríguez González, del G.P. Socialista.

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

Dña. María Concepción Sacramento Villegas, del G.P. Popular Andaluz.

*Votación del punto 1: aprobado por 14 votos a favor, un voto en contra, ninguna abstención.*

*Votación de los puntos 2 y 3: aprobados por unanimidad.*

9-14/PNLC-000339. Proposición no de ley relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos (pág. 73).

Intervienen:

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

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 349

IX LEGISLATURA

4 de diciembre de 2014

---

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

D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

*Votación: rechazada por 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.*

9-14/PNLC-000342. Proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios (pág. 81).

Intervienen:

D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

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

Dña. María Concepción Sacramento Villegas, del G.P. Popular Andaluz.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta minutos del día cuatro de diciembre de dos mil catorce.

---

## **9-14/APC-000506, 9-14/APC-000634, 9-14/APC-000635 y 9-14/APC-000642. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Proyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, objetivos y directrices del mismo, iniciación de los trámites y compromisos concretos que adquiriría la Administración para su desarrollo y cumplimiento**

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Comenzamos la Comisión de Fomento y Vivienda del día de hoy, y comenzamos con las solicitudes de comparecencia.

La primera de ellas es un debate agrupado, donde se pide la comparecencia de la excelentísima señora consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a petición del Grupo de Izquierda Unida, a petición del Consejo de Gobierno y a petición del Grupo Popular, a fin de informar sobre la aprobación, por parte del Consejo de Gobierno, para iniciar los trámites del Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.

Para ello tiene la palabra la señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Pues muchas gracias. A petición de todo el mundo aquí estoy, y buenos días a todos y a todas.

Efectivamente, comparezco a petición propia y de todo lo que ha mencionado también la presidenta de la comisión, con el objeto de informar del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, aprobado, como ustedes todos conocen, por el Consejo de Gobierno el pasado 16 de septiembre.

En primer lugar, quiero darle la enhorabuena al trabajo desarrollado por el equipo de la Consejería de Fomento y Vivienda, que ha conseguido plasmar en ese acuerdo de Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible el desarrollo de un compromiso que aparece en el acuerdo de gobierno por Andalucía, suscrito entre Izquierda Unida y el Partido Socialista, que dio pie al Gobierno andaluz de esta novena legislatura.

Este compromiso escrito en el acuerdo de gobierno y desarrollado en ese anteproyecto de ley ha convertido a Andalucía, a esta comunidad autónoma, en la primera comunidad que desarrolla en un marco legal, específico y diferenciado, la movilidad sostenible. Estamos, por tanto, señorías, ante una norma novedosa y ambiciosa y única en el panorama del territorio autonómico español. Es un anteproyecto de ley que pretende dar un giro de 180 grados a las políticas de movilidad que nos han llevado a los modelos de ciudad que actualmente sufrimos. Son ciudades que dan la espalda a los ciudadanos y ciudadanas, ciudades que han secuestrado los espacios públicos para ponerlos a disposición del vehículo privado.

Estamos, por tanto, iniciando en Andalucía un nuevo modelo de movilidad, un nuevo modelo de accesibilidad y un modelo nuevo de ciudades.

En la exposición de motivos del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, decimos que una definición comúnmente aceptada de movilidad se refiere a esta como «el parámetro que mide la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan dentro de un determinado sistema o ámbito socioeconómico».

Las políticas de movilidad son, por tanto, las orientadas a organizar los desplazamientos de personas y mercancías en dicho ámbito, y el reto que afronta la Comunidad Autónoma de Andalucía con esta ley es que la movilidad de personas y mercancías sea sostenible en el territorio andaluz.

Este anteproyecto de ley tiene varios objetivos: pretende incrementar la cuota del transporte público y de la movilidad no motorizada en el desplazamiento de las personas, quiere incrementar la cuota del transporte por ferrocarril, el transporte de mercancías, modificar los hábitos de movilidad en consonancia con lo anterior, racionalizar la inversión en obra pública y someterla siempre a criterios de eficiencia económica, social y medioambiental. Y también liberar el espacio público de nuestras ciudades y pueblos para el uso ciudadano.

Para el cumplimiento de esos objetivos, más que una ley, que va a supeditar las infraestructuras a la rentabilidad social, las infraestructuras serán sometidas a criterios de ahorro y eficiencia energética, a criterios de viabilidad económica, social y medioambiental.

De este modo, los estudios informativos de las obras relativas a nuevas infraestructuras para el transporte, como, por ejemplo, carreteras o vías ciclistas, se realizarán no solo en función de la ecuación demanda de viajeros/viabilidad económica, como se venía haciendo hasta ahora, sino que también atenderemos a las externalidades como la contaminación atmosférica y acústica, el impacto paisajístico, las repercusiones en la salud pública, la accidentalidad, la pérdida de horas productivas por la congestión del tráfico o la monopolización del espacio público por parte de vehículos privados, que, como ustedes saben, necesitan 30 veces más espacios que el autobús para transportar el mismo número de personas.

Además, este anteproyecto recoge el diseño de toda la planificación de la movilidad a las tres escalas: la escala autonómica, la escala metropolitana y la escala urbana.

La norma recoge cuatro tipos de documentos de planificación: el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, los planes territoriales de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas: Almería, bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla. Y también..., bueno, todos estos planes que están ya en redacción deberán estar aprobados antes de finalizar el año 2015 y también se recoge la obligatoriedad para los ayuntamientos mayores de 20.000 habitantes o aquellos que establezca el Plan de Movilidad Metropolitana, que, como municipios con problemas de movilidad, tendrán que elaborar, como digo, los planes urbanos de movilidad sostenible, donde identificarán cuáles son los centros generadores de movilidad que también estarán obligados a desarrollar estos planes de movilidad sostenible.

El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible es el de mayor ámbito y tiene carácter prevalente sobre el resto. Establecerá el programa completo de servicios e infraestructuras de transportes recogido por la Junta de Andalucía, con previsiones de inversión y todo el marco de medidas para fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y en ferrocarril de mercancías. El plan andaluz fijará también las medidas normativas para la implantación de nuevas infraestructuras del transporte público colectivo basadas en ratios de demanda, rentabilidad social y viabilidad económica.

Por su parte, los nueve planes territoriales incluirán un diagnóstico de la movilidad y su evolución previsible en cada área metropolitana, así como objetivos y criterios para el trazado de vías peatonales y ciclistas, y de plataformas reservadas al transporte público en los tramos de competencia autonómica.

Los ayuntamientos deberán aprobar sus respectivos planes urbanos de movilidad sostenible, obligatorios, como les decía, para todos aquellos de más de 20.000 habitantes, y también aquellos en los que los planes

territoriales identifiquen como ayuntamientos un municipio con problemas de movilidad. Esta planificación de ámbito local requerirá el informe favorable de la Consejería de Fomento y Vivienda e incluirá trazado de plataformas reservadas para el transporte público de vías ciclistas, peatonales, mapas de zonas de calmado de tráfico, caminos escolares seguros y un diseño de infraestructuras con programas de inversiones y previsión de los costes de mantenimiento.

Asimismo, los planes urbanos identificarán los denominados Centros Generadores de Movilidad Sostenible, en los que se incluyen las zonas de trabajo con 200 o más personas en los centros educativos, con más de 250 entre alumnado y profesorado, polígonos industriales, parques empresariales, las grandes superficies minoristas y los centros de ocio, hospitales, centros de salud, etcétera.

También estarán contemplados los estadios, los pabellones deportivos y las edificaciones donde se desarrollen espectáculos con gran afluencia de público. Todos estos centros generadores de movilidad deberán contar con planes específicos en el plazo de un año desde su identificación, así como con gestores de movilidad.

El anteproyecto establece que los planes e instrumentos urbanísticos que supongan un incremento significativo de la movilidad tendrán que ir acompañados de un estudio específico sobre el tema. Este documento evaluará los desplazamientos potenciales generados; determinará la capacidad de absorción con las infraestructuras existentes, y planeará posibles medidas correctoras. La Consejería de Fomento y Vivienda emitirá un informe vinculante en el plazo de tres meses.

La futura norma establecerá, además, que los promotores deberán contribuir a sufragar las nuevas infraestructuras generadas para absorber la movilidad prevista. Estos porcentajes de participación se establecerán reglamentariamente.

El anteproyecto incluye medidas concretas sobre el transporte público colectivo y de mercancías, así como del fomento del uso de la bicicleta. Con respecto a este último, los edificios de uso residencial de nueva construcción tendrán obligatoriamente que disponer de emplazamientos específicos seguros y resguardados para un mínimo de dos bicicletas por vivienda.

En cuanto al transporte de mercancías, la Junta de Andalucía potenciará la red logística de interés autonómico y su conexión con los puertos comerciales andaluces, nacionales y europeos para facilitar el intercambio modal. Asimismo, promoverá la implantación de microplataformas logísticas para la distribución de mercancías en el entorno urbano.

Además, el anteproyecto obliga a las operadoras en materia de transporte público colectivo a ofrecer en el plazo de un año información en Internet de rutas y horarios, y la posibilidad de adquisición de billetes para los desplazamientos de media o larga distancia en autobús.

Asimismo, se crea con este anteproyecto de ley la figura del municipio libre de automóviles para los que realicen proyectos de espacios urbanos accesibles, además de un fondo autonómico específico para la financiación de los mismos. Se trata, señorías, de una nueva figura que crea este anteproyecto para fomentar la liberación del espacio público en los municipios andaluces. El objeto de financiación será la realización de obras y actuaciones para configurar espacios urbanos accesibles. El fondo se dotará con aportaciones que se realicen desde la Junta de Andalucía, y se establecerán reglamentariamente las características mínimas que deban reunir los espacios libres de automóviles.

También en el plazo de un año, la Junta de Andalucía aprobará un plan de renovación de su parque móvil para la sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Finalmente, señorías, en el anteproyecto también se hace referencia al Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, cuya creación ha sido ya aprobada por el Consejo de Gobierno. Este órgano colegiado consultivo, adscrito a la Consejería de Fomento y Vivienda, facilitará la participación social y generará conocimiento y soporte técnico a las políticas del Ejecutivo andaluz en materia de movilidad y logística. Además, desarrollará funciones de información, investigación, formación y documentación para mejorar la rentabilidad social, económica y ambiental del sistema de transportes en la comunidad autónoma.

De acuerdo con el decreto de creación, el observatorio aglutinará los medios técnicos y administrativos que ya funcionan en la Junta de Andalucía en relación con este objetivo, pero reforzando la transferencia de conocimientos, comunicación y participación entre las empresas públicas y privadas, administraciones, universidades, personas usuarias y organizaciones sociales, especialmente en el ámbito medioambiental.

Estamos, por tanto, señorías, ante un anteproyecto de ley novedoso, ambicioso, que pone a Andalucía en la vanguardia o pionera en la producción normativa de movilidad sostenible. Un anteproyecto cuya tramitación acordaba los trámites de audiencia pública, información pública e informes preceptivos. En este sentido, informarles que, en el trámite de audiencia pública, se han presentado alegaciones por parte de 13 asociaciones y organizaciones. Dimos audiencia a 30 asociaciones mediante notificación personal a cada una de las mismas. En la información pública se han presentado alegaciones por 17 asociaciones, organizaciones y distintas administraciones públicas. Se han ido recibiendo informes preceptivos..., los informes preceptivos solicitados y se ha enviado el anteproyecto al gabinete jurídico de la Junta de Andalucía el pasado 24 de noviembre. Todo ello, con el ánimo de poder mandar el texto para el debate parlamentario lo antes posible.

Por tanto, señorías, es un anteproyecto de ley que se hace en cumplimiento de un acuerdo de gobierno, un anteproyecto de ley que viene realizándose con una amplísima participación de la sociedad civil, empresas, sindicatos y asociaciones. No en vano, en los primeros meses de la constitución de este Gobierno andaluz desarrollamos asambleas y reuniones en el conjunto de las provincias para recoger las demandas de la sociedad civil organizada.

Un anteproyecto que pone la lucha contra el cambio climático y el rescate de los espacios públicos para las personas como objetivos fundamentales, y que, en definitiva, aspira a mejorar la vida de los andaluces y andaluzas y de todos aquellos que vengan a disfrutar de nuestra comunidad autónoma.

Gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, muchas gracias.

Para continuar el debate de esta comparecencia, tiene la palabra, a continuación, la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejera.

Buenos días. La verdad es que nos parecía más que oportuno que usted compareciera en esta última Comisión de Fomento y Vivienda del año para hablarnos un poco del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible que, aunque ya ha presentado en su día cuando fue aprobado por el Consejo de Gobierno, no habíamos tenido ocasión de valorar en la Comisión.

Tenemos, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, muchas ganas de que, efectivamente, el texto ya entre en la Cámara para su debate y para la finalización de su tramitación. Porque nos parece que, efectivamente, esta ley va a ser una herramienta de mucha utilidad para fijar ya, con vinculación jurídica, esas orientaciones que desde el inicio de la legislatura se han querido imprimir por parte del Gobierno andaluz a través de la consejería en cuanto a la necesaria reflexión que ha de imponerse antes de acometer infraestructuras que modifiquen sustancialmente la movilidad en nuestra comunidad autónoma y que se ajusten a unos imprescindibles condicionantes de tasas de retorno y de rentabilidad social.

La hemos oído a usted en muchas ocasiones comentar que una infraestructura no es un fin en sí misma, es un medio para satisfacer una demanda que, efectivamente, esté contrastada. Y ese principio orientador va a empezar a tener fuerza legal cuando el texto de la Ley de movilidad Sostenible sea aprobado de manera definitiva. Y nos parecía interesante traer a colación eso, porque la manera en la que la consejería y el Gobierno han ido diseñando la política en cuanto a inversión en obra pública en la comunidad autónoma ya ha inspirado en estos principios de replanteamiento de aquello que no era razonable, o que suponía unos costes inasumibles por parte de la Administración, en modo alguno ha influido de manera negativa en el volumen de licitación. Si bien es cierto que se ha licitado menos de lo deseado o menos de lo necesario en cuanto a la finalización de obras ya iniciadas o en un grado de ejecución que aconseja su finalización pronta, también es verdad que los datos comparados con otras comunidades autónomas han situado a Andalucía, en el primer semestre de dos mil..., hasta agosto, en este mes, en este año 2014, como la segunda comunidad autónoma en volumen de licitación de obra pública, solo por detrás de la Comunidad de Madrid. Algo que, por tanto, demuestra que, incorporando criterios de sostenibilidad y criterios de racionalización de la inversión pública, se puede mantener un volumen de licitación más que aceptable y que, por otra parte, pues ha enmendado la plana a otras comunidades autónomas que, con criterios menos novedosos, menos respetuosos con el medio ambiente y menos controladores y fiscalizadores del dinero público que se invierte en las infraestructuras, han visto desplomada su inversión en obra pública. Sin embargo, pues, esos..., los datos avalan esa gestión de la consejería y esos nuevos criterios totalmente a la vanguardia dentro del país, de repensar la infraestructura y ponerla siempre al servicio de la rentabilidad social y del interés general.

Ha habido desplomes muy significativos de hasta un 60% en Aragón, de hasta un 13% en Castilla-La Mancha, un 20% en Galicia... En fin, como decíamos antes, Andalucía está la segunda en cuanto a licitación de obra pública, con 301 millones de euros de enero a agosto de 2014.

Por tanto, nos parece que el camino es correcto y que en modo alguno perjudica al volumen de inversión en obra pública, como los datos contrastan.

Desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida también nos parece muy sensato y muy oportuno que esta norma, pionera en España en cuanto a este particular, vincule directamente la construcción de una infraestructura a su utilidad social, la racionalización de las obras que ya están en marcha y las medidas que puedan aportar la máxima rentabilidad social a la infraestructura que ya está terminada. Ha habido ejemplos de ese trabajo previo a tener negro sobre blanco el texto del anteproyecto, por ejemplo las modificaciones que se introdujeron en los proyectos del metro de Málaga o del metro de Granada, o también el replanteamiento integral de la colaboración público-privada que, en realidad, había llevado a la Administración a asumir compromisos que elevaban los costes de las obras pendientes muy por encima de lo razonable y obligando a la ciudadanía a pagar por ellas un coste que en algunos casos triplicaba, o más, su valor.

Ese replanteamiento iniciado de previo a la elaboración de esta ley, pero que auguraba lo que finalmente ha fijado el texto normativo y nos parece que de manera más que razonable. Hay algunos ejemplos que con una norma como esta, evidentemente, al menos en nuestra comunidad autónoma, ya no podrán suceder: el segundo puente de Cádiz, por ejemplo, va a ser, cuando se finalice, la obra de ingeniería civil más cara de nuestro país, de los últimos treinta años. Probablemente, cuando se finalice, habrá multiplicado por más de tres veces el presupuesto inicial. Una obra cuyo valor final, de haber sido invertido con unos planteamientos de movilidad sostenible, habría procurado a toda la bahía de Cádiz una permeabilidad y una capacidad de transportar viajeros y viajeras con un sistema público de transportes que hubiera beneficiado no solo a la ciudadanía en términos de sostenibilidad medioambiental, sino que además hubiera limitado un problema que, con la apertura del segundo puente de Cádiz, lo que va a hacer es agravarse, que es la circunstancia física de que la ciudad de Cádiz está rodeada de agua y no tiene más espacios para absorber un volumen mayor de vehículos que lleguen a la ciudad.

Por tanto, haber desincentivado ese..., ese llegar a la ciudad en vehículo particular hubiera sido mucho más provechoso desde todos los puntos de vista y, probablemente, también más económico. La decisión se tomó hace varios años, estos criterios de movilidad sostenible no estaban sobre la mesa, pero ahora, que tenemos esa oportunidad y que la norma los va a fijar, sí que marcan un punto de inflexión de futuro a la hora de planificar cuál debe ser la prioridad de la movilidad dentro de las ciudades y en sus áreas metropolitanas, y también la interurbana.

Por tanto, nos parece que también esta medida va a incidir, como usted mencionaba en su exposición, a un diseño a medio y largo plazo de ciudades más amables para las personas, ganando espacio para el transporte público, también para la peatonalización y para la bicicleta, incorporando a la fisonomía de nuestras ciudades una imagen que se parezca más a la de otras ciudades en las que tantos disfrutamos cuando las visitamos y que en muchos casos se encuentran fuera de la geografía española, pero que luego resulta tan..., hay sectores que son tan reticentes a incorporar las medidas que necesariamente hay que adoptar para que nuestras ciudades se parezcan a esas otras que envidiamos, precisamente, pues, por la tranquilidad, por los pocos atascos, por la escasa contaminación acústica, etcétera.

Estas medidas, por tanto, son más que necesarias. Luego, en la comisión, por otros puntos que han coincidido en el orden del día, vamos a tener ocasión de hablar de los..., de la gran labor pedagógica que hay que hacer todavía hoy con quienes tienen que tomar decisiones políticas sobre cómo debe ser el diseño de las ciudades para no interferir en la implementación de una ley que tiene muchos beneficios para la ciudadanía y tiene muchos beneficios para las arcas públicas.

Con una última reflexión que quería trasladarle, dejamos la intervención ahí, es una ley antiderroche. Sí nos parece, además, de lo más procedente que no solo haya un cálculo de la tasa de retorno de la infraestructura, sea la que sea, sino que también se derive, la factura del sobrecoste en movilidad, a quien genera una movilidad fuera del ámbito concéntrico de un casco urbano. Hay que empezar a invertir esa tendencia, nos parece que esa parte de la ley es muy interesante, seguir planificando municipios como conjunto de elementos dispersos que solo generan una movilidad que puede, perfectamente, ser evitada. Quien quiera permanecer instalado en ese diseño es razonable que tenga que asumir el coste, porque, lo que no lo es, es que el coste lo tenga que asumir una Administración que, precisamente, lo que está intentando es recuperar espacios para las personas, hacer las ciudades más compactas, volver a la fisonomía de la urbe mediterránea, que es la natural y de la que viene la conformación de nuestro asentamiento demográfico en la comunidad autónoma y, por tanto, todo el sobrecoste no solo el medioambiental, también el económico, es razonable que lo asuma quien insista en un modelo que es depredador de suelo y de condiciones medioambientales que tenemos la obligación de preservar.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Benítez.

### El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí, muchas gracias, presidenta.

Agradecemos también su comparecencia para comentar el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible que, bueno, también está disponible en la página web de la Consejería y sujeto a comentarios y posibles enmiendas no solo de instituciones, sino también de muchos ciudadanos.

Hay unas cuantas cosas que comentar con respecto a este todavía anteproyecto de ley, que será ley, posiblemente, en los primeros meses del año 2015, y quizás la primera reflexión que haya que hacer es que por fin se habla de movilidad sin hablar exclusivamente de obra pública y de incrementalismo presupuestario, ¿no?, porque hasta ahora todo el debate en torno a la movilidad y al transporte se zanjaba con la necesidad, supuestamente urgente y apremiante, de construir nuevas líneas de ferrocarril, llevar el Ave a todas partes, ampliar las carreteras, hacer más autovías..., un panorama que no solo en este momento económico está lejos de la realidad sino que, además, incluso es poco sostenible financieramente. Así que hay que dar la bienvenida a un planteamiento de movilidad que trate de poner sentido común y, sobre todo, de anticipar el futuro en un momento de crisis como el actual en el que, evidentemente, el aumento del desempleo y la reducción fuerte de la movilidad por..., vinculada al trabajo, pues ha hecho que estemos, digamos, en un momento procesal oportuno para introducir una reflexión relacionada con el cambio de hábitos y con el cambio de modos de transporte, ¿no?

Cuando hablamos de sostenibilidad, de Ley de Movilidad Sostenible, evidentemente no solo hay que pensar en la sostenibilidad financiera del modelo actual, sino también en la sostenibilidad ambiental y social de

las prácticas que nos han llevado hasta este punto, y en este anteproyecto de ley pues se recoge esta reflexión y se intenta poner el foco en un cambio, un cambio de hábitos, un cambio de tendencias que permita que si por fin llega esa ansiada y necesaria recuperación económica, pues, algunos cambios que ya se han producido en la sociedad andaluza se establezcan, ¿no? Por ejemplo, he tenido la oportunidad de repasar la actualización de un estudio que se ha hecho en la capital de Málaga por parte de su oficina de medio ambiente urbano sobre la movilidad en la ciudad de Málaga. Y el único modo de transporte que cuadruplica, ¿no?, multiplica por cuatro su uso ha sido la bicicleta en la ciudad de Málaga entre 2008 y 2014, porque hubo un estudio que se ha actualizado..., se presentó hace muy poco tiempo y se ha actualizado con datos de primavera del año 2014.

Es decir, que un modo de transporte como la bicicleta, que en esta comisión ha sido en muchas ocasiones un modo de transporte denostado por compañeros de otros partidos, parece que ha llegado para quedarse. Y que ha llegado para quedarse no solo por la crisis económica y también por la situación de muchos jóvenes que quizás no puedan permitirse un vehículo privado, sino también porque una parte importante de la sociedad andaluza, jóvenes y mayores, han asumido la bicicleta como un modo de transporte. Un modo de transporte no solo más barato, sino también más sano, que incorpora un hábito saludable como es el de hacer desplazamientos, sea de trabajo o de ocio, a través de la bicicleta. Yo creo que todos coincidimos, además, en que la presencia de más bicicletas en las ciudades andaluzas las convierte en ciudades más saludables y que se parecen más a esas ciudades europeas a la que nos gustaría parecernos.

Disfrutamos de un clima, además, que propicia el uso de estos modos de transporte, y nos parece muy interesante que, por fin, esta modalidad se haya asentado, sobre todo, en las grandes capitales andaluzas.

Hemos leído también en estos últimos tiempos que países como Bélgica o Francia están estudiando, en algunos casos ya lo están haciendo, la posibilidad de implantar incentivos laborales al uso de la bicicleta, el transporte al trabajo a través de la bicicleta, ¿no? No deja de llamarme la atención que lo que se hace en otros países nos parezca muy moderno y, cuando se intenta hacer en Andalucía, nos parezca muy discutible. Porque cuando *El País* —lo recuerdo, ¿no?— recogió esta noticia de que se iba a implantar en Francia y, cuando, además, estudiando el tema, ya leímos que en Bélgica se aplican estos incentivos laborales al uso de la bicicleta como modo de transporte laboral, pues, eso que aplaudimos en otros países, sin embargo, nos cuesta mucho aplaudirlo o apoyarlo cuando se intenta hacer aquí. La verdad es que me parece una postura bastante contradictoria.

También creo que hay que destacar la apuesta de la Consejería de Fomento por el transporte metropolitano y el esfuerzo presupuestario que se va a hacer el año que viene por el uso social del metro. Después de una inversión tan importante como la que se ha realizado, parece que también en 2015 el metro de Granada podrá estar disponible. Creo que todos tenemos que alegrarnos de que metros como, por ejemplo, el de Málaga estén siendo un éxito en cuanto a su uso, ¿no? Quizás había gente esperando que fuera un fracaso para criticar esta infraestructura, pero también es verdad que el uso del metro —yo lo he utilizado, por ejemplo, en Málaga, para ir a la universidad a dar algunas charlas— ha descongestionado también notablemente el transporte en vehículo privado hacia la universidad y, sobre todo, en un momento de crisis como la actual, donde muchos jóvenes no se pueden permitir un vehículo privado, ni siquiera de segunda mano, con precios de combustible que tampoco reflejan la bajada de los precios del petróleo, que es un clásico en nuestro país.

Pues, también, los modos de transporte colectivo están jugando un papel muy importante en la cohesión urbana y también en la cohesión social.

En cuanto a la parte de planificación, también coincidimos en la necesaria planificación de la movilidad. Durante el *boom* económico, las ciudades crecieron —coincido con su diagnóstico, consejera— de una manera desordenada y sin anticipar la multiplicación de la demanda de transporte, lo cual ha creado muchos problemas durante mucho tiempo. Por eso, precisamente ahora mismo, que estamos en una situación de crisis económica y con un descenso muy importante de la demanda de movilidad por temas laborales, es el momento oportuno de introducir esta planificación. Ojo, siempre y cuando, siempre y cuando no caigamos en un exceso de planificación y en un exceso de normativa, que también eso hay que tenerlo en cuenta. También pensamos, desde el Grupo Socialista, que la planificación territorial debe estar... O sea, que la planificación en materia de movilidad debe insertarse dentro de la planificación territorial y no convertirse en compartimentos estancos. Lo que tiene que haber es más coordinación, más comunicación, pero efectivamente que haya una planificación en cuanto a planes de movilidad sostenible nos parece muy oportuno, porque es la tendencia europea, y tenemos que incorporarlo a la planificación territorial en España.

La Costa del Sol, por ejemplo, y en muchos núcleos urbanos de Andalucía hemos vivido cómo el crecimiento económico, el *boom* económico de mediados de los años 2000 —2006, 2007 y 2008— creó muchísimos problemas de transporte y de movilidad, que, al final, intentaron resolverse *a posteriori* con mucho dinero público. Y no sabemos si, efectivamente, ha tenido eso las mejores consecuencias para garantizar una movilidad sostenible, ¿no? Cuando lo que estamos viendo en este momento precisamente es un mayor uso de las cercanías, del metro, de los consorcios metropolitanos y del transporte colectivo, que, insisto, no es un transporte gratuito sino que se sostiene con presupuestos públicos.

En este sentido, no quería dejar de mostrar mi alarma en este debate sobre ese amago que he leído recientemente, de algunas capitales de provincia gobernadas por el Partido Popular, de torpedear los consorcios metropolitanos de transporte, consejera. Me parece una muy mala noticia y, sobre todo, me parece un planteamiento muy erróneo por parte de quienes están poniendo..., están cuestionando el papel de los consorcios metropolitanos, y quienes están poniendo esta discusión encima de la mesa.

El consorcio metropolitano de transportes de la provincia de Málaga, por ejemplo, está transportando más de 12 millones de pasajeros al año a un precio muy asequible. Y mientras que, desde el Partido Socialista, hemos planteado la integración de modos de transporte —y me consta que también la consejería que usted dirige está en esta línea—, estamos todavía esperando nuevas noticias de la ministra de Fomento con respecto a esa integración del cercanías en Málaga en el consorcio, que daría un gran respaldo a la movilidad urbana colectiva... Y que en sitios como en Almería o Granada se esté discutiendo la aportación a los consorcios nos parece algo no solo grave sino incluso me atrevería a calificar de irresponsable.

Finalmente, dos cuestiones para terminar y no extenderme demasiado. Se comenta en el anteproyecto de ley la necesidad de realizar planes de movilidad en centros escolares, pero yo también quería recordar que hay algunos proyectos muy bonitos. Por ejemplo, Camino Seguro... Hay un proyecto que se llama Camino Seguro a la Escuela, que ya se ha implantado en algunos municipios, y todo lo relacionado con el transporte escolar y con la movilidad relacionada con la escuela quizás requiera de un mayor esfuerzo y de una mayor concreción en este anteproyecto de ley. Porque es un desplazamiento muy cotidiano de miles de niños y niñas que se

desplazan al colegio cada mañana, a veces en transporte colectivo. En muchos casos, somos los padres los que los llevamos, bien andando, bien en vehículos. Y todos hemos visto esas escenas en las que, en las puertas de los colegios, se generan aglomeraciones cada mañana y problemas de transportes por esta movilidad.

Yo creo que tenemos que empezar a invertir más en comunidad y menos en ladrillo, consejera. Y todo este proyecto es... Bueno, lo creó hace mucho tiempo, lo creó hace mucho tiempo y lo creó no solo en esta consejería. Y algunas pruebas piloto de transporte escolar seguro, de camino seguro al colegio, han dado muy buenos resultados en los sitios en los que se han puesto en marcha, porque además es la ciudadanía la que se implica. No estamos hablando de construir más físicamente —termino enseguida, presidenta—, sino de un concepto de comunidad que yo creo que es un concepto que compartimos el Partido Socialista con Izquierda Unida, que nos uniría en este sentido.

Y, finalmente, recordar algo a lo que también hemos asistido mucho tiempo, que es ese concepto de *transport poverty*. Estamos en un momento en el que los propios contratos de trabajo han creado una nueva clase social, que son los *working poors*, trabajadores pobres, porque ni siquiera una nómina ya garantiza la salida de la pobreza. Y esto también ha generado a su vez otro concepto, que es el de pobreza relacionada con el transporte, porque mucha gente ni siquiera puede permitirse disponer de un vehículo privado propio. Creo que también a ese problema tiene que dar respuesta esta Ley de Movilidad Sostenible, y me consta que va en ese sentido. Por lo tanto, la debatiremos en su momento.

Y gracias por su comparecencia. Hoy tenemos muchos puntos en común, aunque también tenemos algunas preocupaciones desde el Partido Socialista.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora González Vigo.

### La señora GONZÁLEZ VIGO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, saludar esta comparecencia que, sinceramente, le traslado que me parece un debate apasionante y necesario. Es triste ver cómo, después de tantos años de gobierno de la izquierda en Andalucía, ninguna de las ciudades andaluzas, ninguno de los pueblos grandes de Andalucía está dentro de las ciudades sostenibles de España, ninguna. Y es probablemente porque no se ha sabido planificar desde la izquierda las ciudades sostenibles en nuestra comunidad autónoma.

Es necesario el debate. Yo creo que el debate es apasionante. Tenemos que hacer cada día ciudades más sostenibles. Hay que apostar por un transporte público de calidad, eficaz, eficiente, efectivo... Y eso significa también un esfuerzo de todas las administraciones y, sobre todo, de la Administración, que es la que ordena, regula, planifica el desarrollo urbanístico de los municipios o, incluso, el propio diseño de la movilidad en nuestra comunidad autónoma.

Y, señora consejera, no es por afearle la plana, ¿eh?, quiero decir, o a la señora Nieto, esta no es ni la única ni la primera Ley de Movilidad, ni es prioritaria. Se ha aprobado ya la primera Ley de Movilidad Sostenible en España, que es la Ley de Movilidad Sostenible, la Ley 4/2014, hecha por un Gobierno del Partido Popular en Baleares, luego me parece bien que seamos la segunda comunidad autónoma, después de una comunidad gobernada por el Partido Popular, que es la que ha hecho la primera Ley de Movilidad Sostenible como tal.

Y ha insistido mucho, señora consejera, desde el inicio, en que esto responde al pacto de gobierno. A mí me hubiera gustado más que esto hubiera sido un pacto con la sociedad.

Señora consejera, es curioso, es curioso que cuando hablamos también de temas de sostenibilidad, de conservación, de medio ambiente, de protección, siempre ha habido previamente a cualquier iniciativa un gran pacto social, el Acuerdo Andaluz por el Agua, el Pacto Andaluz en la Lucha contra el Cambio Climático. En Andalucía les gusta mucho lo de los pactos: pactos por el empleo, pactos por la cultura, pactos por la igualdad, pacto por la accesibilidad, pactos andaluces, que no lo he visto en este proyecto, en este anteproyecto de ley, señora consejera, no ha habido un pacto previo con la sociedad. Esto responde solo y exclusivamente al pacto de los sillones, y creo que en un tema de tanta envergadura, porque creo que lo tiene, creo que lo tiene, sinceramente, y por eso nos hemos preocupado de pedir su comparecencia, porque nos preocupa y creo que nos debe ocupar, señora consejera, es importante cómo lo hagamos. Yo creo que coincidimos todos en que es necesario que se le dé importancia al transporte público, creo que es necesario que haya espacios para las bicicletas, creo que es necesario que apostemos por el transporte de mercancías por ferrocarril. Es importante el apoyo por el ferrocarril, es curioso que lo digamos en una comunidad autónoma, como en Andalucía, que la Junta de Andalucía, el Gobierno de PSOE e Izquierda Unida ha dejado y ha tirado por tierra el proyecto tan emblemático e importante como es el corredor ferroviario transversal de Andalucía. Es decir, todo eso es importante, y lo que hay que hacer es, creo sinceramente, y es una propuesta en positivo que le hace el Grupo Parlamentario Popular, porque hoy es la comparecencia general, hoy no estamos en el debate de la enmienda del articulado, que habrá tiempo de verlo con los agentes sociales cuando se debata en este Parlamento, y luego de poderlo proponer, pero sí sinceramente le digo, señora consejera, que en un tema que creo que es importante y que afecta directamente, primero, al ciudadano; segundo, a las administraciones que lo van a tener que regular y que lo van a tener que poner en marcha; tercero, a los sectores productivos, porque en este texto se está hablando de actuaciones que van a ir directamente en la línea de flotación de los sectores productivos de Andalucía. Esto va a tener incidencia en parques industriales, en centros comerciales, en zonas de ocio, en zonas que generan gran parte del crecimiento económico de nuestro municipio, de nuestra comunidad autónoma y también generan los puestos de trabajo que necesitamos crear en nuestra comunidad autónoma. Luego, esto hay dos maneras de hacerlo, a mi manera de entender: de una manera equilibrada y con sentido común, que creo que es lo que puede garantizar el desarrollo sostenible y la movilidad sostenible, porque, señora consejera, desde que en los años ochenta las Naciones Unidas hablan de desarrollo sostenible, usted lo sabe, como yo, perfectamente, lo habla en cuatro pilares fundamentales: por un lado, está la creación de empleo, el crecimiento económico, la defensa de los pueblos y de las personas, y también, por supuesto, el carácter medioambiental. El desarrollo medioambiental es un concepto amplio, es el crecimiento económico sostenible garante de la preservación del medio ambiente para que las generaciones futuras puedan disfrutar de lo que nosotros estamos disfrutando.

Luego, movilidad sostenible, interesante el concepto, pero no es solo carril bici, señora consejera, no es solo carril bici. Yo creo que plantear la supremacía del transporte o el tránsito, no a motor, sea a pie o bici, por encima de otros transportes, primero, no estamos en la realidad de la sociedad, y, segundo, puede llevarnos a unas posturas, o les puede llevar a ustedes a unas posturas radicales que al final, desgraciadamente, no vengan ni con equilibrio, ni con sentido común, que vengan más como una imposición, y que al final hagan que este proyecto sea simplemente insostenible e irreal, porque una ciudad llena de bicis es muy idílico, pero usted sabe como yo, usted sabe como yo que es insostenible.

Entonces el debate es apasionante, pero no perdamos..., no perdamos el horizonte. Creemos que tenemos que hacer..., creemos que tenemos que hacer un esfuerzo importante. Me asombra también el posicionamiento del portavoz del Partido Socialista, de tanta complicidad con el Gobierno de la Junta de Andalucía, cuando uno lee el propio anteproyecto, y en la página 8 le pegan un viaje al Partido Socialista sin manos hablando del desastre, y además usted lo ha dicho en su introducción, señora consejera, las ciudades que sufrimos, ha sido el término que ha utilizado, y a partir de ahí dice que tenemos que hablar porque tenemos...

Creo que he sido respetuosa con la intervención del portavoz del Partido Socialista, cosa que veo que no, que no es lo mismo en esta ocasión.

Pero en la página 7 se habla del desastre, del sufrimiento que tienen los ciudadanos por las ciudades en las que vivimos, cuando el diseño de las aglomeraciones urbanas de Andalucía lo han hecho desde la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista, la legislación urbanística andaluza, Partido Socialista, el problema de las emisiones contaminantes a la atmósfera, de CO2 a la atmósfera y el no haber luchado contra ellas, porque la Estrategia Andaluza contra el Cambio Climático, que ha sido un auténtico fracaso en Andalucía, es del Partido Socialista. A mí me gusta que esto sea un pacto, señora consejera, entre Izquierda Unida y PSOE, lo que no entiendo es qué hace Izquierda Unida sentada con el PSOE en el Gobierno cuando hemos hecho, o cuando han hecho, el PSOE, unas ciudades tan perversas, tan insostenibles y tan insufribles para los ciudadanos, porque lo dice usted, lo dicen ustedes desde Izquierda Unida en el propio anteproyecto de ley.

Pero ahora estamos en qué es lo que nos propone. Señora consejera, pequeñas pinceladas porque, como le digo, no es el momento del debate. Mire, este proyecto de ley, anteproyecto de ley, perdón, todavía no ha llegado al Parlamento, tal y como ustedes lo han planteado, es intervencionista y vuelven a la misma afición que tienen los gobiernos de izquierdas: recaudatoria, un nuevo canon, nuevos tributos. Esto me recuerda a lo del canon de mejora de infraestructuras hidráulicas, el canon del agua. Va a hacer que los ayuntamientos, los consorcios, cobren el canon para que luego lo reciba la Junta de Andalucía y lo aplique, entre otras cosas, en ese Fondo Andaluz de Movilidad.

Señora consejera, creo que no es bueno plantear la defensa de la movilidad sostenible en nuestra comunidad autónoma en los términos que inicialmente lo han planteado ustedes. A nosotros sí nos gustaría en esta comparecencia saber de las alegaciones que han recibido, que han dicho que han sido como diecisiete asociaciones o colectivos los que han podido realizar sus alegaciones, me imagino que ya le habrá dado tiempo a analizar algunas de ellas; sí nos gustaría que en esta comparecencia nos comentara de esas alegaciones qué conclusiones iniciales, iniciales..., sé que no estamos en el detalle, pero iniciales, han obtenido para mejorar un poco el texto. El texto es intervencionista, señora consejera, usted lo sabe. Aquí usted ha hablado de los planes: el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, los planes territoriales... Pero es curioso también los tér-

minos que utiliza, señora consejera, que creo que deberían rectificar. Cuando se habla de la Administración autonómica, es «propondrá», «impulsará», todo en condicionado; cuando se habla de los ciudadanos, son exigencias, son obligaciones, lo tendrán que hacer sí o sí. Sin embargo, el compromiso que adquiere la Junta de Andalucía es relativo porque todo se lo trasladan..., todo se lo trasladan a los ayuntamientos, a las aglomeraciones urbanas o a los consorcios. Es curioso cuando los términos que utilizan para hablar, por ejemplo el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, que se aprobará por decreto, que será indefinido, y esto sí, esto no tiene estudio económico-financiero; sin embargo, los planes que les afectan a las corporaciones locales todos tienen estudio económico-financiero, y además tienen que estar vinculados, o con una aprobación de un informe vinculante de la Junta de Andalucía. Es muy intervencionista, señora consejera; ustedes, que hablan desde Izquierda Unida del intervencionismo en las corporaciones locales, de otros gobiernos, ustedes son muy intervencionistas, ustedes intervienen a las corporaciones locales, ustedes intervienen a los consorcios. Pero si no hay por dónde cogerlo, desde el artículo 11, artículo 12 y siguientes, hasta el artículo 15, cuando se habla precisamente del Plan de Movilidad Urbana Sostenible yo entiendo, señora consejera, que ahí habrá que hacer una reflexión, ahí habrá que hacer, y creo que lo haremos en positivo, porque lo que tendremos que evitar es que sea una ley intervencionista; eso sí, con un observatorio. Si la izquierda no hace un observatorio, esto no funciona. Ya este es el treinta y siete observatorio, este se va a unir a los treinta y seis observatorios que hay en Andalucía, que observar se observa mucho, pero controlar poquito. El Observatorio Andaluz de Movilidad Sostenible y de Logística. Señora consejera, ¿qué hace un Gobierno de izquierdas sin observatorios?

Y termino con una referencia importante. Está muy bien lo que se plantea, en la teoría, pero eso luego afecta, en el día a día, al ciudadano. Cuando se habla de un metro cuadrado en una edificación —que me parece que puede ser interesante—, no olvidemos que ese metro cuadrado repercute luego en el ciudadano. Y eso lo pagará el ciudadano, señora consejera, porque aquí hacemos mucha teoría, pero luego la práctica habrá que vivirla. Y al final, tal y como lo han planteado, con nuestras fuentes de financiación de nuestro propio proyecto, al final las aportaciones de la Administración no se sabrá cuáles, pero lo que está claro es que va a quedar muy definido un nuevo canon para la movilidad sostenible, que va a ser un nuevo impuestazo para que los ciudadanos al final cumplan los pactos de gobierno de Izquierda Unida y PSOE.

Reitero, señora consejera, que creo que es un debate apasionante, creo que es muy importante... No creo que el concepto que ya todo el mundo sabe, de «el que contamina, paga», pues, ese sea el que vale, porque si pago, contamina. Yo ahí tengo mis reservas... Pero sí le digo —y termino, señora consejera— que entiendo su mundo idílico. Pero ese mundo idílico de la izquierda, que puede funcionar en países comunistas, yo creo que en España y en Andalucía es insostenible. Trabajemos con sentido común y con equilibrio, y creo que en la negociación y en el acuerdo nos encontraremos. Porque, efectivamente, a mí me gustaría pensar que por fin tendremos una ciudad sostenible en Andalucía.

Gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora González Vigo.

A continuación, para terminar el debate, tiene la palabra la señora consejera.

## La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

Algunas cuestiones... La Consejería de Fomento y Vivienda, y este Gobierno andaluz, que se ha abierto en esta novena legislatura, donde Izquierda Unida gobierna para cambiar las políticas, señora González Vigo, cambiar las políticas —ese es el compromiso que adquirimos con los andaluces y andaluzas—, lo hacemos desde una realidad que aparece en el acuerdo de gobierno... Por cierto, me refiero al acuerdo de gobierno porque es que Izquierda Unida, y este Gobierno andaluz, lo que quiere es cumplir con el programa. Nosotros les dijimos a los andaluces: «este es el programa de Gobierno para Andalucía, donde, entre otras muchas cosas, vamos a aprobar una Ley de Movilidad Sostenible». Lo que nos gusta es cumplir los programas, no como otros —que no quiero señalar—, que se presentan con un programa y, luego, se ponen a silbar donde sea, y si te he visto no me acuerdo. Cumplir con el programa electoral y, además, hacerlo con la gente, con los ciudadanos, protagonismo de los ciudadanos.

Le decía que habíamos iniciado esta andadura de elaboración del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible con nueve encuentros provinciales, donde invitamos a todo el mundo: ayuntamientos, diputaciones, asociaciones, sindicatos, empresas de transporte público colectivo, empresas de los autobuses... Los sentamos durante una mañana y una tarde para decirles: «esto es lo que nosotros pensamos, dígnoslo ustedes qué es lo que piensan». Y, a partir de ahí, hemos elaborado una ley, cumplir con el programa... Izquierda Unida está en el Gobierno para cambiar las políticas... Y se quedan ustedes con una anécdota, no sé si por caricaturizar, mal lo hacen... La Ley de Movilidad Sostenible es infinitamente más que la bicicleta. La bicicleta está adscrita al Plan Andaluz de la Bicicleta, y, lógicamente, tiene que tener su lógico desarrollo en las infraestructuras, donde, por cierto, todos los alcaldes del Partido Popular están firmando y desarrollando ese plan. Tanto es así, señalaba la señora Nieto, que esta comunidad autónoma es la segunda comunidad autónoma en licitaciones de bicicletas, de metros, de tranvías, de autovías, de carreteras, de rehabilitación, de regeneración urbana... La segunda comunidad autónoma que, con un Gobierno donde Izquierda Unida forma parte del Gobierno, es la segunda en licitar.

Las leyes son intervencionistas, las leyes tratan de regular lo que no funciona bien. Y podrá ser lo que sea, pero el desastre al que nos ha conducido el capitalismo en su fase actual, neoliberalista, de desahucios, de paro, de pobreza, de infraestructuras del transporte quebrada, que tenemos que rescatar, de autopistas sin coches, de aeropuertos sin aviones..., no parece que sea el modelo. En fin, que lo que queremos es cambiarlo, porque es un desastre a lo que se nos han conducido por parte de aquellos que han gestionado, modelado y gobernado el neoliberalismo, que es la fase actual del capitalismo en la sociedad española: paro, desahucio, pobreza, infraestructuras que se han construido para nada, rescate de las entidades financieras... En fin, parece que el modelo, desde la izquierda, no solamente lo queremos cambiar sino que lo estamos cambiando y tenemos alternativas, que son las que van a venir a resolver, desde la racionalidad, la eficiencia y la justicia social, los problemas que ahora mismo tienen los ciudadanos. Porque a este gráfico me remito, que hasta ahora lo que han hecho es generar problemas a la mayoría social. Eso sí, algunos, ¿eh?... La oligarquía está encantada con esta gestión del neoliberalismo en esta fase actual.

Les decía que la Consejería de Fomento y Vivienda y este Gobierno andaluz ha tenido y tiene la realidad de tener que gobernar, de tener que dar alternativas y de tener que cambiar las dos burbujas, que no se en-

tienden la una sin la otra: la burbuja de las infraestructuras innecesarias y la burbuja de la vivienda. Son las dos caras de la misma moneda. Y eso es lo que estamos haciendo desde el Gobierno andaluz, desde la Consejería de Fomento y Vivienda.

En el caso de la burbuja de las viviendas, hemos tenido ocasión, más que reiterada, de abordar aquí cómo estamos haciendo un cambio de modelo sostenible de rehabilitación, de regeneración urbana, de defensa de la función social de la vivienda... Hemos puesto ejemplos concretos de cómo eso lo hemos unido al diseño de las ciudades con los programas de la ciudad amable, donde hay más de trescientos noventa municipios que quieren debatir, porque consideran que es importantísimo cambiar ese modelo... Y en el ámbito de la movilidad, del transporte público colectivo, con toda esa apuesta que estamos haciendo con la ley, con el Plan Andaluz de la Bicicleta y con una cuestión que señalaba también el portavoz del Partido Socialista: los consorcios metropolitanos. Aquellos partidos o gobiernos que torpedeen el desarrollo de los consorcios de transporte metropolitano están yendo en contra de la calidad de vida de sus ciudadanos y ciudadanas; van directamente en contra. Van a empeorar, en el caso de que eso sea así, la calidad de vida de los ciudadanos. Desde luego, nosotros, desde el Gobierno, vamos a seguir poniendo todo de nuestra parte para que mejore la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas a través, entre otras cuestiones, de los consorcios de transporte metropolitano.

Planificación democrática de la vivienda y del transporte. Eso es lo que estamos pidiendo, y además lo que dicen las leyes y la Constitución.

A los ayuntamientos les estamos planteando que tiene que haber un plan municipal de vivienda, porque no es posible que un elemento tan importante como es un derecho humano esté al albur, o haya estado al albur de las burbujas para enriquecer algunos. Y también les estamos pidiendo aquí, lógicamente, un plan urbano de movilidad del municipio, por planificar, con toda la ayuda, con toda la colaboración y con todo el diálogo desde la Consejería de Fomento y Vivienda, como hemos hecho y como hacemos absolutamente siempre que tratamos de intervenir para mejorar sustancialmente la calidad de vida en las ciudades.

Y hay cosas que son insostenibles, por ejemplo, el medio millón de camiones que atraviesa la Nacional-IV. Pues, mire usted, en la..., ferrocarril Algeciras-Bobadilla, electrificación, y que esos camiones pasen por mercancías.

¿Y qué es lo que trata de abordar esta ley? Pues, que todas las vías de comunicación que pasan por el territorio andaluz, sea de quien sea su titularidad, obedezcan a criterios de movilidad sostenible, y a eficiencia en el gasto.

Cuando esta ley esté en vigor, en Andalucía habremos desterrado el despilfarro en la obra pública, cosa que, desde Despeñaperros para arriba estamos viendo... En fin, cosas que son absolutamente un despropósito.

Y es la primera comunidad autónoma —insisto en ello— que hace una Ley de Movilidad Sostenible con esta ambición, con esta visión holística de la movilidad sostenible y del conjunto de las vías de la comunidad autónoma; la primera. Y esto no ocurre por casualidad. No ocurre por casualidad.

En cualquier caso, es el primer debate que estamos teniendo en la comisión, de cómo vamos a cambiar, de cómo vamos a dar alternativas, de cómo, lejos de creer en los mundos de Yupi, que son los que nos han traído hasta aquí, son aquellos que creían en los mundos de Yupi, de que se acabó, ¿eh?, la lucha de clases y que, a partir del momento de la burbuja inmobiliaria, que íbamos a vivir todos estupidamente. Lo que

trata esta ley es de poner, especialmente, los pies en el suelo para defender las necesidades de la mayoría social, la sostenibilidad de la Hacienda Pública, con los elementos que comentaba la portavoz de Izquierda Unida de la colaboración público-privada, y atender a la calidad de vida; a los derechos humanos, y a ciudades que sean sostenibles desde el punto de vista del empleo, desde el punto de vista social y desde el punto de vista medioambiental, y también, lógicamente, desde el punto de vista económico. Y para eso, entre otras cuestiones, está esta ley.

Para terminar, decirles que..., bueno, las alegaciones por las que preguntaba la portavoz del Partido Popular van en la línea de abundar y de mejorar el texto; no hemos terminado todavía de contestar, con lo cual, bueno, pues una vez que les contestemos, lo plantearemos en esta comisión, pero en la línea, efectivamente, de mejorar la sostenibilidad y el transporte sostenible en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En cualquier caso, vamos a tener oportunidad, en esta comisión y en el pleno, cuando se remita por parte del Gobierno andaluz como proyecto de ley, pues de debatir, ampliamente, sobre cómo pisamos la realidad, cómo resolvemos las necesidades de los ciudadanos, desde esa sostenibilidad y racionalidad social, económica y en el empleo, porque esto también contribuye, lógicamente, al cambio de modelo productivo.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, consejera.

---

**9-14/APC-000657. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el viaje que realizó el pasado 19 de noviembre el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía a Bruselas para defender la urgente ejecución completa de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en su paso por Andalucía y los avances conseguidos en este tema estratégico para Andalucía**

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Terminado el debate, pasamos a la segunda solicitud de comparecencia, en este caso pedida por el Grupo Parlamentario Socialista, para debatir... Ah, no, a fin de informar sobre el viaje que realizó el pasado 19 de noviembre el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía a Bruselas para defender la urgente ejecución completa de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en su paso por Andalucía y los avances conseguidos en este tema estratégico para Andalucía.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, comparezco, en este caso a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para abordar, o para informar, mejor dicho, sobre el viaje que se hizo desde la Agencia Pública de Puertos, desde su director, Miguel Paneque, a Bruselas, para defender la urgente ejecución completa de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en su paso por Andalucía.

Como ustedes saben, y en el ánimo de no extenderme en demasía, en lo que ya conocemos hay dos reglamentos, el Reglamento 1.316/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, que crea el mecanismo Conectar Europa y que establece una serie de instrumentos para el desarrollo y gestión de la nueva Red Transeuropea del Transporte; una red de doble capa: por un lado, la Red Principal, que incluye las principales infraestructuras que vertebran el transporte en Europa, y que debe estar ejecutada para el año 2030, y, por otro, la Red Global, que está prevista para el año 2050.

Para el desarrollo de la Red Principal se han definido nueve corredores de transportes, de carácter multimodal, que forman la estructura básica de la red. España está conectada a los dos corredores, al atlántico y al mediterráneo, y los dos, además, corren por Andalucía.

Su implantación y su gestión se orientan tanto en la construcción de las infraestructuras como en la prestación de servicios. Este concepto requiere que exista una importante coordinación, a nivel europeo, para garantizar que la construcción y la gestión de los corredores en los distintos ámbitos geográficos se realice de forma coherente, es decir, que para los operadores del transporte y de logística se presenten como una unidad con una clara dimensión europea. Para ello, se han establecido mecanismos específicos de gobernanza, entre los que destacan el nombramiento de un coordinador europeo por cada uno de esos nueve corredores, así como dos coordinadores para dos instrumentos horizontales: Autopistas del Mar y el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario.

Como órgano consultivo de estos coordinadores, se han constituido los foros de los corredores, a fin de incorporar la participación de los distintos agentes involucrados en el desarrollo y gestión de los mismos. En este sentido, la principal misión de los coordinadores y de los foros, a lo largo del año 2014, ha sido la realización de un inventario y diagnóstico de la situación de cada corredor, la identificación de los proyectos necesarios para su desarrollo y puesta en servicio, así como la elaboración de un plan de trabajo de ejecución de los citados proyectos.

Las dos primeras reuniones de los foros de los corredores tuvieron lugar antes del verano de 2014, y en ella participaron, de forma exclusiva, los estados miembros.

En el primero, incorporándose al segundo, los gestores de las grandes infraestructuras ferroviarias, aeroportuarias, portuarias y carreteras. En el caso de España, y dado que los gestores citados son entidades del Ministerio de Fomento, Adif, Puertos del Estado, AENA, puede afirmarse, o podemos afirmar, que a las dos primeras reuniones de los foros solo fueron convocados los representantes de la Administración general del Estado.

Posteriormente, en la tercera reunión de los foros, mantenida a finales de septiembre y principios de octubre, así como la cuarta reunión que tuvo lugar en noviembre, se incorporaron los representantes de las regiones, que tuvieron oportunidad de realizar observaciones y propuestas sobre los trabajos realizados y sobre el plan de trabajo en redacción. A partir de aquí es cuando podemos empezar a hablar, concretamente, de la intervención del director de APA en este asunto; es decir, en las reuniones mantenidas en septiembre, octubre y noviembre. En este sentido, Migue Paneque ha expresado, en Bruselas, la necesidad de que se ejecute el trazado completo de los corredores ferroviarios, atlántico y mediterráneo, en Andalucía, con características básicas como: disponer de doble vía, electrificación total, capacidad para tráfico mixto, tanto pasajeros como mercancías; en Ancho Internacional, y con el denominado Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, para controlar cuestiones como la seguridad.

El representante del Gobierno andaluz ha puesto énfasis en que los mecanismos de gobernanza que la comisión está poniendo en marcha deben garantizar el cumplimiento, por parte de los estados, del plan de trabajo que se defina. De esta forma, se garantizaría que, por ejemplo, la línea Algeciras-Bobadilla, que está reconocida como el principal cuello de botella de los dos corredores, se ejecute antes de 2020, tal y como mandatan los propios reglamentos de diciembre sobre la Red Transeuropea del Consejo y del Parlamento Comunitario.

Señorías, de un modo más concreto, la presencia de Andalucía en las reuniones de estos foros se ha centrado en los siguientes aspectos: constatar la deficitaria situación de los estándares operativos de las infraestructuras ferroviarias de los corredores mediterráneo y atlántico en Andalucía, principalmente el tramo Algeciras-Bobadilla, que no cumple los estándares europeos de ancho de vía, electrificación, longitud máxima de trenes, sistema de señalización, pendientes máximas y doble vía. Este tramo pertenece tanto al corredor atlántico como al mediterráneo, conecta Algeciras, el principal puerto de España y el quinto de Europa en tráfico de mercancías, y supone uno de los principales cuellos de botella de ambos corredores, encontrándose, como todos sabemos, en muy malas condiciones operativas.

El tramo Madrid-Bobadilla, aunque su situación no es tan crítica como el tramo anterior, la mejora de sus estándares es necesaria: ancho, señalización, longitud de trenes y doble vía.

El tramo Murcia-Almería. Es un tramo importante del corredor mediterráneo, con graves incertidumbres sobre su plazo de ejecución.

El tramo Almería-Granada-Bobadilla-Sevilla y enlace a Huelva. Es un tramo importante del corredor mediterráneo, que está previsto mejorar para dotarlo de los estándares adecuados, y cuyas características no están bien detectadas y evaluadas en los documentos elaborados.

Respecto a otras infraestructuras multimodales, se han identificado cuellos de botella en los accesos ferroviarios y viarios a puertos y áreas logísticas, especialmente Antequera-Córdoba, Bahía de Algeciras y Sevilla.

En función de la constatación de estas realidades, la propuesta de la representación del Gobierno andaluz en relación con el plan de trabajo de los corredores ha sido la siguiente: darle el nivel máximo de prioridad a la adecuación de la línea ferroviaria Madrid-Algeciras, especialmente al tramo Algeciras-Bobadilla, pues es el elemento crítico de los corredores atlántico y mediterráneo, al constituir su parque..., su parte troncal para que se adapten sus estándares en materia de electrificación, ancho de vía, señalización, longitud máxima de trenes, de 750 metros y doble vía, para el año 2020, de acuerdo con la previsión expresada en ese Reglamento, 1.316/2013.

En cuanto al conjunto del trazado del corredor atlántico por nuestra comunidad, Algeciras-Antequera-Córdoba-Linares-Madrid, será necesario, además del ancho de vía, adaptar todas las instalaciones para trenes de 750 metros de longitud, e implantar el sistema de seguridad; agilizar la construcción del enlace Murcia-Almería, con doble vía, y la renovación integral de la línea Almería-Granada-Bobadilla-Sevilla, y el enlace a Huelva, con el fin de disponer de tráfico mixto, tanto de pasajeros como para mercancías, y el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario; garantizar la conectividad ferroviaria y la vía de las infraestructuras de los corredores con las áreas logísticas que componen la Red Logística de Andalucía, como acción necesaria para que los corredores den servicio real e integral al territorio y a los sectores productivos de nuestra comunidad. Estos planteamientos, expuestos en las distintas reuniones de los foros de los corredores, fueron posteriormente plasmados por escrito en sendas cartas del director de la Agencia Pública de Puertos, que emitió el pasado 25 de noviembre a los dos coordinadores: tanto el del Corredor Mediterráneo como el del Corredor Atlántico.

En dichas misivas, entre otras cuestiones, se plasma el compromiso del Gobierno andaluz en el desarrollo de estos corredores, que son vitales para el crecimiento económico de la región y para reducir la desventaja que tenemos debido a nuestra posición de economía periférica en Europa. Así como tomar ventaja de nuestra posición geográfica en relación con el transporte de los flujos entre Europa y terceros países a través del Estrecho de Gibraltar.

De momento, y como resultado concreto de las gestiones realizadas, puede afirmarse que, en los distintos documentos de trabajo, elaborados por el equipo consultor que asiste a los coordinadores de los corredores, se ha mejorado de forma sustancial la identificación y diagnóstico de las características de las infraestructuras ferroviarias de transporte de mercancías en Andalucía.

La progresión, en este sentido, entre el documento elaborado, después de la primera reunión de los foros y de la tercera, ha sido muy significativa y de forma muy positiva para los planteamientos de Andalucía.

A partir de este momento está previsto que, en los primeros días del mes de diciembre, se cierren las versiones definitivas de los documentos técnicos. De forma que los coordinadores europeos remitan a los

Estados miembro, antes del 22 de noviembre, su propuesta de plan de trabajo de los corredores para su aprobación y posterior desarrollo.

Pero a pesar de este buen trabajo hecho, a pesar de la denuncia y de la propuesta clara que venimos planteando desde esta comisión, desde el Parlamento, desde la consejería, desde el Gobierno andaluz, no podemos rebajar la presión. Por eso animamos a los representantes del sector portuario de la bahía de Algeciras y a la ciudadanía en general a que mantengan viva la reivindicación de la doble vía para la línea férrea del ferrocarril Algeciras-Bobadilla.

Y es que, señorías, dos de las condiciones básicas necesarias para que la bahía de Algeciras pase de su papel tradicional de nodo portuario, a la logística global intercontinental, son la disponibilidad de recintos logísticos especializados y una óptima conectividad terrestre, sobre todo mediante el ferrocarril.

La primera condición ya se cumple, puesto que están en funcionamiento los sectores 1 y 2 del área logística de la bahía de Algeciras. Disponiendo entre ambos de 86 hectáreas de suelo logístico de primer nivel, tras una inversión autonómica, con la participación de la autoridad portuaria, de 86 millones de euros, incluyendo en los mismos los cuatro millones, actualmente en ejecución, para la construcción de la subestación eléctrica del Fresno, y del vial de conexión con la terminal ferroviaria de San Roque.

Además, no podemos olvidar que el pasado mes de noviembre la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, ha sacado a licitación, por importe de 2,1 millones de euros, el vial de conexión del área logística bahía de Algeciras con su sector 2, con la terminal ferroviaria de San Roque, enclavada en la línea Algeciras-Bobadilla. Vial que reforzará la intermodalidad en el transporte de mercancías, entre la carretera y el ferrocarril, al facilitar el acceso de vehículos industriales a las instalaciones de la instalación ferroviaria.

No obstante, y para el uso a pleno rendimiento del área logística de la bahía de Algeciras en su intermodalidad con el ferrocarril es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento ejecute en su totalidad las obras de la línea Algeciras-Bobadilla tal y como se previó en los estudios.

Partiendo de esta premisa, que la conectividad ferroviaria sigue siendo deficitaria y debido a las malas condiciones en que se encuentra la línea Algeciras-Bobadilla son, por tanto, indispensables los planes de trabajo de los coordinadores europeos para los corredores Atlántico y Mediterráneo, que señalan la prioridad de acabar ese tramo en el año 2020. No solamente no podemos rebajar la presión, sino que vamos a redoblarla en ese objetivo del cumplimiento de la legislación europea en el caso del Corredor Mediterráneo y Atlántico.

Esas son las aportaciones que establecimos en las distintas reuniones en Bruselas, por parte de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Y es lo que tengo a bien informar a sus señorías.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Gracias, consejera.

A continuación, tiene la palabra la señora Rocío Arrabal, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, presidenta. Y gracias, consejera.

Está claro el camino a seguir. Están claras las prioridades marcadas por este foro y en cumplimiento de los reglamentos europeos. Y estoy de acuerdo en que se está haciendo un buen trabajo. Pero, pero, a pesar de estar las cosas claras, entendemos que también depende única y exclusivamente del impulso que el Gobierno central, que el Gobierno del Partido Popular, le quiera dar o no a esta prioridad.

Y sabemos que el Partido Popular tiene las cosas claras en el aspecto en que entendemos que no es una prioridad para ello. Pero a pesar de no hablar, a pesar de no tener..., de tener las cosas claras, entendemos que no, que no hablan claro y son contradictorios. Son contradictorios y muestran una deslealtad institucional, y digo por qué. Han votado a favor de iniciativas apoyando el ferrocarril, no solo en ayuntamiento, en mancomunidad, en diputaciones, sino también aquí, en sede parlamentaria. Pero ¿qué ha pasado cuando este voto a favor aquí se ha trasladado, por los distintos grupos en la oposición en el Congreso, como enmiendas parciales a los Presupuestos Generales del Estado? Que nos hemos encontrado el voto en contra, el voto en contra.

Yo entiendo que esa deslealtad institucional está marcada por el Partido Popular. Y es una deslealtad también a los ciudadanos, en este caso, del Campo de Gibraltar, andaluces que han confiado en que esas iniciativas que salen hacia adelante han tenido un frenazo en seco en el Congreso de los Diputados.

Nos quedamos sin enmiendas parciales, ni proyectos, ni planificación plurianual para el 2020. No sé si estaremos a la altura de darle cumplimiento en el 2020 a esta exigencia europea. Me temo que si el Partido Popular sigue sin sensibilidad con este tema va a ser complicado. Va a ser complicado.

Sí que hay una cosa, y es la modificación del proyecto, eso sí lo han hecho. Parece ser que eso sí lo han hecho, la modificación del proyecto pasando de una doble vía de ancho especial, de ancho internacional, en el que se programó esta vía férrea, y en la que, digamos, se aprobó por Europa, parece ser que la quieren pasar a una vía de... a una sola vía.

Esto nos preocupa y nos preocupa mucho, porque no tendría el valor que el proyecto ahora mismo tiene. Necesitamos el ancho internacional, la doble vía, la electrificación. Necesitamos que, ya que vamos tarde, se hagan las cosas como se tienen que hacer. No nos vale ahora que simplifiquen un proyecto prioritario para ahorrarse... Entiendo que es para ahorrarse unos euros, y no es porque no entiendan que ese proyecto necesita la entidad que se le está dando.

Hace poco... Vamos, fue el 1 de diciembre, nuestra europarlamentaria Clara Aguilera, todos la conocemos porque ha sido compañera nuestra aquí, en el Parlamento, realizó una pregunta que básicamente decía: «Recientemente el Gobierno de España ha anunciado que llevará a cabo nuevas actuaciones en el trazado de la vía férrea Algeciras-Bobadilla, gracias a que garantizan las obras buscando fórmulas para mejorar la financiación mediante los fondos Feder».

Esta pregunta sale de las distintas declaraciones hechas por el Partido Popular y distintos dirigentes del Partido Popular, que ponían el énfasis en que venía un importe de 835 millones de euros de fondos Feder. Puso la señora Crespo el énfasis en que 728 millones de euros venían de fondos Feder. Cosa que no nos podemos creer, porque esta pregunta ha sido contestada, y han dicho que debido a que aún no se han aprobado los programas para este nuevo periodo, todavía no se conocen ni detalles del proyecto, ni cuantificación, ni financiación, ni nada de nada.

Y yo digo que vale ya de engañar. Que ya está bien. Que digan la verdad. Que levanten la cara y digan la verdad. Que no se agachen más detrás de un voto a favor en el territorio y un voto en contra en la lejanía. Que levanten la cara y digan la verdad, que digan la verdad.

Se lo pedí al Partido Popular en la defensa de la PNL que se hizo hace poco en el Pleno del Parlamento. Y la verdad es que fue lamentable el hecho de que consideraran una iniciativa de ese calado en querer confrontar... Pues claro que tenemos distintas posiciones políticas en este tema, pues claro que nosotros pensamos que es una prioridad y ustedes no. Pero, bueno, se ha abierto una nueva vía, se ha abierto una nueva vía y la veo con cierta esperanza, señora consejera: son los fondos Juncker, el nuevo vehículo financiero que tiene previsto invertir 300.000 millones de euros para tratar de sacar a Europa del estancamiento.

Pero nos volvemos a chocar contra el Partido Popular. El Gobierno español ha presentado proyectos por importe de 51.000 millones de euros para el período 2015-2017, encajaría perfectamente este proyecto si para ello fuera una prioridad. Para España y para el resto de socios, Bruselas tiene ya perfilada una lista con los proyectos más atractivos e inmediatos, focalizados en la unión energética, la mejora de infraestructuras de transporte y el desarrollo del mercado único digital. Pues bien, aquí tenemos un gráfico de cuáles son las obras que el Gobierno de España prioriza ante esta nueva posibilidad de invertir en nuestras infraestructuras. Y voy a mencionar solamente algunas, como la mejora de la conexión ferroviaria del puerto de Bilbao, no el de Algeciras; acceso a internet de alta velocidad en zonas rurales, que me parece estupendo y perfecto; conexiones ferroviarias entre Atocha y diversos puntos de Madrid; estandarización del ancho de vía de la línea Valencia-La Encina, que no Algeciras-Bobadilla; mejora de la línea de alta velocidad que une a Madrid con Sevilla; estandarización del ancho de vía Valencia-Vandellós, es la segunda vez que encontramos a Valencia en este listado, y así podría... Mejora de conexión por carretera con el puerto de Barcelona, pero, sin embargo, los puertos andaluces deben financiar estas mejoras con el fondo de accesibilidad, que es totalmente injusto, totalmente injusto.

Pues bien, nos volvemos a dar de frente con el Partido Popular y con una infraestructura que es totalmente necesaria. Ya nuestra presidenta de la Junta ha anunciado que ha presentado un listado de necesidades a Rajoy, al señor Rajoy, a nuestro presidente del Gobierno, por valor de 13.000 millones de euros, entendiendo que hay obras y hay mejoras y hay impulsos que hacer en Andalucía que podrían ir con cargo a estos fondos Juncker.

Uno de los que la presidenta de la Junta marca como prioridad es el eje ferroviario Algeciras-Bobadilla. Ahí marcamos la diferencia entre qué considera el Partido Popular que es una prioridad y qué hay que priorizar y qué entendemos nosotros desde Andalucía que es una prioridad. La verdad es que lamento que esté costando tantísimo trabajo encajar que esta obra realmente es una prioridad y que tenemos que seguir..., tenemos que apostar por ella y el Partido Popular lo tiene que ver, que, por desgracia, a día de hoy sigo diciendo que ni lo ven ni tienen pensamiento de verlo.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Arrabal.

Señora consejera, para contestar.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Con mucha brevedad, porque, bueno, hemos tenido la oportunidad dar información sobre cómo, efectivamente, este Gobierno, el Gobierno andaluz, y cómo el equipo de la Consejería de Fomento y Vivienda hace aquello a lo que se compromete, es decir, que cuando presenta el Acuerdo de Antequera lo defiende en todos los sitios, y no como otros, ¿no?, en este caso, el Partido Popular, que con una firma el Acuerdo de Antequera y con otro lo rompe, ¿no?, porque cuando tiene que comprometerse, efectivamente, con el desarrollo de esos corredores no lo hace.

Decíamos, y mantenemos desde el equipo de la consejería, que en el caso de que el Gobierno central, el Gobierno del Estado, del Partido Popular, incumpla ese plazo del año 2020, nosotros vamos a defender y a comprometernos con Andalucía..., e iremos al Tribunal Europeo de Justicia para hacer cumplir la legislación, en este caso, para que, efectivamente, ese corredor salga adelante antes del año 2020 y con todas las necesidades, efectivamente, que se establecen desde esos coordinadores de los corredores.

Y fíjense si..., hacía referencia la diputada, si el Partido Popular tiene tan olvidado el Algeciras-Bobadilla que, efectivamente, los primeros..., bueno, lo que se publicó de qué es lo que se iba a pedir por parte del Estado, ese llamado Plan Juncker, que cada día tiene..., ¿no?, algunos están ahí un poquito que no saben si sí o si no, si no o si sí, bueno, ya veremos en qué acaba todo eso, no aparecía, bueno, ninguno de los puertos de Andalucía, que todos necesitan conexión ferroviaria —o mejora o conexión— y, por supuesto, no aparecía el Algeciras-Bobadilla. Alguien habrá tenido que llamar alertadamente a la ministra porque esta mañana yo he conocido que, bueno, pues la ministra ha salido a decir que, efectivamente, que sí, que también, que eso sí estaba, ¿no? Entonces...

*[Intervención no registrada.]*

No, claro, ni la cantidad ni más nada, ¿no? Pero es evidente que ese compromiso no es un compromiso para el Partido Popular y... Bueno, en cualquier caso, aquí tienen un Gobierno andaluz comprometido con Andalucía, con la defensa de los intereses de Andalucía, y que iremos hasta el Tribunal Europeo de Justicia para defender el cumplimiento de la legislación europea, porque aquí el problema de raíz del Partido Popular es que como no se compromete con Andalucía ya no es tanto el número de..., la cantidad en la licitación, que lo es, el problema es que, como no hay un proyecto en su globalidad, de desarrollo del proyecto en la globalidad, van como a empujones en lugar de, efectivamente, tener claramente cuál es el concepto, ¿eh?, como diría el otro, y el desarrollo que permita llegar a tiempo en ese año 2020 de la modernización de la Algeciras-Bobadilla.

En cualquier caso, aquí seguimos y aquí vamos a seguir, defendiendo el desarrollo de esos corredores, ahora y siempre, no ahora de manera coyuntural.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, gracias.

## 9-13/POC-000073. Pregunta oral relativa a adaptación del anteproyecto del puerto de la Caleta de Vélez-Málaga, Málaga

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la segunda parte de la comisión, en este caso con las preguntas con ruego de respuesta oral. Como saben todos ustedes, la Mesa de esta Comisión llegó al acuerdo de que, para que entraran más preguntas, se rebajaba el tiempo de las mismas, con lo cual nos vamos a tres minutos, a tres minutos tanto de pregunta como de respuesta. Así que [*risas*] lo advierto para que todos, ¿eh?, todos hagan un esfuerzo y puedan atenerse al tiempo.

Bien. Empezamos con la primera de ellas. En concreto, es la pregunta relativa a adaptación del anteproyecto del puerto de la Caleta, de Vélez-Málaga. El proponente es el Grupo Parlamentario Popular y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Jaime Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señora presidenta.

Señora consejera, doy por formulada la pregunta en relación al proyecto de desarrollo y de ampliación del puerto Caleta de Vélez.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Eso sí que es ahorrar tiempo, señor Raynaud [*risas*], dar por formulada la pregunta para no consumir.

Bueno, efectivamente, hay una... Sabe usted, es un forofo del Plan Andaluz de Puertos, ha trabajado en él, y sabe usted que el puerto de la Caleta de Vélez tiene toda una larga lista de actuaciones que se van a realizar atendiendo a los criterios de sostenibilidad medioambiental, de sostenibilidad económica.

Le relato con brevedad cuáles son esas actuaciones: la ampliación del calado de los muelles y su adecuación para actividades de acuicultura y adaptación de pavimentos y elementos de seguridad para el suministro de combustibles; creación de una mesa permanente de diálogo entre la Administración portuaria andaluza y el sector pesquero, para facilitar todas las actividades que se desarrollan en la parte pesquera, en el sector productivo; restitución de calados mediante dragados en los canales de navegación y en los espacios de abrigo del puerto; actuaciones de conservación, de medios de elevación y transporte para el varadero, así como el mantenimiento y renovación del equipo en sus edificios.

La relación del puerto-ciudad resulta en el conjunto del Plan de Puertos de Andalucía primordial. En este caso, hemos llegado a un acuerdo para el desarrollo de una intervención que permitirá tanto la eliminación del cerramiento como la construcción de un espacio ajardinado y vías ciclistas, sufragado al 50% entre APA y el ayuntamiento.

Para la promoción del deporte, la educación y la cultura, se prevé una escuela de vela, apoyo a las actividades náuticas no motorizadas, o la implantación de servicios náuticos de ocio y esparcimiento, así como el conocimiento de los espacios protegidos del litoral.

Como sabe, este mismo año hemos terminado las obras de reparación de los muelles de lonja y de suministro de combustibles del puerto con una inversión de 134.000 euros.

En el puerto pesquero de..., en la parte pesquera del Puerto de la Caleta de Vélez, hay 83 barcos de cerco y arrastre. Tenemos 274 atraques con una ocupación anual del 85%, por lo cual consideramos que la mejor manera de defender la sostenibilidad y el futuro del Puerto de la Caleta de Vélez es a través de estas actuaciones que aparecen contempladas en el Plan Andaluz de Puertos.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor Raynaud, su turno.

### El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

El 18 de enero del 2012, su socio de gobierno, el Partido Socialista, y responsables políticos de ese partido anunciaron la inmediata licitación de la ampliación del puerto, definiéndolo como uno de los principales objetivos del Gobierno andaluz, el 18 de enero del 2012. Era, lógicamente, víspera de unas elecciones en fechas próximas.

Pero si esa relación detallada que usted ha hecho solo fuera el incumplimiento desde junio del 2012 hasta el día de hoy, pues, todavía podríamos llegar y darle alguna credibilidad a esa relación detallada, señora consejera, que usted ha hecho.

Mire, en el Plan de Infraestructuras de Andalucía, en el año 1997, para el Puerto de Caleta de Vélez se contemplaba desarrollar los trabajos necesarios para los accesos y la navegabilidad. Se contemplaban trabajos de optimización de la lámina de agua abrigada y se contemplaban trabajos de remodelación de espacios portuarios reequilibrando los existentes. Le estoy hablando del año 1997.

En el año 2007 se volvía de nuevo a prometer las mismas obras en ese Plan de Infraestructuras de Andalucía 2007-2013, es decir, lo que se prometió en el PDIA se volvió a repetir en el PISTA. Y fíjese que el Puerto de Caleta de Vélez figuraba en el inventario de ese documento como el tercer puerto en toneladas de pesca fresca, inmediatamente detrás del puerto de Barbate y seguido del puerto de Estepona. La tercera lonja de Andalucía.

A partir de ahí nada de nada. En los presupuestos del año 2012 se contemplaba para el puerto de Caleta de Vélez ampliación de los puntos de atraque existentes con 470 atraques más, año 2012. En el año 2013, en los presupuestos, desaparecen misteriosamente las obras del Puerto de Caleta de Vélez. En el año 2014 lo vuelven ustedes de nuevo a apuntar y dicen que en el Puerto de Caleta de Vélez se ampliarán, se adecuarán los muelles pesqueros y de combustible, repito, en los presupuestos del año 2014.

En un diario de difusión nacional, el pasado mes de julio, haciendo un repaso a los puertos andaluces, fíjese lo que decía del puerto de Vélez-Málaga: «Por último, y en la costa este ya son pelillos a la mar los 50 millones de euros prometidos por el expresidente de la Junta, don José Antonio Griñán, para ampliar el Puerto de Caleta de Vélez, con 274 atraques y pasar a 791». De eso nunca más se supo.

Y, señora consejera, para los presupuestos próximos del año 2015, ustedes contemplan la mejora de la navegabilidad con las actuaciones de dragados en el Puerto de Caleta de Vélez.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, su tiempo se ha acabado.

Tiene usted que terminar.

### El señor RAYNAUD SOTO

—Y también, señora consejera, con la adecuación de los elementos de cierre de los puertos de Adra y de Caleta de Vélez.

Señora consejera, usted ha anunciado aquí a bombo y platillo que los compromisos, lo que ustedes dicen que son compromisos. Esto que usted ha relatado y que figura en el Plan Director de Puertos de Andalucía y lo que figura en los presupuestos del año 2015, déjese de ir tanto a los juzgados y de poner tanta denuncia, y prometa lo que cumpla y escribe.

Muchas gracias, señora presidenta.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, tiene usted 30 segundos para contestar.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Cuento con su benevolencia, presidenta.

Señor Raynaud, me habla usted de épocas pasadas, hemos tratado de establecer que este Gobierno de la novena legislatura, Izquierda Unida está en el Gobierno para cambiar las políticas y para, bueno, poner la economía al servicio de las necesidades de los andaluces y andaluzas también en los puertos.

Es el primer Gobierno autonómico que elabora un Plan Director de Puertos, que permita desde la sostenibilidad medioambiental, económica y social planificar, de aquí al año 2020, cuáles van a ser las actuaciones que se van a hacer desde el Gobierno andaluz en los puertos de Andalucía.

Y contando con que la asfixia económica del Gobierno central a Andalucía terminará y contando con que esta crisis estafa acabará, estoy segura de que, bueno, ese plan, cuando se apruebe, que se aprobará de manera inminente en las próximas semanas, será cumplido no solamente en el Puerto de Caleta de Vélez sino en todos los puertos que aparecen en esa planificación del Plan Director de Puertos.

Ese es el compromiso de esta consejera y el compromiso del Gobierno andaluz con la aprobación del I Plan Director de Puertos de Andalucía.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Bien, pasamos a... Ah, perdón, se ha pedido a la Mesa si habría inconveniente en cambiar el orden de una pregunta de uno de los proponentes. En concreto es la pregunta número 6, y sería pasarla al final. Es relativa a viviendas protegidas en el centro de Sevilla.

¿Tienen ustedes algún inconveniente en hacerlo? ¿Ninguno? Pues así lo hacemos, gracias.

### 9-14/POC-000703. Pregunta oral relativa a actuaciones e inversiones para el desarrollo de los proyectos de centros logísticos en Linares, Bailén y Andújar

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues pasamos a la segunda pregunta, en este caso, relativa a actuaciones e inversiones para el desarrollo de los proyectos de centros logísticos en Linares, Bailén y Andújar.

Tiene la palabra para ello su proponente, el señor Miguel Contreras López.

El señor CONTRERAS LÓPEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Para dar por formulada la pregunta.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Contreras.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—¿Puedo dar por formulada la respuesta [*risas*]? No, hombre, es una broma. Digo que como me ha cortado el tiempo a tres minutos, pues es una buena manera.

Preguntaba usted por el desarrollo de esa red logística en Andalucía. Ya hemos planteado en multitud de ocasiones que la mejor manera de regar y de fortalecer esa red logística de Andalucía, que es una red y que no establece competencia sino cooperación, es la electrificación de la Algeciras-Bobadilla, teniendo en cuenta que pasan por ahí medio millón de camiones al año.

Sabe usted que en el área logística del sector de Linares se está trabajando en la redacción de los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial para el desarrollo de esta actuación, incluyendo los documentos necesarios para la tramitación medioambiental. Se ha iniciado el procedimiento para la declaración del proyecto de interés autonómico.

El área logística de Bailén se concibe como un centro logístico vinculado al transporte por carretera, situándose junto a la autovía A-4. En este caso, también se están elaborando los trámites, dentro de las distintas consejerías con competencia en el Gobierno andaluz. Y hay una necesidad, como usted seguramente conoce, conocida desde enero de este año, de la necesidad de construir una depuradora de aguas residuales, una depuradora que está proyectada por el Ayuntamiento de Guarromán.

Y en el caso del área logística de Andújar, se estableció la redacción del Plan Funcional y de Estudios de Viabilidad de este futuro centro logístico con un presupuesto de 53.000 euros.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor Contreras, tiene usted la palabra.

El señor CONTRERAS LÓPEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

No, desde luego, por formulada la respuesta, porque usted siempre nos dice lo mismo. Es decir, claro y sencillamente, Andújar, Bailén y Linares, abandonados los centros logísticos que ustedes llevan prometiendo tantos años.

El Puerto Seco de Linares, ahora dice usted que están con los proyectos de urbanización. Pero, mire usted, es que esto, y no me diga... Esto no es del pasado, esto es del 25 de abril del 2013, donde ustedes ya algo tendrían de responsabilidad. Y ustedes fueron a Linares, concretamente el director gerente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y dijo: «Las obras de urbanización del Puerto Seco de Linares podrían ser licitadas a mediados de 2014». Otro engaño más a Linares, ¿no? Estábamos acostumbrados a que el Partido Socialista engañara a la ciudad de Linares, pero que ustedes ya se suban al carro también... Se ponen en las manifestaciones pidiendo la reindustrialización de Linares, pero, después, ustedes son los primeros que echan otra nueva sogá al cuello de los linarenses.

El puerto seco, ustedes están secando a Linares, también, con el desempleo que están generando. Porque esta era otra actividad más que, junto con la actividad industrial propiamente dicha de Linares, podría estar generando el empleo que actualmente no se está generando. Bailén, me lo relaciona usted con una estación depuradora, del polígono Guadiel, que depende del ayuntamiento de Guarromán, no de Bailén. Estación depuradora, por cierto, que el ayuntamiento tiene el dinero, que se lo dio el Ministerio de Fomento, se lo dio cuando era Ministerio de la Vivienda, ¿qué ha hecho el ayuntamiento de Guarromán, se ha preguntado usted por eso?

El centro de transporte de mercancías de Bailén lo viene prometiendo la Junta de Andalucía desde el año 2002 a la ciudad de Bailén, y, sin embargo, no han hecho ustedes todavía nada, y no se escuden... Pero si es que ustedes mismos lo decían. En octubre de 2011, la consejera entonces de Obras Públicas decía que todo estaba dispuesto, y decía literalmente: «estamos en condiciones de proceder inmediatamente a la licitación de las obras de urbanización del nudo logístico de Bailén». En octubre de 2011, estaban apenas para licitar las obras, y ahora usted me dice que si otro proyecto, que si el proyecto de urbanización... Están ustedes mareando la perdiz, porque ustedes no quieren invertir. Se gastaron ya 2,5 millones de euros en expropiar el terreno, y ustedes todavía no han puesto ni un ladrillo en el centro de transportes de mercancías de Bailén. Con el desempleo que tiene esa ciudad, y ustedes no apuestan por la generación de una nueva infraestructura que genere empleo.

Y, en Andújar, ahora ustedes vuelven a marear la perdiz: primero, que si hay que tener un estudio de viabilidad y, ahora, con ese estudio de viabilidad ustedes dicen que no es viable. Y, entonces, ¿por qué lo pusieron ustedes dentro del nudo logístico Puerta de Andalucía? Ustedes, simplemente, crean expectativas a los ciudadanos, ustedes crean expectativas a los jiennenses y, al final, no invierten ni un euro.

Hay que apostar por la logística en la provincia...

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Contreras, tiene usted que acabar.

### El señor CONTRERAS LÓPEZ

—Muy brevemente.

... hay que apostar por la logística en la provincia de Jaén. Somos la puerta de Andalucía, como se denomina ese nudo logístico, y, sin embargo, ustedes miran para otro lado y se dedican a invertir en otras cosas que no son necesarias o que, al menos, no generan el empleo y la riqueza que necesitan estas tres ciudades.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Contreras.

Señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Señoría, el cinismo del Partido Popular no tiene límites, no tiene absolutamente límite. No solamente se dedican ustedes a asfixiar a esta comunidad autónoma, hemos hecho los presupuestos del año 2015 con 4.000 millones de euros menos, sino que además se dedican ustedes a..., bueno, a generar discursos que no solamente enfrentan a unos andaluces con otros, en lugar de tener un proyecto global de Andalucía, sino que saben ustedes que están contando algo que no es en absoluto verdad.

El compromiso que este equipo de la consejería tiene con la red logística de Andalucía está contrastado en el desarrollo, en el presupuesto de distintos proyectos en el conjunto de la red logística de Andalucía. Sin vender humo, señoría, sin vender humo y planteando que es absolutamente imprescindible y necesario que el desarrollo de esa red logística esté asociado a la implantación de empresas, porque comprenderá usted que no vamos a..., a urbanizar o a desarrollar páramos, y al mismo tiempo que trabajamos en el desarrollo y en la lógica y razonable..., documentos de planificación, porque, si es que no..., no se entiende la manera de gobernar estamos... Termino enseguida. Estamos, hablando con las empresas para que se instalen, efecti-

vamente, en esos nodos logísticos. Más bien les vendría a Andalucía y al Partido Popular defender la electrificación del Algeciras-Bobadilla, que permitirá efectivamente mojar el conjunto de los puertos secos de la red logística de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

---

## 9-14/POC-000793. Pregunta oral relativa al cruce Bollullos-Umbrete con la A-49 en el término municipal de Espartinas, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Pasamos a la siguiente pregunta, relativa al cruce Bollullos-Umbrete con la A-49 en el término municipal de Espartinas, Sevilla. Para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Señora consejera, ¿qué motivos tiene, qué motivos tiene su Consejería para no incluir en los presupuestos el próximo año la intersección norte de Espartinas con la A-49?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.  
Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Raynaud, usted conoce de quién es la competencia del desarrollo de esa vía. No creo que me pueda usted negar que es una competencia del Estado, y, como usted sabe, ha habido un incremento importantísimo en los presupuestos del año 2015, de más de un 150%, en carreteras, y que vamos a licitar, hemos licitado 120 millones en materia de conservación y seguridad vial, y que destinamos el dinero de los andaluces y de las andaluzas a las competencias propias de la comunidad autónoma de Andalucía. Una Administración, una competencia. Parece algo absolutamente razonable.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.  
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—¿Por qué no dice usted la verdad en sede parlamentaria, señora consejera? Ustedes, la consejería de la cual usted es titular, pidieron autorización al Ministerio de Fomento, el 4 de diciembre del año 2011, para hacer ese bucle, esa intersección norte con la glorieta de Merkamueble. Aquí tengo la copia literal en la cual les daban a us-

tedes la autorización. Esto no le vale a usted, lo de cumplir lo que se promete? Usted les pide a los demás que cumplan lo que prometen, pero usted no promete. ¿Es que usted se considera con patente de corso para no cumplir los compromisos de su consejería simplemente porque haya cambiado de titularidad? Ustedes lo solicitaron a la Consejería de Obras Públicas, aquí está el documento. Ustedes, hoy precisamente, hoy en el *BOJA* se ha publicado, precisamente, el plan que le obligó la Junta de Andalucía, un plan de ordenación interprovincial entre Bollullos, Espartinas, para la remodelación de ese nudo, y les obligaban ustedes a esa intersección desglosarla en dos partes: una, en la intersección sur, competencia del Ministerio, y la intersección norte, competencia de la Junta.

No mienta usted, señora consejera, diga la verdad. ¿Sabe usted el importe? ¿También va usted a apelar a los recortes? Pues 500.000 euros cuesta conectar directamente Espartinas con la A-49, Espartinas con la A-49, el único municipio de 19 que cruza la A-49 en toda Andalucía, provincia de Sevilla y Huelva, que no tiene conexión directa.

Diga la verdad y asuma el compromiso no solamente con Espartinas, sino con una parte muy importante de lo que es el conjunto del Aljarafe sevillano. Ese compromiso existe y la contestación por escrito existe. Y la diputación está colaborando con el Ayuntamiento de Espartinas para un viario que termina en esa glorieta, que es vital, señora consejera. Tienen que dar un rodeo de kilómetros y cruzar municipios como el de Gines o como el de Umbrete para poder acceder a la A-49. Es un auténtico suplicio, y el costo, señora consejera, son 500.000 euros, de un compromiso de su consejería. Porque si usted no tenía la competencia, ¿para qué pidió el permiso al ministerio, me lo quiere explicar? Es que no cabe en cabeza alguna, es que es inexplicable. Si usted no tenía la competencia para hacer esa conexión, ¿por qué pide el permiso a la Dirección General de Carreteras para que se lo den? Y se lo dan a usted el día 4 de diciembre del año 2011, y se reparten los costos, una intersección el ministerio, que la ha licitado y la está cumpliendo, y otra intersección la Junta de Andalucía, que una vez más engaña e incumple, y, sobre todo, lo que es peor, el que usted diga hoy aquí...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—... en sede parlamentaria, que no es competencia de la Junta de Andalucía. A su disposición el documento-contestación del ministerio.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, su turno.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señoría, es..., usted lo sabe, un enlace de titularidad estatal, de titularidad estatal. Y, precisamente por eso, por eso hubo que trasladarle el proyecto al Ministerio, para que diera su visto bueno, cosa que no ocurre en el conjunto de carreteras de titularidad autonómica. Es un enlace de titularidad estatal. El Ministerio de Fomento, que el pasado mes de junio, según se ha publicado en la prensa, ha levantado la suspensión de la parte de su enlace, y creemos..., y de su enlace con..., de la obra parada, de la que estaba ejecutando. Señoría, no malinterprete las palabras, de la obra que había iniciado y que había suspendido.

Razones de buen gobierno, razones de eficacia en el dinero público y razones de evitar duplicidades en infraestructuras son las que han llevado a la respuesta que le doy como consejera. Sabe usted que hemos aumentado el presupuesto para el año 2015 en más de un 150% con respecto al año anterior, pero, señoría, va a ir destinado el dinero de los andaluces a las competencias y a la titularidad de las vías autonómicas, porque, en fin, parece lo razonable y son razones de buen gobierno, sin engañar absolutamente a nadie y contando la verdad siempre por parte del equipo de esta consejería.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, consejera.

---

### 9-14/POC-000892. Pregunta oral relativa a la afectación de sistemas de movilidad de Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—A continuación, pasamos a la pregunta número tres con ruego de respuesta oral en comisión, relativa..., perdón, la número cuatro, relativa a la afectación de sistemas de movilidad de Sevilla.

Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Inmaculada Nieto, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Consejera, ¿qué afección a los sistemas de movilidad de Sevilla, con especial incidencia en el transporte público colectivo, tendrá la puesta en funcionamiento de la Torre Pelli?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta, muchas gracias.

Señora Nieto, en primer lugar, plantearle que las afecciones al sistema de movilidad que se derivan de la puesta en funcionamiento del complejo de la Torre Pelli debemos resolverlas de acuerdo con los principios y objetivos de sostenibilidad y eficiencia de los planes aprobados por distintas administraciones. Estamos hablando de un proyecto que supone el desarrollo de más de 89.700 metros cuadrados edificadas, repartidos en 80.400 metros cuadrados de oficinas, 9.000..., más de 9.000 metros cuadrados en comercios y 4.000 plazas de aparcamiento subterráneo en edificación.

Si descendemos a la movilidad específica que genera su puesta en funcionamiento, se ha estimado que la movilidad generada diaria, en su momento de máximo uso, será de 22.507 personas, que se desplazarán según el siguiente reparto modal: peatones, el 21,6%; ciclistas, el 4,4%; transporte público, el 23,2%; vehículos motorizados, el 51%, de los cuales solamente... De estos 11.475 viajes de vehículos motorizados, solamente 2.800 proceden de la ciudad y 6.922 vehículos proceden del área metropolitana.

Con estas conclusiones, para mejorar la movilidad procedente de la ciudad, lo más urgente es mejorar las infraestructuras para el transporte público y el transporte no motorizado, y, en cambio, para la demanda procedente del área metropolitana debe ser optimizada la capacidad viaria para los sistemas motorizados.

El Ayuntamiento de Sevilla, como usted conoce, presentó una propuesta en la que su pretensión principal era la de construir un puente de Torneo a la Cartuja destinado al tráfico motorizado. Una propuesta, señoría, a la que el ayuntamiento se ha lanzado sin tener en cuenta a esta Administración, hasta el punto de presentar un concurso de anteproyecto con intervención de jurado para este nuevo puente. La propuesta, que conlleva una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana, fue aprobada provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento el 24 de junio de este año e informada por esta consejería de forma desfavorable.

¿Y por qué se informó de forma desfavorable? Pues porque esta propuesta afecta no solamente al PGOU sino también que va en contra..., o genera contradicciones con respecto al Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla, aprobado por Decreto 188/2006, de 31 de octubre. Va en contra de distintos planeamientos como el POTAU, la Estrategia Ambiental de Sostenibilidad Urbana, el mismo PERI del puerto de Triana, o la LOUA, que hablan, efectivamente, todos esos planes de ordenación urbanística de la necesidad de abordar la movilidad sostenible y la prevalencia del peatón, el ciclista y el transporte público colectivo.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Nieto.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejera, por la explicación. Bien traído el tema, como antes hablábamos cuando usted valoraba el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Estas decisiones municipales con relación a cómo resolver el incremento de movilidad en torno a la torre, una vez que se produce su apertura, tienen mucho que ver con esas prioridades que siguen estando sobre la mesa de prevalencia del tráfico del vehículo particular en detrimento de la peatonalización, de la bicicleta o del transporte público. En este caso, parece especialmente poco razonable, dado que los datos que usted aporta justifican sobradamente el refuerzo de la accesibilidad peatonal y no motorizada, que es la que va a generar la mayor parte de la movilidad, mientras que el refuerzo para las vías motorizadas tiene que hacerse en atención a que esos desplazamientos, de manera mayoritaria, son los que van a hacer personas que proceden del área metropolitana, es decir, de fuera del casco urbano de Sevilla.

Este es un ejemplo claro del mucho trabajo que hay por hacer y de la mucha necesidad que hay de la Ley de Movilidad Sostenible, y de cómo llevar a lo concreto, desde luego, con medidas que intervengan y den racionalidad a la movilidad dentro de los cascos urbanos..., cómo paralizar o cómo frenar una tendencia demasiado explotada en nuestro país y en nuestras ciudades de prevalencia absoluta del vehículo motorizado frente al transporte público, a la bicicleta o a la peatonalización.

Nos preocupa, además, por la ubicación de la torre esa afectación que tiene también a una de las joyas de esta ciudad, que tiene muchas por fortuna..., pero que la cercanía al centro histórico y algunos de los ele-

mentos que más atractivo tienen para la industria turística, muy potente en esta ciudad, tampoco aconsejan en modo alguno ese modelo de nuevo de facilitar llegar con el coche hasta la puerta de cada sitio.

Por tanto, nos parece muy oportuno que ustedes hayan informado desfavorablemente una decisión que en nada viene a favorecer la movilidad del centro y sí a reproducir esas fotos de atascos, ruidos y humos que, con leyes como la de movilidad sostenible, queremos desterrar en nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, señora Nieto.

---

## 9-14/POC-000893. Pregunta oral relativa a inversión estatal para la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la quinta pregunta con ruego de respuesta oral, que es relativa a la inversión estatal para la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla.

Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Nieto, de nuevo.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Efectivamente, una vez que se ha sustanciado el debate de las enmiendas parciales en el Congreso y en la Comisión de Presupuestos del Senado, ha resultado rechazada la enmienda que, desde el Grupo de la Izquierda Plural, se planteaba para el refuerzo de la dotación presupuestaria de la conexión ferroviaria entre Algeciras y Bobadilla, a pesar de que esa enmienda fue previamente consensuada con el Partido Popular, no solo en el ámbito de Algeciras o de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar o de la Diputación Provincial de Cádiz sino también en el ámbito de este Parlamento andaluz.

Querríamos que nos diera su opinión sobre qué repercusiones va a tener el rechazo de esta enmienda y cómo podría ello afectar al deseo y también al requerimiento europeo de que la obra esté finalizada en el horizonte temporal del 2020.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Señora presidenta, muchas gracias.

Efectivamente, señora Nieto, lo hemos planteado en distintas ocasiones y hemos hablado sobre ello, y es que lo que es absolutamente preciso para que esa mejora, esa modernización de la línea Algeciras-Bobadilla esté en el tiempo que señala la legislación europea, 2020, es necesario que hubiese una redacción de la totalidad de los proyectos constructivos que permitiesen esa visión global del corredor y no ir a impulsos. Lamentablemente, efectivamente, usted informa —lo conocimos por los medios de comunicación— que la enmienda presentada por la Izquierda Plural ha sido rechazada, a pesar de contar con ese consenso por parte

del territorio campogibaltareño. Hablábamos antes de que el Partido Popular con una mano firma el Acuerdo de Antequera y con otra mano lo rompe.

Nosotros consideramos, yo considero, desde el equipo de la consejería, que el Partido Popular pretende que Europa se acabe en Despeñaperros, porque no se puede entender tanto empeñamiento en no desatascar, en no darle futuro y viabilidad a ese puerto de Algeciras. Lo decía antes, nos rebelamos ante esa discriminación al territorio andaluz, al pueblo andaluz. Y vamos a defender y nos vamos a comprometer con el desarrollo de esa vía. Lo anunciamos hace algunos meses, lo hemos seguido planteando en Bruselas, el ir al Tribunal Europeo de Justicia para que, en este caso, el Tribunal Europeo de Justicia haga la justicia que con Andalucía no se quiere hacer desde el Gobierno central.

Parece increíble que Bruselas tenga más claro la importancia que tiene Andalucía en el desarrollo de los corredores transeuropeos que el Gobierno del Partido Popular debería conocer y comprometerse con ese desarrollo.

En definitiva, bueno, es una mala noticia que no se haya aprobado esa enmienda. En los presupuestos ahora vuelven al congreso de los diputados. Y seguimos sin tener un compromiso ni cierto, ni claro, ni evidente, del Gobierno central con el Puerto de Algeciras y con el desarrollo de la economía en esta comunidad autónoma, que, hablábamos antes, es una economía, lamentablemente, periférica y dependiente de Europa. Y que ese cambio de modelo productivo puede tener y debe tener, en el desarrollo de la red logística y de los corredores transeuropeos en Andalucía, el impulso que necesita Andalucía para dejar de ser una economía periférica y ser uno de los centros económicos y sociales del mundo.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Nieto, su turno.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Compartimos su preocupación, señora consejera. No nos parece aceptable este revés, después de haber consensuado un texto muy razonable, que dejaba a criterio del Ministerio de Fomento el incremento económico que fuese procedente, en cualquier caso, para hacer la tramitación administrativa preceptiva, que desbloquee la licitación de obras en ejercicios posteriores.

Ponemos en valor el esfuerzo que su consejería sigue haciendo en las áreas logísticas. Ponemos en valor que, usted lo decía antes, no se pueden urbanizar páramos, pero se sigue haciendo un esfuerzo inversor para tener lista la malla logística para cuando ese tren, efectivamente, esté; pero los costes fijos de implantación de las empresas en zonas tan mal comunicadas ferroviariamente dificulta mucho que nuestros territorios sean atractivos para esas empresas, y eso condiciona el desarrollo de nuestro potencial logístico, la creación de empleo y el afianzamiento de la logística, como una de las patas del nuevo modelo productivo en Andalucía.

Y todo eso, a día de hoy, y hasta que no se demuestre lo contrario, tiene un culpable, en el Partido Popular y en el Gobierno central, al que le debiera pesar en la conciencia tanto el 40% de paro de la comarca, como haber dado una palabra allí y, luego, haberla traicionado en Madrid.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Señora consejera, le queda un minuto, por si tiene usted algo que decir más.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Bueno, plantear que no vamos a desfallecer en ese compromiso con el Campo de Gibraltar. Y que no vamos a desfallecer en el compromiso y en la defensa de los intereses legítimos de Andalucía. En que vamos a llegar hasta el Tribunal Europeo de Justicia, si el Gobierno del Partido Popular sigue empeñado en discriminar y en marginar ese importante puerto, como es el Puerto de Algeciras. Y que, bueno, en los próximos días y semanas veremos la evolución de esa traición del Gobierno central, de nuevo, al Campo de Gibraltar y al puerto más importante que tiene España, y el quinto de Europa en mercancías, como es el puerto de Algeciras.

Desde luego, la sociedad andaluza y, concretamente, tanto la de Antequera como la del Campo de Gibraltar pueden estar seguras del compromiso del equipo de esta consejería, del compromiso del Gobierno andaluz en el desarrollo, en tiempo y forma, de ese corredor, de esos dos corredores, casualmente el mediterráneo y el atlántico, que pasan por Andalucía. Y el compromiso con el cambio de modelo productivo y la capacidad de generar empleo pegado al territorio.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, gracias.

### 9-14/POC-000923. Pregunta oral relativa a soluciones para las corralas de Sanlúcar

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la séptima pregunta. Como hemos quedado, la sexta queda para el último lugar.

La séptima pregunta oral en comisión es relativa a viviendas protegidas... perdón, a las soluciones para las corralas de Sanlúcar.

Para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Mestre García.

La señora MESTRE GARCÍA

—Sí, buenos días, doy por formulada la pregunta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Mestre.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señoría, muchas gracias.

Señora Mestre, la Consejería de Fomento y Vivienda, y, en particular, la Delegación Territorial de Cádiz, respecto a las familias de la corrala de Sanlúcar de Barrameda, ha ofrecido su capacidad para intermediar entre los titulares reconocidos de estos edificios, con el fin de conseguir sucesión a través de alquileres sociales para las familias trabajadoras.

Nos dedicamos, por tanto, a posibilitar que las familias de Andalucía puedan ejercer el derecho humano a la vivienda.

Y, señoría, si tuviésemos la ley para asegurar la función social de la vivienda en vigor, y no recurrida por el Gobierno del Partido Popular, bueno, avanzo que estos problemas no existirían. Y, desde luego, los problemas que está generando esta suspensión de la ley, que es provocar desahucios de familias trabajadoras y provocar que las entidades financieras acumulen un indecente número de viviendas de su titularidad.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Mestre, su turno.

### La señora MESTRE GARCÍA

—Sí, señora consejera, la verdad es que es lamentable escuchar de su boca estas declaraciones, tras una situación dramática y lamentable que están padeciendo más de cuatrocientas personas en Sanlúcar de Barrameda.

Dieciséis corralas son las ya creadas en Sanlúcar de Barrameda, a las cuales ustedes les dan las espaldas, las ignoran y solo anuncian que se ofrecen para mediar.

Eso es escaso, es ningunear estas necesidades sociales. Y, desde luego, dista mucho de la actitud que se tuvo, por parte de su consejería y de usted misma, con la corrala Utopía, en Sevilla, y que tan famosa fue y que tan rápido se solucionó.

Y, desgraciadamente, 400 personas esperan que ustedes, de forma inmediata, pongan pie en pared y den una solución.

Porque, desde luego, este problema no existiría no porque la ley esté en vigor, sino porque verdaderamente el Gobierno andaluz hiciera y construyera viviendas sociales en Andalucía, que es lo que no hace. ¿Por qué no ejecutan los planes de vivienda? Por ejemplo. ¿Por qué no da usted respuesta sobre los mismos? ¿Por qué no da respuesta sobre la falta de inversión en materia de vivienda en la Comunidad Autónoma de Andalucía y deja de mirar, de una vez por todas, al Gobierno de España?

Me gustaría que esa hubiera sido su actitud, y no una vez más confrontar y utilizar una situación tan dramática de cientos de familias para confrontar con el Gobierno dirigido por el señor Rajoy.

Y la verdad es que, sinceramente, entre usted y el Ayuntamiento de Sanlúcar, ese Gobierno de izquierdas que representa al progresismo andaluz y, supuestamente, a los más necesitados, dejan tanto que desear que creo que los ciudadanos están ya altos de titulares y, desde luego, esperan una respuesta mucho más activa y proactiva por parte de usted y del Gobierno andaluz.

Es lamentable cómo ustedes siguen ignorando, al cabo de los meses, a estas familias, sin darles ningún tipo de respuesta.

Para Sevilla hubo soluciones, para Sanlúcar no. ¿Porque no se llama Sevilla? ¿Porque no tiene la repercusión mediática que tuvo la corrala Utopía? ¿Es quizás por eso por lo que ustedes no han hablado todavía de las corralas de Sanlúcar de Barrameda? ¿Por qué no dan la cara? Y no solo interceden... Que, por cierto, podríamos ver ya algunos resultados. Podríamos ver ya algunos resultados...

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Mestre, su tiempo ha concluido.

### La señora MESTRE GARCÍA

—... porque al día de hoy no se ha visto.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Mestre.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Mire usted, en Andalucía hay entre setecientas mil y un millón de viviendas vacías, la inmensa mayoría en manos de las entidades financieras. Ustedes han recurrido una ley plenamente constitucional, ustedes han recurrido una ley plenamente constitucional, y me pide usted que construya viviendas, cuando tenemos entre setecientas mil...

*[Intervención no registrada.]*

Señora presidenta...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, no dialoguen entre ustedes.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Cuanto tenemos entre setecientas mil y un millón de viviendas vacías, en manos de las entidades financieras. Aquellos a los que ustedes les ponen una alfombra roja para que...

*[Intervención no registrada.]*

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, señorías, no dialoguen entre ustedes, dejen que la consejera responda.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—... Educación pública y gratuita es lo que hace falta...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, por favor, no eche usted más leña al fuego.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Pero si esta consejera se caracteriza por no echar leña al fuego. Hombre, por amor de Dios. Si es que no he podido terminar.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, responda usted, por favor.

[[Intervenciones no registradas.]]

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Insisto: en Andalucía, en Andalucía, señorías, hay entre setecientas mil y un millón de viviendas desahabitadas, la inmensa mayoría en manos de las entidades financieras. Han recurrido ustedes una ley con datos falsos, metiendo al Tribunal Constitucional, que permitía que todas esas viviendas salieran al alquiler, al alquiler social, para las familias trabajadoras, a las que ustedes, con las políticas que practican, han menguado su renta familiar disponible. Más de setecientos mil hogares hay que no tienen absolutamente ningún ingreso.

Alquiler social y puesta a disposición de los andaluces y de las andaluzas esas viviendas.

También, señorías, un recurso que está provocando desahucios, también en su municipio, en el municipio de Sanlúcar. Y todos los desahucios que se provocan en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y que no somos capaces de paralizar, porque ustedes han recurrido esa ley, tienen hoy el rostro del Partido Popular.

No enfrente a los trabajadores, señora, ni a las trabajadoras por vivir en distintos territorios.

Y los señores del Partido Popular escriban o repitan cien veces: el realojo de la Corrala fue justo y legal. Lo dice un auto del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, su tiempo ha acabado.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

## 9-14/POC-000931. Pregunta oral relativa a la vía ciclista Peligros-Pulianas, Granada

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos a la pregunta número ocho, relativa a la vía ciclista de Peligros-Pulianas, Granada. Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Mateos Ortigosa.

La señora MATEOS ORTIGOSA

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, los usos que las sociedades modernas adoptan en todas sus facetas tienen repercusiones transversales que deciden la calidad de vida de sus ciudadanos y el futuro de próximas generaciones, de manera que la decisión pública de cómo los ciudadanos se mueven en su entorno no es una decisión banal.

La elección de un sistema de transporte personal, barato, saludable y ecológico incide en la economía de las poblaciones, en el sistema sanitario y en la sostenibilidad de los recursos. En este marco se circunscribe la decisión de implementar una red vial ciclista, es decir, un espacio determinado, transitable en bicicleta con seguridad y funcionalidad, y que articule territorialmente el transporte personal.

En esta línea, desde la Junta de Andalucía se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta mediante el Decreto 9/2014, mediante el cual se pretende propiciar un mayor uso de este medio de transporte. Es una apuesta definitiva a favor de la movilidad sostenible. Las bondades del uso de la bicicleta son más que conocidas, pero desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que este es un momento más que oportuno para que, desde las diferentes administraciones y cada una en el nivel competencial que le corresponda, apuesten por su uso y su integración en la vida normal y cotidiana diaria de todos los ciudadanos. Es otra forma de transporte, totalmente sostenible, es una nueva cultura sobre la movilidad, que se está implantando en las sociedades más avanzadas.

Dentro del Plan Andaluz de la Bicicleta, en la provincia de Granada son varias las actuaciones planteadas, habiendo comenzado la primera de ellas, que es el carril bici que conecta Peligros con Granada. Se trata de una vía ciclista de 2,5 metros de ancho, con medio metro de cuneta y una acequia paralela y una longitud total de cinco kilómetros.

Peligros y Pulianas son dos municipios ubicados en el área metropolitana de Granada, a escasos cinco kilómetros de distancia. Y, aunque no son consideradas ciudades dormitorio, sí que han tenido desarrollos poblacionales importantes, lo que lleva consigo que gran parte de la población, pues universitarios, estudiantes de grados medios, así como otros ciudadanos que se desplazan para cuestiones de ocio, esparcimiento, compras o trámites administrativos a la capital, necesiten una vía de comunicación. Su ubicación en el margen derecho de la carretera A-44, dirección Jaén, imposibilita en un primer momento un acceso directo a la línea del metro de Granada en la estación del municipio de Albolote. Permítame la expresión de que sobre todo los vecinos de Peligros nos hemos quedado con la miel en los labios al tener un acceso más directo a esa estación.

Por todo ello, el carril bici, cuya ejecución está en marcha, vemos que está suscitando gran interés por parte de los vecinos y vecinas, pero se plantean determinadas cuestiones. ¿Existirá un carril adicional para los caminantes? ¿Está previsto el acceso a los propietarios de fincas colindantes sobre lo que se denomina el Camino de la Rata, que es el que se utiliza para este vial? ¿Se ha previsto la pérdida de estacionamientos o cambios por el estrechamiento que sufre en el tramo de vía urbana que corresponde al municipio de Peligros? ¿Se ha firmado ya el convenio con Granada capital, que sería lo complementario?, porque una vez que llegas a Granada en bicicleta, que puedas seguir circulando dentro de la capital. Y algo que también suscita preocupación por parte de los vecinos, y es el no uso por parte de motocicletas de ese vial.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Mateos, lo siento, pero su tiempo ha acabado.

### La señora MATEOS ORTIGOSA

—Termino. Bueno, termino ejecutando la pregunta de cuál es el grado de ejecución que tiene el carril bici. Gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Mateos.  
Señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

El grado de ejecución que tiene esa vía, la vía ciclista entre Peligros y Pulianas está a un 90%. Lógicamente, como todas las vías ciclistas que se han desarrollado en Andalucía tienen esa visión global de seguridad, de conectividad y de universalidad, es decir, que todas las personas puedan acceder por él en condiciones de seguridad. La vía ciclista... Su desarrollo a un 90% tiene la construcción de la vía ciclista, la señalización y, lógicamente, el aparcamiento para bicicletas y el que sea una vía útil para el conjunto de los ciudadanos. Está prevista la construcción de esa vía ciclista a un 90% de ejecución, que tiene 2,4 kilómetros, una mejora de la conexión intermodal mediante la conexión del carril bici con las paradas de autobús, una construcción de una [...] de descanso y un prisma de comunicaciones.

Fue adjudicada el pasado mes de julio del año 2014 por un valor de 506.000 euros. Y, como le digo, tiene un grado de ejecución del 90%. No es la única vía de carácter metropolitano que hemos considerado prioritaria en la provincia de Granada, está también la vía de Cenes con el área metropolitana de Granada, que contempla en este caso un itinerario de 1,8 kilómetros a través de la travesía de Cenes, así como la conexión con la senda de Pinos de Genil a la capital, que, en este caso, tiene una inversión de 530.000 euros.

Y también la otra vía ciclista importante, aquí contemplada como prioritaria, es la de Armilla y Las Gavias, en este caso, con una longitud de tres kilómetros en esa área metropolitana.

En total, el Plan Andaluz de la Bicicleta en el área metropolitana de Granada prevé construir 69,9 kilómetros con esa visión global de red y, bueno, pues con esa conexión futura al desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta en Granada es una mejora sustancial, un cambio a mejor y una revolución lo que se produce en las capitales donde estamos firmando. Estamos seguros de que Granada también se sumará a ese cambio.

Y decirles que el plan avanza superando todos los prejuicios iniciales que tenía cuando se presentó este Plan Andaluz de la Bicicleta. Ya se han firmado con seis ayuntamientos —Almería, Córdoba, Huelva, Jerez, Algeciras y Cádiz—, hemos alcanzado un acuerdo con el Ayuntamiento de Sevilla para firmarlo en enero, de manera que también el ayuntamiento y la ciudad de Sevilla, que es pionera en ese desarrollo de la alternativa real al coche, que es la bicicleta, bueno, pues ampliará y mejorará la red de vías ciclistas que ahora mismo disfruta la ciudad.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

---

## 9-14/POC-000932. Pregunta oral relativa a conexión de la estación Ave de los Pedroches con los municipios de Pozoblanco y Villanueva de Córdoba

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la pregunta número nueve, en este caso, relativa a la conexión de la estación Ave de los Pedroches con los municipios de Pozoblanco y Villanueva de Córdoba.

Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Vioque Zamora.

La señora VIOQUE ZAMORA

—Gracias, presidenta.

El pasado 29 de marzo, se puso en funcionamiento la estación Ave los Pedroches, por cierto, con un éxito no esperado, y a pesar de la falta de trenes y de horarios que se adapten a las necesidades reales de los usuarios. Como digo, son alrededor de cien viajeros diarios los que utilizan el tren, hecho que sin duda pone de manifiesto que esa reivindicación histórica era acertada y que el esfuerzo que ha hecho la Junta de Andalucía con una inversión de unos once millones de euros demuestra la prioridad para este Gobierno andaluz de la estación. Aunque durante mucho tiempo de estas reivindicaciones hemos tenido que oír de todo y también hemos sufrido las declaraciones de dirigentes del Partido Popular, concretamente de su presidente en Córdoba, el señor Nieto, en las que decía que esta estación no era una prioridad y que no se consideraba ni rentable económicamente y, por supuesto, socialmente, que parara el tren.

Pero, lo siento, es rentable tanto económica como socialmente. Pero, bueno, para sus señorías del Partido Popular la foto sí les es rentable. Y tengo que decirles que desde que se puso en funcionamiento esta estación no han parado de hablar de iniciativas, siempre con la implicación solo y exclusivamente de la Junta de Andalucía, sin tener en cuenta ninguna otra Administración en la que ellos gobiernan. Y también han solicitado un plan de movilidad, como digo, para la rueda de prensa y la foto, foto para anunciar que se presentaba la iniciativa, foto para presentar la iniciativa. Pero luego, cuando toca traerla a esta comisión, parece que ya no es tan importante y que ya no es una prioridad y se queda en el cajón. Pero, bueno, yo entiendo que los ciudadanos serán los que tengan que tomar nota.

Para el Partido Socialista y para este Gobierno sí se considera importante este plan, y así se ha puesto de manifiesto con el anuncio, el pasado 7 de noviembre, desde la Dirección General de Movilidad, y tras una reunión con alcaldes de la comarca... También tengo que decir que alcaldes socialistas, porque mucho interés, mucho posicionarse en las redes sociales, pero aquí a esa reunión no apareció ningún alcalde del Partido Popular, que tan preocupados estaban por este plan de movilidad. Pero, hecha esta puntualización, sí quiero decir que, tras esa reunión, se anunció que en los primeros días de diciembre se pondría en marcha una línea de autobús que uniría la estación con las localidades de Alcaracejos, Pozoblanco y Villanueva de Córdoba. Por lo tanto, consejera, hoy, desde el Partido Socialista, desde el Grupo Parlamentario Socialista, le queremos preguntar en qué consiste y cómo se va a articular dicha conexión, y también qué previsiones son las que tiene la consejería acerca de los viajeros que utilizarán dicha línea.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Vioque. Advertirle que ha consumido usted su tiempo, ¿eh?  
Señora consejera, para contestar, tiene usted la palabra.

## La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, la parada del tren en Los Pedroches es una conquista de una comarca entera, movilizada hasta la extenuación, prácticamente, que consiguió que el tren parara en Los Pedroches, con todo lo que ello supuso.

Efectivamente, el pasado 7 de noviembre, tuvimos una reunión más de las múltiples que estamos teniendo en el territorio, al objeto de establecer dos necesidades, o dos consideraciones: una, una conexión de transporte público colectivo que permita acercar a los ciudadanos y ciudadanas de la comarca, y aquellos que lleguen a la estación de Ave, que, como usted sabe, está a 12 kilómetros de Villanueva de Córdoba. Y, bueno, estamos ultimando las cuestiones jurídicas para poder, efectivamente, presentar, de manera inmediata, ese transporte. Al mismo tiempo, para poder dar cobertura a esa necesidad, se hicieron trabajos y estudios.

Preguntaba usted por cuál es la captación futura que se prevé. Los trabajos de campo terminaron en noviembre, y los datos arrojan que hay algo más de treinta y nueve mil viajeros al año que podrían ser susceptibles de utilizar esa línea de autobús.

Y hay distintos escenarios: una captación del 75% de esos usuarios —estaríamos hablando de 29.291 personas—, del 50%, con 19.529, o el 25%, 9.764.

Les decía que estamos ultimando detalles del carácter jurídico para poner en marcha esa línea, que cumpla, efectivamente, con esa necesidad de conectar la estación de autobuses con los municipios más importantes de la comarca. Y, por otro lado, en paralelo, hemos ya adjudicado, desde la Dirección General de Movilidad, un estudio para abordar la movilidad completa de la comarca de Los Pedroches; una comarca, como usted conoce, muy extensa, con un buen número de municipios. Y ese plan de movilidad, al que ya hemos adjudicado su estudio y redacción, tendrá una temporalidad para presentarlo a la consejería de dos meses, y, a partir de ahí, podremos abordar cuáles son las necesidades concretas del conjunto de esa comarca a través de ese plan de movilidad. Así es que cumplimos también esos compromisos que adquirimos por la ciudadanía y con el objetivo, efectivamente, de poder dar un transporte público colectivo a los distintos usuarios que, afortunadamente, de una manera muy numerosa e importante, utilizan esa estación de tren de Villanueva de Córdoba, la estación del Ave.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

## 9-14/POC-000921. Pregunta oral relativa a viviendas protegidas en el centro de Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos a la última pregunta de la comisión, relativa a viviendas protegidas en el centro de Sevilla. Y para hacerla tiene la palabra su portavoz, la señora Alicia Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta, por alterar el orden del día, para que los vecinos puedan atender la respuesta de la consejera.

Señora consejera, ¿cuándo va a entregar, a los vecinos de la calle Vírgenes, los garajes que llevan esperando durante diecisiete años, y a qué precio?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Martínez.

Veo que ha entendido usted que la redacción de su pregunta no era exactamente la realidad, porque desde el equipo de AVRA llevamos trabajando para poder trasladar esos garajes.

Desde el inicio de esta legislatura comenzamos a trabajar para reconducir la situación de esos garajes, y ahora mismo le puedo decir que se ha elaborado un proyecto de mejora del aparcamiento, y se contratan obras de servicios necesarios para su ejecución. Y así se ejecutan..., de comercialización de estos garajes, bajo las siguientes premisas:

Las plazas no se ofertarán en venta, sino en alquiler, por períodos de tres, cinco o diez años, con escala de renta en función de esos períodos de alquiler.

Se fijará una limitación en los precios de los alquileres, tanto mínima como máxima.

Se tendrá en cuenta el criterio de cercanía, para que en el acceso a las plazas, cuando se certifique adecuadamente la residencia en la promoción y alrededores, la proximidad de la vivienda otorgue una prioridad.

Se está gestionando, actualmente, después de varias reuniones que hemos tenido con los vecinos, la contratación del suministro eléctrico y de agua, con la exigencia, por parte del ayuntamiento, de que se modifique la situación de la toma de incendios, no coincidiendo con la postura que defiende AVRA, ya que la promoción —como usted sabe— cuenta con licencia de primera ocupación.

Ya está disponible la licencia de vado otorgada por la Gerencia Municipal de Urbanismo, que nos otorgó el pasado 24 de septiembre. El último contacto entre AVRA y los vecinos y vecinas de la promoción se ha celebrado este mismo lunes pasado, y se les ha informado de todo el proceso seguido hasta ahora de las actuaciones que quedan pendientes y sobre los criterios de la agencia para poner, finalmente, en uso estas plazas de garaje.

En el encuentro, se ha llegado al acuerdo con los vecinos de que serán informados de todos los pasos que se vayan dando en orden a poder, efectivamente, dar uso a ese garaje de la manera más rápida posible y con todas las actuaciones que ya hemos hecho para poder hacerlo.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señora Martínez.

## La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señora consejera, tres minutos es muy poco tiempo para exponer los diecisiete años de desesperación y abandono que sufren estos vecinos.

Usted se ha referido antes a su modelo y a la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, para soltar el mitin contra el neoliberalismo y neocapitalismo, y ustedes, sin embargo, dicen que vienen a cambiar. Y yo les digo que no hay nada más insostenible que mantener, durante todo este tiempo, 63 viviendas en el centro histórico de Sevilla, en donde es absolutamente necesario un aparcamiento, y, mientras tanto, mantenerlo cerrado. Y le digo que han estado engañando a los vecinos, porque ustedes no les han atendido hasta que el Partido Popular no ha registrado esta pregunta.

Y le digo que es usted ultraneoliberal —todo eso que usted dice—, porque ha sido usted la que ha colgado este cartel de «se vende» a los vecinos, porque es lo que ha hecho ahora, decir que los va a subastar. Les han dicho que un coche es un artículo de lujo, pero, sin embargo, ustedes, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, están aparcando allí sus vehículos de forma ilegal y aprovechándose de esa situación; además, sin pagar absolutamente nada y negándoles a los vecinos el acceso a un espacio que les corresponde, porque disponen de instalaciones absolutamente fundamentales, como puedan ser el aljibe o los cuadros de instalaciones.

Están ustedes actuando pisoteando los derechos de los vecinos, abusando de los inquilinos y disfrutando de los privilegios que ustedes pretenden tumbar. Disfrutando de esos privilegios.

Y les han dicho, además, que el alquiler rondará los ochenta euros —es decir, precio de mercado, señora consejera—, hasta el 200% del precio que pagan por el alquiler de la vivienda.

Ustedes saben que otras viviendas sociales lo que pagan son otras cantidades. Mire, hace diecisiete años, una vivienda de dos dormitorios pagaba 42 euros por vivienda y nueve por el alquiler del aparcamiento, y ustedes ahora pretenden cobrarles hasta diez veces más, y además sacándolo a subasta a estos vecinos.

Por tanto, señora consejera, si usted tiene un mínimo de coherencia y además respeta la ley de las viviendas sociales, comprométase aquí y ahora con los vecinos que les están escuchando y entregue los garajes a la mayor

brevidad y en las condiciones en las que salieron vinculados a las viviendas sociales. Porque, de esta manera —y al precio, por supuesto—, señora consejera, usted sí estaría haciendo una gran obra a favor de la movilidad sostenible y, sobre todo, a favor de estos vecinos que necesitan una respuesta desde hace ya más de diecisiete años.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

No solamente AVRA no tiene privilegios, sino que hemos desterrado los privilegios de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, y usted lo sabe. No utilice argumentos completamente demagógicos, porque usted sabe —fehacientemente lo sabe— que en AVRA hemos acabado con los privilegios, igual que sabe que ni los garajes ni los trasteros estaban vinculados a esas viviendas; viviendas a las que se les otorgó la calificación definitiva en marzo del año 2011.

Y usted es especialista en tratar de traer a esta comisión, o a preguntas de Pleno... o intentar culparnos de problemas que se generaron con anterioridad y que nosotros estamos resolviendo, señora Martínez. Nos hemos reunido con los vecinos, ese cartel ya sabe usted que no está, que lo que vamos a hacer es alquilar los garajes, se lo he dicho. No se agarre usted a una foto, agárrese usted a lo que le está diciendo la consejera. Esos garajes se van a alquilar, en función de la cercanía, por 3, 5 y 10 años. Y, efectivamente, se les va a dar esa función para la que se construyeron esos garajes, pero que no estaban asociados a las viviendas. Y usted lo sabe, como lo saben los vecinos. Y, efectivamente, el compromiso y todos los trabajos y todos los pasos que hemos ido dando son para que esos garajes se puedan alquilar de manera inmediata. Y esos son los trabajos que estamos..., y los pasos que se están dando desde la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía en conexión con los vecinos y vecinas.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, consejera.

Bien, pues, terminamos con este punto del orden del día las preguntas. Hacemos un receso de unos pocos minutos para despedir a la consejera y comenzamos enseguida.

Gracias.

[Receso.]

## 9-14/PNLC-000193. Proposición no de ley relativa a la carretera de Almensilla, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, reanudamos la comisión. Empezamos con las proposiciones no de ley. La primera proposición no de ley, relativa a la carretera de Almensilla, en Sevilla. El proponente es el Grupo Parlamentario Popular Andaluz y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, traemos a debate esta proposición no de ley que contempla, a priori, una mejora del viario que comunica Almensilla y Mairena del Aljarafe. Esta unión de apenas cinco kilómetros de distancia se lleva a cabo por dos viarios: la A-8054 y la A-8055, que confluye con la anterior a escaso un kilómetro de la llegada de Almensilla y coincidiendo con el discurrir del arroyo Pudío. Obra que, por cierto, o río que originó el que hubiera que hacerse unas obras de urgencia a consecuencia de los daños producidos por su desborde hace un par de años y que también fue objeto de tratamiento en esta Cámara.

La citada carretera es una carretera estrecha, sinuosa, con carencia de arcenes, con un trazado ciertamente..., lindando con numerosas propiedades privadas, urbanizaciones, viviendas y establecimientos agrarios de todo tipo. Y un viario que, según el aforo del año 2008, ratificado en el presente año 2004, llega a tener, en algunos tramos, una intensidad entre 5.000 y 7.500 vehículos diarios.

De las pocas características técnicas que reunía y que reúne este viario, yo creo que es consciente la Administración, desde el punto y hora que en el POTAUS, en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla aprobado en el año 2008, ya se contemplaba su posible desdoble, su posible intervención en la misma, incorporando una plataforma reservada de transporte que, además, permitiría el poner a un tiro de piedra la parada de metro existente en Mairena del Aljarafe con los vecinos de Almensilla, de Palomares, incluso de la parte, diríamos, más meridional del Aljarafe.

Pues bien, esta carretera, obviamente, está necesitada de una intervención. Nosotros somos conscientes de las dificultades económicas y financieras que, en estos momentos, las administraciones tienen sobre sí, pero no es menos cierto que el riesgo que tienen los que utilizan esta carretera, los usuarios, no le va a la zaga a esa posible carencia económica. La última estadística de la Dirección General de Tráfico, a fecha 11 de junio del año 2014, ya estaba hablando de 22 accidentes en los últimos tres años. Y debo decirle a su señoría que, con posterioridad a esta estadística, se produjo un accidente importante con cinco heridos, dos de ellos menores, una vez más en esta carretera que está [...] en estos momentos en este debate.

Por lo tanto, señorías, a modo de resumen y por finalizar, nuestra proposición no de ley lo que pretende es que dentro de las posibilidades económicas y de inversión por parte de la Consejería se inicien las actuaciones necesarias que permitan mejorar su trazado, bien con el ensanche, con la ejecución de los arcenes,

con la eliminación de curvas... Lo ideal, evidentemente, sería el llegar a la solución que contemplaba el POTAUG, que era la instalación de ese carril reservado, ese bus-VAO para esa carretera, pero, repito, siendo conscientes de las limitaciones, proponemos esta proposición no de ley abierta, de instar al Consejo de Gobierno a que inicie actuaciones necesarias que permitan mejorar ese trazado, estoy seguro de que los vecinos de los municipios del Aljarafe, de Almensilla y de la zona más meridional del Aljarafe, nos lo agradecerán como servidores públicos y defensores del interés general de los ciudadanos.

Muchas gracias, señora presidenta.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

A continuación, para el debate, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Tal y como ha expuesto el proponente en nombre del Grupo Parlamentario Popular, ninguna de las obras pendientes pueden escapar a las dificultades presupuestarias que atraviesa la Administración para poder afrontarlas, y que en ningún caso quieren decir que no sean importantes o necesarias, pero estos recursos limitados han obligado a establecer unas prioridades que, en el ámbito de las carreteras, están concentradas en los próximos meses en la seguridad y en el mantenimiento de las infraestructuras vigentes.

No obstante, el proponente ha situado el debate en unos términos que entendemos que son perfectamente asumibles desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y esta, como otras muchas, debiera estar entre las prioridades de la consejería cuando la disponibilidad presupuestaria permita acometer esas mejoras que ha relatado el proponente y que, desde nuestro grupo, compartimos como necesarias. Igualmente, ese cumplimiento de la memoria económica en esos programas de transporte público, en el POTAUG de la plataforma reservada para el transporte público, que estaba pendiente de realizar, fijado en ese decreto en el medio plazo, es decir, entre cuatro y ocho años después de la aprobación del plan. Esa plataforma de transporte público nos parece también más que necesaria y esperamos que los esfuerzos de la consejería con una situación presupuestaria mejor que la actual permitan afrontar también ese compromiso.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Para posicionar al Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Alfonso Rodríguez.

## El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Muchas gracias, presidenta.

Igualmente comienzo como la portavoz de Izquierda Unida porque creo que es un paso importante y a resaltar que el portavoz del Grupo Popular inicie su intervención diciendo que es consciente de las restricciones presupuestarias que tienen las administraciones públicas en general, en estos momentos. Por tanto, bienvenido, creo que es la primera vez que en sus intervenciones introduce este elemento, que no es un matiz cualquiera, sino que es un elemento central a la hora de poder acometer cualquier tipo de infraestructura, porque si bien es cierto que en materia de infraestructuras y en la Consejería de Fomento y Vivienda ha habido un aumento de casi 120 millones para obras, suelen ser todas obras de mantenimiento y de mejora de las ya existentes, y también una parte importante, como no puede ser de otra manera, en la finalización de obras iniciadas que hubo que parar por mor de las restricciones presupuestarias impuestas tanto por Europa como por el Gobierno de la Nación, de uno u otro color, no me voy a parar en ello, por la crisis económica a la que todavía hoy gravemente nos estamos sometiendo todos los ciudadanos.

Y, más concretamente, esas reflexiones en este presupuesto, como se ha dicho anteriormente, son de 4.000 millones de euros menos que el Gobierno de la Nación, que el Gobierno del Partido Popular ha enviado para el presupuesto de 2015 a Andalucía. Eso significa, sin duda, que nos vemos obligados los andaluces, y este Gobierno especialmente, a ser más sensibles con las personas que con las cosas. Tenemos que destinar, por tanto, más esfuerzo y concentrar más esfuerzos presupuestarios en la salud, en la educación y en la dependencia.

No obstante, aun así, pensamos que la iniciativa es correcta, que la iniciativa es correcta y que debe ir acompañada con la consciencia de esas restricciones presupuestarias que al principio mencionaba, y, por tanto, le proponemos y le añadimos una enmienda in voce que espero que sea aceptada, que al final de la proposición no de ley diga que se realice a la mayor brevedad posible y cuando haya disponibilidad presupuestaria.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez.

A continuación tiene la palabra, para terminar el debate, el señor Raynaud.

## El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias a los portavoces de los partidos que sustentan al Gobierno. Terminaba el portavoz del Partido Socialista con una enmienda in voce que nosotros no tenemos ningún inconveniente en aceptar, entre otras cosas por la propia coherencia de mi planteamiento inicial. Por lo tanto, vaya, con la aceptación, mi agradecimiento a este posicionamiento favorable para sacar adelante esta proposición no de ley. Pero sí me permitirán sus señorías que, por supuesto, no pueda estar de acuerdo en algunas de las apreciaciones que

se hayan podido hacer y que, a la hora de llegar y de establecer las restricciones y también de fijar las prioridades, hay algunas prioridades que favorecen más que otras. Y yo le recordaría al portavoz del Partido Socialista que los Presupuestos Generales del Estado, en materia de infraestructuras en Andalucía, son seis veces los que Dedicó el gobierno de la Junta de Andalucía, teniendo como tiene las competencias la propia Junta de Andalucía. Y que, como hecho concreto y sin ir más lejos, y hemos hablado de una intensidad de tráfico de esta carretera de entre 5.000 y 7.500 vehículos al día, fíjense, señorías de Izquierda Unida y del Partido Socialista, que probablemente esa cifra se aumentará de una manera considerable a partir del año 2016 porque justo, justo donde coincide el cruce con el río Pudio y la SE-40, asumida por el Gobierno de la Nación, será finalizada precisamente a finales de 2015, principios de 2016, en el tramo correspondiente entre Espartinas-Almensilla y Coria del Río, y coincide exactamente el cruce, justo aproximadamente, por donde discurre el río Pudio. Lo que quiere decir que, con ese compromiso del Gobierno de España, esta carretera todavía va a tener más tráfico y, por lo tanto, más necesidad de que la Junta de Andalucía asuma sus compromisos, asuma sus competencias, asuma sus responsabilidades y mejore el trazado de esta carretera. Porque esa zona, en el viario que tiene competencia el Gobierno de la Nación, ha sido asumida, las obras se están en este momento ejecutando y, muy pronto, veremos finalizado ese tramo de la SE-40, repito, que cruza precisamente por la parte en un paso elevado, superior, a la unión de la A-8054 y a la A-8055.

Pero hoy, y en esta intervención, lo que es motivo, repito, es de satisfacción y de agradecimiento, y, por lo tanto, termino como empecé, agradeciéndoles a los portavoces, a la portavoz y al portavoz de Izquierda Unida y del Partido Socialista, su apoyo a esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

¿Entiendo, entonces, que se acepta por todos los grupos la enmienda in voce que ha hecho el señor Rodríguez? De acuerdo, pues así lo votaremos al final.

## 9-14/PNLC-000275. Proposición no de ley relativa a la variante A-483 del Rocío, Huelva

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a variante A-483 del Rocío, Huelva. Tiene la palabra, para ello, la portavoz de la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Rocío Rodríguez.

### La señora RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Hoy traigo de nuevo a esta comisión un tema que afecta a mi territorio, al pueblo de Almonte y, más concretamente, a la aldea del Rocío. Y, ante todo, me gustaría saludar a los vecinos y a las vecinas del Rocío, de Almonte y de Matalascañas, que me consta están siguiendo el debate, como también a mis compañeros y compañeras concejales del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Almonte.

Y, bien, la A-483 cuenta con una variante que circunvala el Rocío y conecta los núcleos de población de Almonte y Matalascañas. La actual situación de esta variante está teniendo unos efectos bastante negativos en la vida cotidiana de los vecinos y las vecinas y los visitantes que se acercan a esta localidad. La problemática surge a partir de este verano, de julio de 2012, con la inauguración de este trazado de la variante del Rocío, un proyecto que se diseñó en su día para dar solución a un conflicto de seguridad y de accesibilidad.

Quiero dejar claro que no pretendo eludir las responsabilidades y las decisiones que se tomaron en su día para ejecutar un proyecto que pretendía dar solución a la alta densidad de tráfico que circulaba por esta vía. Es más, hubo un proceso de participación bastante amplio a través de la Mesa de la Sostenibilidad, donde todos los agentes sociales, políticos y económicos estuvieron presentes. Pero nadie tuvo la visión necesaria para saber que hoy la variante es un serio conflicto que ataca de forma muy directa a los vecinos, a los visitantes, a los comercios y a las hermandades del Rocío.

Fue importante que ese proyecto saliera adelante en su día gracias al acuerdo, al diálogo y al consenso de todos, y también la capacidad de encontrar un equilibrio para todos los usos que tenía el territorio. Y se diseñó un proyecto —como digo— desde la más escrupulosa sensibilidad ambiental. Era imprescindible vertebrar la comarca de Doñana con vías de comunicación que hiciesen compatible el desarrollo con el medioambiente.

El proyecto sobre el plano resultó para todos de gran utilidad, pero una vez ejecutado, y bajo la experiencia que llevamos de dos años de funcionamiento, pues, los resultados no han sido los esperados ni han cumplido con las expectativas que se pretendía: se han maximizado los problemas de atasco, de seguridad y de evacuación, además de que ha condenado la economía de este núcleo urbano.

Es posible que esta variante haya dado solución —y así lo entiendo— a los problemas de tráfico de los vehículos que van dirección a Matalascañas, pero es cierto que el Rocío ha quedado totalmente aislado desde que se cerró al tráfico la antigua carretera. El Rocío ha quedado ahora con una única entrada y salida, además de tener que atravesar hasta tres rotondas para poder llegar al núcleo urbano.

La propuesta que hoy traemos a debate no pretende eludir o bordear la legalidad en ningún caso; pretende dar solución a un conjunto de problemas que afectan muy directamente —como digo— a este territorio y pretende traer al Parlamento la voz y el sentir de todos los vecinos y vecinas, y de todas las personas que nos visitan a lo largo del año. La variante del Rocío supone un tema de máxima importancia por la envergadura y el volumen que conlleva para este territorio. Tiene que ver con la economía, con la cultura, con el medioambiente, con la sociedad, con el turismo, con el paisaje y con la seguridad del municipio.

Tenemos ante nosotros un conflicto de seguridad, de economía y un conflicto social a gran escala por la relevancia que mantiene, a lo largo de todo el año, este núcleo urbano. No estamos ante una carretera cualquiera, es una vía con un gran tráfico principalmente concentrado en los meses de verano, en los fines de semana, en las peregrinaciones especiales que hacen las hermandades, o la propia romería del Rocío, que llega a soportar un tránsito de más de veinte mil vehículos al día. Una aldea que se convierte en la capital de Andalucía por unos días, con una afluencia de personas que ronda el millón y que cuenta con un plan especial de seguridad, como es el Plan Romero de la propia Junta de Andalucía. Es cierto que se han tomado medidas puntuales a raíz de estas grandes concentraciones y que han vuelto a reabrir la antigua travesía como una solución parcial, y también como evidencia de la inoperancia de esta variante.

Pero no queremos una solución parcial; queremos una solución definitiva. Son medidas que rectifican solo momentos puntuales. Pero ¿qué pasa con los vecinos que viven allí durante todo el año? ¿Qué les decimos a los pequeños empresarios y a esos pequeños comerciantes que están viendo bloqueadas su actividad económica, llegando incluso a cerrar sus negocios? Insisto, el problema no requiere de soluciones puntuales sino de soluciones definitivas y urgentes.

Otro de los elementos importantes de esta situación y generador de debate, de movilizaciones y controversia este verano fundamentalmente es el Puente de la Canaleja, un lugar emblemático y de paso de hermandades de Cádiz. Es una vía paisajística, como ventana de la marisma, un observatorio natural de aves y un balcón del espacio natural de Doñana. Además, es uno de los accesos que se cierra con la variante, y un objetivo de demolición que revolucionó a un millar de personas para evitar su derrumbe, provocando esta noticia un Pleno extraordinario en el propio Ayuntamiento de Almonte, donde, por unanimidad, todos los grupos políticos aprobamos instar a la Junta de Andalucía la no demolición del puente y a buscar alternativas de acceso.

Esta acción correspondía, según informó la consejería, a dar cumplimiento a la declaración de impacto ambiental del proyecto. Pero, gracias a la acción ciudadana, la demolición de ese puente se paralizó hasta encontrar una alternativa de acceso a Matalascañas. Pero ya han transcurrido, señorías, varios meses, y seguimos sin respuesta por parte de esta consejería. Y los vecinos siguen con la incertidumbre de saber qué es lo que va a pasar.

Señorías, no podemos permitir que una infraestructura de 16 millones de euros se conciba como un freno al desarrollo socioeconómico de esta zona, que genere un contundente problema de seguridad. Y no lo digo yo, lo dicen los informes que tengo en mi poder: lo dice el 112, lo dicen los bomberos, lo dice la Guardia Civil de Tráfico... Y todos coinciden en que es necesario habilitar de más accesos a la aldea del Rocío, y de buscar una solución que sea factible, que sea definitiva y, por supuesto, que sea urgente.

Me consta que se está trabajando desde la consejería, pero necesitamos fechas y cuantificar económicamente esas acciones, y no estar eternamente diseñando mientras persisten los problemas para los vecinos.

Los ciudadanos necesitan conocer en qué momento estamos, hacia dónde vamos y qué estamos haciendo para solucionar este conflicto. Y por ello pido el apoyo de todos los grupos políticos representados en esta Cámara, para que, con el máximo consenso, podamos llegar a la solución de este problema cuanto antes.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Rodríguez.

Para continuar el debate, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Sumarnos, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al saludo a los vecinos y vecinas de la zona en la que se encuentra la infraestructura objeto de este debate. Y felicitarles... Tienen la fortuna de vivir, efectivamente, en una de las zonas más bellas de nuestra comunidad autónoma, y que tiene precisamente en su diversidad y en su belleza, uno de los grandes atractivos y, por tanto, uno de sus motores económicos, que, efectivamente, debe ser protegido y explotado con criterios y con talento.

Lo cierto y verdad es que, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no solo no tenemos ningún inconveniente en respaldar alguna de las cuestiones que se plantean en la proposición sino que nos parecen más que razonables. La proponente también comentaba que ya sabe que se está trabajando en ellas. Sobre algunas de las otras, hay que hacer alguna consideración, que aporte con el ánimo de situar no solo el relato de las cosas sino también las responsabilidades de lo sucedido.

El anteproyecto de la variante sobre la que estamos hablando, y de aplicación tan escasamente exitosa, como se nos ha referido por parte de la proponente del Grupo Parlamentario Socialista, data del año 2006. Y, efectivamente, se hizo mediante un proceso de participación pública, con una cuantificación económica del entorno de los dieciséis millones de euros, que están ejecutados en su práctica totalidad.

Esa obra, que está expresamente recogida en el Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana, y que se aprobó mediante decreto de 2003 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Administración gobernada entonces también por el Partido Socialista, recogía, en el *Boletín Oficial de la Junta*, con fecha 22 de febrero de 2004, en el artículo 25: «Las actuaciones que dieran lugar a tramos viarios que quedaran inutilizados deberían levantar los firmes y restaurarlos con vegetación para evitar la degradación paisajística. La ejecución de la variante del Rocío supondrá la eliminación del puente y diques sobre el que transcurre la actual carretera». Era un condicionante medioambiental que la autorización para construir la variante que ahora no resulta del agrado de quienes la utilizan, su autorización para construirla pasaba, ineludiblemente, por la demolición del puente que, hasta entonces, se había utilizado. Ese puente lleva en torno a tres años sin dársele uso, salvo en los momentos excepcionales en los que, efectivamente, la masiva afluencia de personas a la zona requiere de su utilización.

En ningún caso, esa demolición se va a producir antes de que la consejería, de que el Gobierno andaluz, tenga construida una alternativa en tierra para darle permeabilidad al acceso de la zona. No se va a hacer antes, pero, dado que el cumplimiento de la normativa ambiental es tan importante como el cumplimiento de la normativa de todo lo demás, ese puente, una vez que haya una alternativa, deberá ser demolido, porque ese puente está afectando a la fluidez hídrica del río, y todo lo que afecta a Doñana... Doñana es tan sagrada para quienes gustan de los valores medioambientales y ecológicos, como sagrada es la imagen de la Virgen del Rocío para quienes son creyentes. Y, necesariamente, hay que conciliar los intereses de todos. Y la prevalencia de los valores del Parque Natural de Doñana no puede estar a debate.

Por tanto, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con relación a que hay que dar una alternativa factible que cumpla con las obligaciones ambientales y que habilite el acceso a Matalascañas considerando hasta entonces la demolición del puente de la Canaleja, que es el punto 2 de la proposición no de ley, ningún problema, porque de hecho es lo que se va a hacer y nos parece lo razonable, lo justo y lo que cumple la normativa medioambiental.

En cuanto a estudiar una vía de financiación para afrontar la conexión norte, completamente de acuerdo porque, además, al norte no tenemos ese problema con Doñana y, efectivamente, hay que explorar esa posibilidad, cuantificarla económicamente y buscar esos recursos para dotar de ese nuevo acceso a la zona. Pero en el primer punto..., se le da una solución alternativa y permanente a los problemas de accesibilidad, no podemos estar de acuerdo. De hecho, hemos debatido sobre la Ley de Movilidad Sostenible antes, no es razonable hacer una infraestructura permanente que consuma muchos recursos públicos y pongan en riesgo cierto los valores medioambientales de Doñana para dar respuesta a las aglomeraciones que puntualmente se producen y para las que la Junta de Andalucía, no de ahora, de ahora y de antes, tienen soluciones excepcionales que poner sobre la mesa y, de hecho, con el compromiso de no acabar con ninguna de las que ahora se utilizan excepcionalmente hasta tanto esas otras estén finalizadas. Por tanto, no parece razonable que queramos una infraestructura estable, cuando el problema lo tenemos puntualmente y está bien planificado por parte de la Junta. Por cierto, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado avalan esos refuerzos excepcionales, ha habido solo un problema puntual reciente, cuando la Hermandad de Triana peregrinó y no lo comunicó a la delegación territorial y entonces sí hubo un problema, pero cuando hay una comunicación, que suele ser lo habitual, no se da ese tipo de problemas.

Por tanto, ¿soluciones que permitan que haya una estructura sobre la que impactar una afluencia excesiva de personas? De acuerdo. Estructura con carácter permanente no porque pone en riesgo cierto el Parque de Doñana y esa debe ser también una preocupación importante para todos nosotros, porque, además, como también refería la proponente, es perfectamente conciliable el acceso a la zona, la pujanza de la economía de quienes viven allí con los valores del Parque de Doñana, que tienen mucho que ver con el atractivo que tiene aquello y por el que tantas personas visitan la zona.

Muchas gracias.

Perdón, presidenta, un apunte. Por tanto, si la proponente no tuviera inconveniente en retirar el primer punto, nosotros con el resto no... Si no, pues votaríamos el primero en contra.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, ¿entiendo que quiere usted hacerle una enmienda *in voce* a la proponente? No.

[*Intervención no registrada.*]

¿Una votación separada, que es lo que usted...?

La señora NIETO CASTRO

—Que si ella en el resumen retirase ese punto, pues sí, pues sería una enmienda *in voce* pues perfecto, y si no, pues haríamos votación separada para..., porque nosotros no estamos de acuerdo con el primer punto de la proposición no de ley.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien.

Señora Rodríguez... No, perdón, lo haremos después, el pedirle su posicionamiento.

Ahora tiene la palabra la señora María Sacramento, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Muchas gracias, señora presidenta.

Y vaya también, como no podía ser de otra manera, nuestro más..., nuestro saludo más afectuoso para los vecinos que tanto han peleado para llegar al punto en el que nos encontramos, y que antes tenía que haber llegado.

Pero dicen que nunca es tarde si la dicha es buena y siempre es bueno hacer reconocimiento de los errores e intentar buscar soluciones cuando nos equivocamos. Ha dicho la portavoz del Partido Socialista, del Grupo Parlamentario Socialista, que nadie tuvo la visión. Permítame recordarle que fue el Partido Popular el primero que buscó, que planteó la variante y las alternativas a esa variante.

Pero, bueno, no es cuestión de colgarse medallitas, únicamente estamos en el punto en el que estamos, y aquí hay que reconocer que ustedes, la Junta de Andalucía, se equivocaron en la ejecución del proyecto de esa variante del Rocío, que en un principio era una obra buena, se planteaba como una obra buena, pero han acabado convirtiéndola en una obra pésima, al dejar una sola entrada y salida a la aldea. Ya abandonaron en su día una ratonera en el puente a Punta Umbría, que en verano vive situaciones desesperantes y lamentables, y seguir adelante con la idea de cerrar la antigua carretera del Rocío sería una segunda ratonera, como ya se ha demostrado.

Esta iniciativa que hoy nos presentan es el fruto de las reivindicaciones incesantes del Ayuntamiento de Almonte, de la Hermandad Matriz, de los ciudadanos, de los empresarios de la zona, ya que el cierre de la carretera y la idea de demoler el puente de la Canaliega no ha ocasionado más que protestas y perjuicios a la población, y convertido la entrada y salida del Rocío, como hemos dicho, en un embudo.

Y perjuicios también a la economía, al turismo, al empleo de la zona, y más teniendo en cuenta la llegada de millones de personas a la aldea y a Matalascañas, porque, tras la inauguración de la variante de la A-483, se ha podido comprobar que las retenciones son mayores y más graves que antes. No se puede entender, no hemos podido nunca entender cómo mientras en los pueblos donde se construye una variante se sigue manteniendo la travesía original, y en este caso, y con las circunstancias especiales del Rocío y Matalascañas, se pretende..., o se pretendía cerrar. Y es que ese cierre, además de agravar el tráfico y la seguridad, provoca un mazazo a los comerciantes, porque la gente no pasa..., en su mayoría, las que van en dirección a Matalascañas no pasan por la aldea y las ventas han disminuido hasta tal punto que han llegado incluso a manifestar que hay algunos puestos de trabajo que correrían peligro.

La solución al grave problema que se había planteado con la variante era una reivindicación, como digo, a voces del colectivo turístico y empresarial, que no entendía la obcecación de la Junta, que no ha conseguido más que acarrear problemas a la zona y hacer mala, vuelvo a repetir, una obra relativamente buena, como era la variante. Y esa solución, señorías, pasa por mantener la antigua carretera y pasa por mantener el puente de la Canaliega, que es lo que realmente están reivindicando los vecinos.

Y no lo decimos nosotros, porque ustedes, señora portavoz del Grupo Socialista, lo saben igual que nosotros, saben perfectamente..., y usted mejor que nadie porque es, precisamente, de Almonte, saben cuáles son las reivindicaciones y los planteamientos que han hecho todos los colectivos sobre este asunto. La decisión del no derribo del puente ha sido muy bien aceptada entre los ciudadanos y entre los empresarios de la zona, que son, al fin y al cabo, quienes han venido a evitar ese derribo.

Creemos que el diálogo es el camino para hallar la solución y esperamos que estas propuestas que hoy vamos a apoyar aquí —nosotros ya le anunciamos que vamos a apoyar los tres puntos de la iniciativa— sirvan para dar esa solución definitiva que reclama la zona por motivos económicos, sí, pero por seguridad también, al haberse quedado ese único acceso, que no ha generado más que colapso de circulación y accidentes de tráfico.

Y acabo. El ayuntamiento, que ha estado en todo momento respaldando las reivindicaciones de los distintos colectivos, ha acogido favorablemente esta iniciativa, más cuando fue rechazada en la Diputación de Huelva, así que el Grupo Parlamentario Popular no tiene más que decir al respecto. Le apoyaremos, en la espera y confianza de que se planteen las soluciones definitivas, que esperan tanto ciudadanos como empresarios como ayuntamiento y Hermandad Matriz, y que tenían —con esto sí que acabo— que haberse planteado desde el primer momento en que comenzaron las propuestas y cuando las llevó el Partido Popular a la Diputación Provincial de Huelva y fueron rechazadas.

Y acabo como empecé: nunca es tarde si la dicha es buena, señora..., ¿Cáceres, era? No, perdón, Rodríguez, Rodríguez. Y contarán, como no podía ser menos, con nuestro voto a favor.

Muchas gracias.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Sacramento.

Señora Rodríguez, es su turno, pero por favor le ruego que se... Bien, era simplemente que se manifestara usted sobre la enmienda *in voce* que le ha hecho el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

### La señora RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, en primer lugar, agradecer el tono que han tenido las dos portavoces de los dos grupos parlamentarios, y, bueno, creo que coincidimos todos en que estamos ante un problema bastante serio, una reivindicación de hace ya bastante tiempo, porque es un sitio único en el mundo, es un sitio especial, un sitio donde se congregan muchísimas personas y el clamor es que hay que mantener los antiguos accesos, como bien ha dicho la portavoz del Grupo Popular, y hacerlos compatibles con la variante. Por eso, portavoz del Grupo de Izquierda Unida, no vamos a retirar ninguno de los tres puntos porque lo que pide la gente es que se mantenga esa carretera durante todo el año, porque no solo hay que darles solución a las personas que vienen cualquier fin de semana al Rocío o que vienen para la romería, sino que hay que darles la solución y respuesta a las personas que viven allí todo el año.

Y no vamos a poner en duda en ningún momento que esas personas no son sensibles con los temas ambientales y sensibles con la protección de su entorno y con la protección del medio ambiente, porque la historia les avala. Viven en un lugar singular. Mire usted, a mí me gusta siempre decirlo, en el Rocío se puede estar con un pie en uno de los humedales más importantes de Europa y con el otro en un lugar donde se concentra un millón de personas, y eso lo hace compatible su gente, y conviven perfectamente. Por tanto, escrupulosos con la legalidad y cumplir con las obligaciones ambientales, y la gente está en eso. Ellos quieren que se busque la alternativa que cumpla con esas obligaciones ambientales y que proteja a Doñana y a nuestro entorno, porque lo han hecho de siempre. Ya digo, la historia les avala, y aquí no vamos a ponerlo en duda.

Así que, nada, yo estoy segura de que todos los grupos estamos en la misma línea y que queremos buscar la solución de este problema. Esta iniciativa, como se ha visto, no viene a traer la confrontación entre los grupos parlamentarios sino que viene a buscar soluciones, ya que el tema es de vital importancia y así lo requiere. Por tanto, no podemos seguir aplazando el problema de nuevo, porque los problemas de la gente no esperan. Y, señorita, no hay que buscar culpables, yo creo que hay que buscar soluciones. Si fue el Partido Popular, el Partido Socialista o quien fuese el que se dio cuenta el primero, también fue el Partido Popular el que fue a inaugurar la carretera, el alcalde de Almonte fue a inaugurar la carretera y no se dio cuenta de los flecos que tenía esa carretera, y la inauguró. Y luego se ha visto que no ha funcionado, pero que no pasa nada, que los errores se ven cuando están las cosas en funcionamiento y se corrigen, que esto no es la muerte. Y hay soluciones para todo menos para la muerte, como se dice. Entonces, para esto, supongo que también las habrá. Y si hay que revisar ese proyecto, si hay que verlo y ver, buscar la alternativa, pues, habrá que hacerlo. Si hay que ir a Bruselas porque vienen con fondos europeos y habrá que hablar, pues habrá que hacerlo.

Pero lo que la gente pide, y yo hoy traigo aquí la voz de mi pueblo, es que esto se solucione y se solucione ya, que llevamos dos años y no tenemos respuesta, y lo único que hay en el pueblo de Almonte es incertidumbre.

Muchísimas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Rodríguez.

Bien, pues, pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la finalización de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos.

Para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora... ¿Martínez?, ¿Sacramento?

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Señora presidenta, ha sido un fallo de esta portavoz no comunicarle que la señora Alicia, Alicia Martínez, se había ausentado un momentito del Pleno... Del Pleno, perdón, de la comisión. Entonces, no sé si tendrían mucho problema los compañeros en conceder que la suya se vea en último lugar.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, es una propuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular, la portavoz del Grupo Parlamentario Popular. ¿Es admitida por los miembros de la comisión?

El señor BENÍTEZ PALMA

—Yo no tengo ningún problema, pero me gustaría que esa cortesía parlamentaria que permanentemente tenemos en el Partido Socialista, fuese seguida permanentemente por los compañeros de otros partidos, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Benítez, ningún... Yo creo que, en esta comisión, si de algo se precia es precisamente de que hay bastante cortesía para todos, para todos los grupos.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Punto de vista que no comparto, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, bueno, pues, yo lo comparto, yo sí creo que es así. Desde esta presidencia nunca se ha negado. Tampoco es función de la presidenta, sino yo he preguntado a los grupos políticos. Son ustedes los que tienen que manifestarse. Pero creo, de verdad lo creo, que siempre ha habido esa cortesía parlamentaria con todos.

Si son ustedes... Si tienen a bien, pasamos al siguiente...

La señora NIETO CASTRO

—Un momento, por favor.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, dígame.

La señora NIETO CASTRO

—Yo no tengo ningún inconveniente, pero también solicito que esto sea un carril de doble dirección, porque yo soy la única persona miembro de mi grupo parlamentario en la comisión, y alguna vez me veo en cierto apuro y agradecería que esto, que creo que es lo normal, que nos facilitemos el trabajo todos los grupos parlamentarios, pues, sea lo normal, efectivamente, cuando lo necesita el Partido Popular o cuando lo necesite Izquierda Unida o el Partido Socialista.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, por parte de esta presidencia, nunca va a tener usted problemas, lo sabe. Nunca lo ha solicitado, pero si lo hubiera solicitado, le puedo asegurar que, igual que he hecho ahora, lo haría preguntando a los que tienen realmente la posibilidad de hacerlo, que no soy yo, ¿de acuerdo? Gracias.

Bien, pues, con ese acuerdo de cortesía parlamentaria, pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la relativa a la prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios.

Bien... Parece ser...

El señor BENÍTEZ PALMA

—Bueno, ¿qué hacemos al final?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, pues, entonces, vamos a dejarlo otra vez como estaba y así no alteramos el orden del día.

## **9-14/PNLC-000339. Proposición no de ley relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos**

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la proposición número tres del orden del día, ya que se ha incorporado la portavoz que iba a llevar esta proposición.

Es la relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la finalización... para la financiación, perdón, de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Alicia Martínez.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

El pasado 15 de septiembre, la ministra de Fomento, Ana Pastor, firmó con la consejera de Fomento y Vivienda el convenio de colaboración para la ejecución del Plan Estatal de fomento de alquiler de vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas para el periodo 2013-2016, a través del cual el Ministerio de Fomento del Gobierno de la Nación destinará 455 millones de euros a las políticas de ayuda a la vivienda en Andalucía durante el periodo, como digo, 2013-2016.

Este plan estatal plantea un cambio de modelo en la política de vivienda absolutamente volcado en la rehabilitación y en el alquiler. Y entre sus objetivos tiene el facilitar el acceso a la vivienda a los sectores de población con menos recursos y apoyar, sobre todo, el alquiler como vía idónea para el acceso de la vivienda, especialmente para quienes disponen de menores niveles de renta.

Además, fomenta la rehabilitación de edificios y la regeneración y renovación urbanas para mejorar la calidad de la vivienda, de un parque de viviendas que existe, en concreto en Andalucía, con una edad muy avanzada. Y este plan lo que plantea es la mejora y la renovación urbanas para mejorar esa eficiencia energética de nuestros edificios y de las ciudades, lo cual, lógicamente, redundará en una mayor calidad de vida de los ciudadanos, en mayor ahorro energético y en una economía de bajo consumo y, sobre todo, en el cumplimiento también de la Estrategia 2020, que plantea la Unión Europea, de desarrollo sostenible.

A través de este convenio, se transferirán desde el presupuesto del Ministerio de Fomento a la Comunidad Autónoma de Andalucía más de 137 millones de euros por las subvenciones directamente previstas en el plan, a lo cual hay que sumar las cantidades destinadas a las subsidiaciones de préstamos de vivienda a personas residentes en nuestra comunidad autónoma que optaron, en su día, por la compra de una vivienda protegida, en otros planes marcos de vivienda. Y también se suman a estas transferencias las subvenciones directas correspondientes al periodo de transición entre los planes anteriores y este nuevo que se abre ahora.

Todo esto supone, decía al inicio de esta intervención, un total de 450 millones de euros, que suponen un montante total de recursos muy importante para poner en marcha esta estrategia de vivienda en Andalucía.

A esta dotación, además, hay que sumar la que suma directamente la comunidad autónoma, que asciende a 41,3 millones de euros, y asimismo también, en buena lógica, pues, hay que contemplar, a esta actividad económica, la que aportarán directamente los actores implicados que, por parte del sector privado, participarán en el mismo, lo cual puede suponer del orden de 204 millones de euros.

Todo esto, todo esto puede suponer la implementación de unos 5.800 puestos de trabajo en los próximos tres años en Andalucía.

Por lo tanto, nos parece muy importante que se ponga en marcha lo antes posible, por parte de la comunidad autónoma, toda esta estrategia, lo que significa la aprobación del plan marco, cosa que aún, todavía, a la fecha actual, no se ha hecho.

En la pasada..., en el pasado Pleno, el portavoz de Izquierda Unida tuvo la ocasión de preguntar precisamente a la presidenta de la Junta de Andalucía, a la presidenta del Gobierno andaluz, por las políticas de vivienda. Y lo confiaba todo, absolutamente todo, la política de vivienda del bipartito, a lo que es la aprobación del plan marco en Andalucía. Y, sin embargo, a fecha actual, a pesar de que por parte de la consejera de Vivienda se ha prometido esa aprobación, lo cierto es que hoy por hoy no lo tenemos. Fue la propia presidenta la que anunció en su pregunta que ese plan se tendría a principios del año 2015.

Nosotros creemos que no se puede perder ni un minuto porque durante los años doce..., cuando terminó el plan marco de Andalucía 2008-2012, han pasado el año 2013 y 2014, sin que por parte de la Junta de Andalucía se haya tenido iniciativa alguna al respecto, ni siquiera se hayan puesto todos los recursos de la..., del presupuesto autonómico para conseguir una política propia de vivienda. Y, por lo tanto, nosotros creemos que cuanto antes el Gobierno andaluz tiene que aprobar el plan marco de vivienda para que se puedan abrir los cauces y las convocatorias necesarias para que los ayuntamientos se puedan acoger a todas esas..., bueno, a ese presupuesto que está disponible y que se va a canalizar desde el Gobierno de la Nación.

En ese sentido, una vez establecido el marco financiero, un asunto importante a tener en cuenta son las actuaciones en materia de vivienda y de rehabilitación que por parte de los ayuntamientos de Andalucía se han producido durante estos años, en ausencia, además, de iniciativa y de financiación autonómica ante la falta de líneas de ayudas. Y que siendo actuaciones que podían considerarse como protegibles por el plan estatal, pues, han sido ejecutadas y financiadas con medios municipales.

En este sentido, es por tanto urgente que la Junta de Andalucía impulse esas iniciativas oportunas en el marco del plan estatal y de su convenio de colaboración, para que todas estas actuaciones que han venido haciendo los ayuntamientos a iniciativa propia, a iniciativa municipal, en materia de vivienda y rehabilitación, realizadas por los ayuntamientos, puedan obtener esa financiación con cargo a la anualidad vigente de 2014 que en este momento está ya operativa.

Estas son las razones por las que nosotros creemos que esta iniciativa es fundamental para que, de alguna manera, la Junta de Andalucía asuma sus competencias en política de vivienda, que lo son todas, y no deje en las manos de los ayuntamientos la respuesta diaria a la llamada a la puerta de los ciudadanos en materia de rehabilitación, en materia de instalación de ascensores, en materia de promoción de vivienda pública, en materia de ayudas de alquiler, cosa que es lo que ha venido haciendo, como digo, durante estos dos años, desde que Izquierda Unida se refirió al plan anterior como de fracaso absoluto y lo cerró sin más, sin más historia, y durante estos dos años el cambio del bipartito lo que ha supuesto es que, de momento, no te-

nemos un plan marco ni convocatorias de ayudas para los ayuntamientos a los que acogerse. Tan solo se han firmado algunos convenios con algunos ayuntamientos de provincia —y termino—, pero nosotros creemos que es necesario extender esta..., esta política de tender la mano a los ayuntamientos, para, realmente, hacer esa cobertura que se necesita. Y por eso pido el apoyo a esta iniciativa por parte de todos los grupos para impulsar a la consejera de Fomento a tomar esta iniciativa.

Nada más, muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, gracias, señora Martínez.

Continuamos con el debate. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Algunas cuestiones con relación al tema objeto de la iniciativa. Efectivamente, fue en abril de 2013 cuando se publicó por real decreto la regulación del plan estatal de fomento al alquiler de vivienda, de rehabilitación edificatoria y de regeneración y renovación urbana, inicialmente previsto para su aplicación en 2013-2016, abril de 2013. Aunque la Comunidad Autónoma de Andalucía cumplía con los requerimientos establecidos para firmar el plan desde diciembre de 2013, hubo que esperar a septiembre de 2014 para poder firmarlo con el Ministerio de Fomento. Ese retraso ha determinado, de entrada, que el plan enunciado en cuatro anualidades, desde 2013 a 2016, se haya visto reducido a tres y que su arranque se haya retrasado hasta muy avanzado el ejercicio que aún no se ha cerrado.

En el convenio, efectivamente, se establecía el compromiso de financiación a aportar por el Ministerio de Fomento para la ejecución del plan, desglosado por anualidades, y correspondiendo a 2014 un total de 28.557.000 euros. Una vez firmado el convenio con el ministerio, estaba pendiente adelantar a la comunidad autónoma el 10% de ese importe, y, en aplicación de ese compromiso, efectivamente, a mediados de octubre de 2014, el Ministerio de Fomento tramitó la transferencia por casi catorce millones de euros, 13.700.000, euros a la que se había comprometido con la rúbrica del acuerdo.

No obstante, pues, para no mezclar las cosas, conviene aclarar que en octubre, precisamente el 27, se reunió la comisión bilateral de seguimiento del convenio, el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento y Vivienda, y se suscribieron, junto a los correspondientes ayuntamientos, acuerdos de financiación que corresponden a actuaciones en un total de 11 áreas de regeneración y renovación urbana que están recogidas en el plan. Y esos acuerdos de financiación contemplan una aportación total del ministerio de en torno a doce millones y medio de euros, frente a una aportación de Andalucía de unos 26 millones de euros. La aportación ministerial para esa anualidad y con ese fin está cuantificada por el ministerio en 9.213.377,40 céntimos de euro, a financiar con cargo a ese importe que ya ha transferido el Ministerio a la Junta de Andalucía.

Por tanto, no es posible destinar fondos transferidos por el ministerio con cargo a la anualidad 2014 a otra finalidad distinta a la anteriormente mencionada porque el dinero se ha transferido con carácter finalista para ser aplicado en lo que el Ministerio y la Junta de Andalucía por escrito han conveniado que va a sustentar esa financiación. El resto del dinero que ha transferido ya el Ministerio también tiene carácter finalista, y, en ese caso, la mayor parte del mismo está destinado a financiar ayudas a personas en situación de especial vulnerabilidad para el alquiler de vivienda.

Por tanto, esta proposición no de ley no puede ser aprobada porque las estipulaciones del convenio entre el Estado y la Consejería determinan cuál debe ser el destino del dinero que ponen las dos administraciones. De hecho, ya nos hemos quejado en esta comisión, cuando hemos tenido ocasión de valorar el plan, de que el Ministerio quisiera intervenir en las líneas, en las directrices de la política de vivienda de la Junta, poniendo, efectivamente, los deberes y diciendo exactamente en qué había que gastar el dinero del plan estatal, algo que se va a cumplir, evidentemente, como no podía ser de otra manera, pero que es solo una de las varias patas que tiene la política de vivienda del Gobierno andaluz y de esta Consejería, alguna de las cuales, como también tuvimos ocasión de debatir el otro día en la sesión plenaria, no está plenamente vigente y dando el rendimiento que debiera para las personas que lo necesitan, porque está recurrida, como es el caso de nuestra Ley de la Función Social, ante el Tribunal Constitucional, aunque esté más que demostrado, por tierra, mar y aire, que el recurso se fundamenta sobre datos que son falsos.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Para continuar, tiene la palabra el señor Alfonso Rodríguez, portavoz del Partido Socialista.

### El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Muchas gracias, presidenta.

Yo, en primer lugar, quiero manifestar y poner de relieve, hacer, subrayar, pues, la inexistente política y compromiso con la vivienda pública del Partido Popular en cualquier..., en cualquier circunstancia y en cualquier lugar. Digo cualquier circunstancia y cualquier lugar porque, claro, ahora es posible que el Partido Popular aduzca que estamos en un momento crítico desde el punto de vista económico y la política de vivienda, por tanto, no se pueda poner en marcha, pero podemos comparar, por ejemplo, en ciudades andaluzas, pues, mientras en Sevilla se estaban promoviendo y construyendo, pues, casi 7.000, más de 7.000 viviendas públicas en toda nuestra ciudad, pues, en ese mismo periodo, exactamente en ese mismo periodo de tiempo, en la ciudad de Málaga no se hicieron más que 400. O se puede observar cómo en la ciudad de Sevilla, en este momento, hay un desmantelamiento total y absoluto de la política de vivienda, reduciendo, pues, la empresa pública de vivienda prácticamente a su inexistencia. Simplemente, simplemente hay que entrar en la página web de la..., de Emvisesa, de la Empresa Pública de Vivienda de Sevilla y, cuando observamos y vemos

los proyectos iniciados y en marcha, pues, creo que son cuatro viviendas en la calle San Bernardo. Esa es toda la política de vivienda que el Ayuntamiento de Sevilla, gobernado por el Partido Popular, está realizando.

En definitiva, hay un descreimiento total y absoluto, y una falta de apoyo del Partido Popular en materia de vivienda pública, yo creo que de manera natural, de manera natural.

Eso, cuando no sucede lo que está pasando en la Comunidad de Madrid, en el Ayuntamiento de Madrid, que se está poniendo patrimonio público de vivienda pública en manos de buitres, de fondos buitres, haciendo pues que personas que tienen una altísima necesidad de vivir en viviendas sociales, pues, se vean sometidas a la presión de estos fondos buitres, que, como su propio nombre indica, lo menos que tienen es la sensibilidad y actúan como carroña en cuanto a las necesidades sociales que tienen estas personas.

Y un ejemplo más de esa falta de sensibilidad es lo ya descrito por la portavoz de Izquierda Unida, es que el Plan de Vivienda, la verdad es que los ciudadanos supongo que ven estas cosas y muchas veces pues nos merecemos todos y, en este caso, especialmente el Partido Popular, pues que tengan absoluto descreimiento sobre las cosas que decimos.

Es que la señora portavoz del Grupo Popular habla del Plan de Viviendas del Gobierno de la Nación con Andalucía 2013-2016, que se ha firmado en septiembre del 2014. Cuando en la Junta de Andalucía hay reiteradas comunicaciones, una tras otra, para hacerlo en tiempo y forma. Pero es que nos llevaríamos las manos a la cabeza. Y haremos una campaña, ya les digo, ya les adelanto, el Partido Socialista al respecto, que en base a esa política que acaba de mencionar la señora del Grupo Popular, la señora Martínez, que es una de las bases, uno de los basamentos, una de las prioridades de este Plan 2013-2016 va a ser el alquiler, hoy, hoy, o sea, hoy 3 de diciembre del 2014, dos años después, dos años después, sale la orden para la política de acceso al alquiler para jóvenes. Dos años después. Y esto ya es materia exclusiva del Gobierno de la Nación, exclusiva del Partido Popular. Es una [...] tomadura de pelo, tomadura de pelo por parte del Partido Popular, insisto, en que hoy salga una orden que desarrolla algo que en teoría debería haber empezado en el año 2013 y acabado en el 2016. Por tanto, yo me sumo a la intervención que ha hecho la portavoz de Izquierda Unida.

Sí es cierto que tenemos que aplicar políticas de vivienda dirigidas hacia los ayuntamientos fundamentalmente en materia de rehabilitación.

Y también es verdad, que en eso sí lo apoyaríamos, también es cierto que urge ya un plan de vivienda en Andalucía que determine y concrete todas y cada una de estas actuaciones para los próximos años. Yo creo que la consejería, en este sentido, sí debería ponerse las pilas. Sí debería ponerse manos a la obra para establecer, por fin, un plan de vivienda concreto, para que todos los actores en materia de vivienda, públicos y privados, y en este caso ayuntamientos, pues tuvieran un marco donde acogerse y un marco donde saber dónde relacionarse y aplicar la materia tan sensible y tan necesaria como la materia de vivienda pública.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez.

Señora Martínez, para terminar el debate.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Ha sido usted muy tímido, señor Rodríguez Gómez de Celis, en sus calificaciones. Usted sabe perfectamente que no está haciendo absolutamente nada el Gobierno andaluz en materia de vivienda. Lo sabe perfectamente porque ha estado dentro y sabe perfectamente cuál ha sido la gestión o qué cosas, qué instrumentos se han puesto sobre la mesa otros años.

La cuestión es que a fecha actual, cuando por la consejera se prometió que iba a estar sobre la mesa, en abril, un plan marco de vivienda en Andalucía, a fecha actual no conocemos ese plan de vivienda. Ni siquiera sabemos cuál es el resultado de la participación pública que tuvo el mismo, y de todas las alegaciones que, por parte de las agentes sociales, se aportaron a dicho plan.

No sabemos cuáles van a ser los criterios ni las prioridades de la Junta de Andalucía en esa materia. Y lo que sí sabemos es la Estrategia de Vivienda y de Rehabilitación por parte del Gobierno de la Nación.

Y lo sabemos porque ha sido una estrategia que no solamente se ha basado en el plan estatal sino que se han puesto instrumentos legales sobre la mesa para que se pueda abordar la política de vivienda desde otro concepto absolutamente diferente al que se venía haciendo durante la época de la burbuja inmobiliaria, casualmente con el Gobierno de Zapatero. Y digo casualmente por decir algo, porque fueron durante los años de gobierno socialista cuando más viviendas se iniciaron en toda España. A esto se le ha dado absolutamente la vuelta con una estrategia que comprende no solamente el plan estatal sino leyes tan importantes como la Ley de la Regeneración, la Rehabilitación y la Renovación Urbana o la Ley de Flexibilización del Mercado el Alquiler.

Todo ello, con un objetivo: para reducir la hipoteca del Gobierno de la Nación. La hipoteca que, lamentablemente, están pagándose a los bancos. Cifras del orden, en materia de subsidiación, de 62 millones de euros, que vienen a Andalucía a aportar a muchas familias, y a las que se está ayudando a pagar los préstamos de vivienda que en su día compraron. O como los 27 millones de euros en materia de ayudas a la entrada de la vivienda, así como otras cantidades que también se vienen ingresando.

No ha estado parada la política de vivienda. Y no son todos los ingresos finalistas, señora Nieto. Usted lo ha dicho bien claro: el Gobierno de la Nación ha cumplido con sus transferencias. Sin embargo, la Junta de Andalucía no ha cumplido poniendo sus recursos sobre la mesa.

Y por eso, esta iniciativa perseguía simplemente este objetivo: que por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía se pusieran a disposición de los ayuntamientos instrumentos para que pudieran abordar las políticas que en materia de vivienda han realizado durante estos años. Y no podemos culpar en absoluto del retraso en la aprobación al Gobierno de la Nación, porque han sido las propias comunidades autónomas también, junto con el ministerio, los que han ido marcando la agenda en función de las necesidades de los distintos programas y de las distintas comunidades.

Y lo digo porque la política que ha desarrollado la Consejería de Vivienda en Andalucía realmente está muy alejada de lo que hoy por hoy...

¿Voy terminando? Voy terminando. Está muy alejada...

Ah, perdón.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, señora Martínez. Está usted en su tiempo todavía.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Como llevamos una comisión que vamos con los tiempos muy, muy ajustados...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Así es.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Voy simplemente terminando.

Simplemente resaltar pues justamente eso: que los ayuntamientos necesitan esos recursos para hacer esa política de vivienda. Niego la mayor, niego que en el Ayuntamiento de Sevilla no se esté haciendo nada en política de vivienda, o que en el Ayuntamiento de Málaga tampoco se esté haciendo. Las cifras son escalofrantes, mientras que ustedes, la Junta de Andalucía, nunca han hecho, por ejemplo, vivienda de promoción en Málaga, o les niegan proyectos tan importantes, anunciados durante tantos años, como puedan ser el proyecto de las tecnocasas, que ustedes ahora lo aparcan después de años de prometerlos. Mientras tanto, el Ayuntamiento de Málaga o el Ayuntamiento de Sevilla han tenido que dar respuesta a los ciudadanos con soluciones concretas.

Y en política de rehabilitación, exactamente igual. Solamente quiero decirle que las convocatorias, por ejemplo, aquí en Sevilla, de ayudas a la instalación de ascensores, cosa que por parte de la Junta de Andalucía no se ha hecho.

¿O es que quiere que le recuerde que lo que ha significado el Plan de Choque ha sido construir los proyectos del año 2008 y 2009?, ¿quizás estuviera usted en ese momento? No estaba en este momento. Pero proyectos del año 2008 y 2009 son los que ahora se están construyendo. Algunos, porque claro, muchos de ellos ya no son ni siquiera útiles a las personas que lo solicitaron, o ya no se reúnen las condiciones o las casas ya no existen porque se han venido abajo.

Es lamentable que, la verdad, que no se vaya a impulsar una iniciativa de este tipo, que lo único que pretende es traer al centro de atención, traer al impulso de la consejería a los ayuntamientos, porque en realidad son los que hoy por hoy están dando la cara.

La Junta de Andalucía se ha limitado a poner programas en marcha que han sido realmente... Hombre, no me gusta llamar inútiles, pero ese plan de intermediación en el mercado de alquiler que pretendía movilizar 7.000 viviendas, y que lo que ha puesto, en un buscador de viviendas en la web, son 34, creo. No sé si son 34, porque empezó con siete y están en el orden de 30, de 7.000 que se iban a movilizar. Si ese es el nuevo cambio en políticas de viviendas, pues díganos. Yo creo que hemos ido de mal en peor.

O el programa en defensa de la vivienda, que ustedes trataban de prevenir, defender, pero que se olvidan de proteger a esas personas que lo que necesitan realmente es una ayuda para encontrar una vivienda... Sí, no. Es que ustedes lo han hecho mal, discúlpeme. Han hecho una ley que no reúne las condiciones a juicio del Tribunal Constitucional.

Lamentablemente, esto ocurre en Andalucía. No ocurre en otras comunidades autónomas. No ocurre en otras comunidades autónomas donde hay leyes que protegen exactamente lo que ustedes están pidiendo. No pongan excusas, no pongan excusas. Es tan sencillo como llegar, por ejemplo, a acuerdos con el tribunal..., con el tribunal antes de que una orden llegue a provocar un desahucio, y ustedes no lo han querido hacer, tantas veces que se lo hemos pretendido plantear en esta comisión y ustedes no han querido hacerlo.

Por todas estas razones, yo lo lamento, pero no duden que seguiremos insistiendo, porque ustedes han faltado a su compromiso. Dijeron que tendríamos un plan marco, y la realidad es que no lo tenemos. Y no sabemos cuándo lo vamos a tener ni cómo será ese plan marco, porque tenía que estar ya aprobado para que los ayuntamientos trabajaran en esas peticiones de líneas de ayuda. Y no lo sabemos, es que no sabemos en qué están ustedes pensando. ¿Dónde están esas estrategias y dónde están esos programas, señora Nieto? No lo conocemos. Lamentablemente, una vez más la negativa por respuesta.

Nada más. Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Gracias, señora Martínez.

## 9-14/PNLC-000342. Proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última proposición no de ley, a la 3.4, relativa a prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios.

Tiene la palabra, para exponer esta proposición no de ley, su portavoz, señor Benítez, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

El Grupo Parlamentario Socialista trae a esta Comisión de Fomento una proposición no de ley para solicitar o instar al Gobierno de la Nación a prorrogar el plazo de medidas urgentes para reforzar la protección de los deudores hipotecarios, que toma su título del Real Decreto Ley 27/2012, que fue en su momento aprobado y publicado por el Gobierno de España, no por el Ministerio de Vivienda, como consideramos que tenía que haber sido, sino por el Ministerio de Economía y Competitividad, y que luego fue incluso rectificado a través de la Ley 1/2013, de Protección de Deudores Hipotecarios, que desde el punto de vista del Partido Socialista ha sido tan ineficaz la ley como el real decreto ley que le dio origen. El tema de los desahucios se ha debatido constantemente en esta comisión, como no puede ser de otra manera, Comisión de Fomento y Vivienda del Parlamento de Andalucía. Entre 2008 y 2013 se han producido más de 130.000 desahucios de viviendas habituales; no estamos hablando ni de garajes, ni de trasteros ni de segundas residencias, estamos hablando de desahucios de viviendas habituales. Y como también se puso de manifiesto en el debate del pleno último celebrado en este Parlamento, en el que se debatió una proposición no de ley de Izquierda Unida, escandalosa, puesto que se sabe ahora mismo que el Gobierno de España se basó en datos falsos de la Sabreb, un banco que cuenta con capital público, para recurrir al Tribunal Constitucional la Ley de la Función Social de la Vivienda de Andalucía, una ley suspendida por prerrogativa del presidente del Gobierno, no porque el Tribunal Constitucional la haya declarado inconstitucional, cosa que todavía no ha ocurrido, y ya veremos lo que pasa. Como decía, en ese debate en el pleno de la semana pasada también dijimos, o se dijo, que tres años después de la llegada al poder del Partido Popular en España los desahucios siguen siendo noticia y siguen ocupando portadas en los medios de comunicación, como sabemos con el caso de la vecina de Vallecas a la que ha tenido que ayudar un club de fútbol y la ciudadanía, porque las administraciones competentes no habían dado señales de vida.

Con el tema del Real Decreto 27/2012 ya hemos dicho numerosas veces que es un decreto que está condenado al fracaso. El ministro Luis de Guindos, cuando lo presentó dijo que 600.000 familias españolas podrían acogerse a ese decreto, que fundamentalmente aportaba dos grandes medidas. Una, una, la posibilidad de que un conjunto de familias, con vivienda habitual acuciada por un posible desahucio, con pérdida

de renta, pudiesen acogerse a una moratoria en ese desahucio de su vivienda habitual. Pero también quiero recordar, eso lo decía el artículo 1, también quiero recordar que en su artículo 3.1 ese real decreto se comprometía a hacer un ejercicio de transparencia, dando una información trimestral del número de desahucios paralizados gracias al propio real decreto. Esa transparencia nunca se ha producido, el Gobierno ha incumplido con su propia normativa, y la única información que hemos tenido sobre la aplicación y difusión de este real decreto ha sido en las periódicas comparecencias de Luis de Guindos, en el Congreso o en el Senado, a petición habitualmente del Partido Socialista, también en alguna ocasión de la izquierda plural, donde, por la gracia del Ministerio, se nos informa a los ciudadanos del recorrido que tiene ese real decreto. El caso es que en noviembre de 2014 vencía ese primer plazo, o empieza a vencer ese plazo de dos años al que se han acogido, no 600.000 familias en toda España sino 1.500. Igual que con la Sareb el error de estimación fue del 90%, en la previsión del Gobierno de familias que se podían acoger a este real decreto, el error de estimación ha sido como del 9.000%. Pero, bueno, el ministro De Guindos trabajaba en Goldman Sachs, imagino que ese tipo de errores en la estimación serían frecuentes en su trabajo, y son aplaudidos por el Partido Popular. El caso es que en noviembre ya empezó a terminar el plazo de algunas familias que se acogieron a este real decreto y que terminará en mayo.

Y desde el Partido Socialista lo que estamos pidiendo a través de esta proposición no de ley es que esa moratoria se amplíe sin fecha hasta en tanto en cuanto no cambien las condiciones laborales o económicas de España. Porque la realidad es que las ejecuciones sobre casas habitadas en el año 2014 han crecido un 17%. La realidad es que hay en este momento, según un destacado economista, experto en vivienda, Julio Rodríguez, casi 300.000 familias con el riesgo de que se les desahucie de su vivienda habitual. Y la realidad, además, es que muchas de esas familias tienen hijos menores y personas mayores a su cargo, incluso personas dependientes a su cargo, puesto que en estas viviendas habituales se concentra todo el núcleo familiar, y están pasando por situaciones —todos lo sabemos— de altísimo riesgo social, de exclusión social, insisto, riesgo de desahucio en su vivienda habitual. Nos parece una petición bastante sensata, que también se ha debatido en el Congreso de los Diputados. Y confiamos en disfrutar de un apoyo unánime de todos los grupos parlamentarios, puesto que esa moratoria, ampliar esa moratoria que ya existe mientras se sigan dando las circunstancias económicas a las que se acogieron las familias beneficiarias, creo que es de sentido común, de justicia social y de una enorme sensibilidad hacia las familias que esperaban salir de la crisis en un plazo razonable de tiempo y que casi a punto de entrar en el año 2015 están viendo cómo sus condiciones laborales y económicas no solo no han mejorado sino que en muchos casos incluso han podido empeorar. Por lo tanto, pido el apoyo a los tres grupos parlamentarios para sacar adelante esta proposición no de ley, que no va contra nadie sino que va a favor de las familias españolas afectadas por la crisis.

Muchas gracias.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Benítez.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Anticipar el respaldo a la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con relación a la necesidad de establecer una moratoria que impida que las familias se vean abocadas a esa situación que supuestamente iban a poder esquivar de manera definitiva con la aplicación de medidas normativas por parte del Gobierno central, que se han demostrado un auténtico fracaso para quienes se han querido acoger a las mismas. Entre otras cosas porque el real decreto ley era una verdadera carrera de obstáculos. Los requisitos, tanto sociales como económicos, que tienen que cumplir las personas que quieren acogerse a él han hecho que finalmente solo un porcentaje muy pequeño de toda la mayoría social que en este momento se encuentra en riesgo cierto de perder su casa haya podido acogerse al mismo. De hecho, solo se han suspendido el 8% de las 120.682 órdenes de desahucio de los últimos dos años, con relación a esa normativa.

Esa normativa, que además el Observatorio Internacional de Derechos Humanos ha dicho que es insuficiente y que con ella España vulnera la legislación internacional, porque deja en situación de desprotección a las personas frente al refuerzo que confiere a las entidades propietarias de las viviendas que van a ser desalojadas. Fue complementado con el Fondo Social de Vivienda, que fue otro fracaso del que también hemos tenido ocasión de hablar, que ha dado respuesta habitacional a un porcentaje ínfimo de personas. Y lo que está siendo ya más grave, y objeto de mucha preocupación por nuestra parte, es que, evidentemente, con esta legislación en vigor ya ha habido alguna sentencia que ha considerado que una pareja que no tiene hijos a su cargo no es una pareja vulnerable y que, por tanto, no se puede intervenir para el desahucio. Por tanto, estamos también sentando una jurisprudencia en desarrollo de una normativa que, como nace injusta, efectivamente está generando una injusticia inaceptable.

Vaya por delante que no nos cansaremos desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida de repetir que si la iniciativa legislativa popular que se presentó en su día ante el Congreso de los Diputados se hubiese aprobado, con ella se hubiesen, por ley, evitado los desahucios, se hubiese garantizado el alquiler social, no estaríamos en esta situación. Una iniciativa legislativa popular avalada por un millón y medio de firmas de personas que, más que probablemente, eran votantes de todas las fuerzas políticas que existen en este país, puesto que parece razonable que una familia no se vea desprotegida de su techo. Y también parece razonable que no establezcan medidas discriminatorias para decir quién es vulnerable y quién no lo es. Es vulnerable quien no tiene la capacidad económica de afrontar sus compromisos y que, por tanto, se puede quedar tirada en la calle. Esa es una persona vulnerable sea cual sea su carga familiar, su edad o su procedencia. Y esa situación creciente en nuestro país, agravada en nuestro país por una política de vivienda que es un auténtico desastre desde la Administración central, y que además viene acompañada del resto de medidas económicas que están asfixiando a la gente e impidiendo que salga de su situación de vulnerabilidad, se enfrenta además —como ha dicho el proponente del Partido Socialista— con la judicialización de la política de vivienda de la Junta de Andalucía, el bloqueo de nuestra ley y la presentación de un recurso y posterior suspensión de una ley que es constitucional, pero que para garantizar que no sea aplicada y pusiera en evidencia y sacara los colores al Partido Popular, incluso se ha apoyado en su argumentación para favorecer que prosperara el recurso en datos que son falsos. Ya tiene el Tribunal Constitucional la documentación que de-

muestra esa falsedad, y esperemos que surta los efectos que el otro día aprobamos en el Pleno. Y con ello se retire esa argumentación y ese informe de la valoración sobre el fondo que tenga que hacer el Tribunal Constitucional, que seguro que será favorable a nuestra ley, porque es constitucional y porque pretende paliar en una pequeña medida el enorme desastre y el enorme daño que está haciendo el Partido Popular con su política económica en general y con su política de vivienda en particular a la ciudadanía española. Así que nuestro respaldo a la iniciativa, y esperemos que surta los efectos oportunos y llegue donde tenga que llegar, que mucho me temo yo que igual no sea así, señor Benítez.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Sacramento.

### La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Muchas gracias, señora presidenta.

No deja de ser llamativo que el Partido Socialista de Andalucía pretenda ahora intentar proclamarse defensor de una causa que en Madrid llegó a votar hasta once veces en contra, y que nos traigan una iniciativa rebotante de demagogia para atacar al Gobierno de la Nación, algo extraño en ellos, ¿no?, pero... Cuando lo que deberían hacer es una reflexión sobre cómo dejaron el problema de la vivienda con el Partido Socialista de Zapatero.

Cuando hablan ustedes de la pérdida de derechos económicos y sociales, el recorte de las prestaciones, la emigración, el desmantelamiento, están ustedes hablando del Gobierno andaluz, y solo tienen que darse una vuelta por nuestras ciudades para darse cuenta de ello. A ustedes les importa poco, por no decir nada, la situación de los deudores hipotecarios. Y, de hecho, repito, han votado en contra de buscarles soluciones más de una decena de veces. A ustedes lo que realmente les importa es seguir confrontando con el Gobierno, con un Gobierno que es el único que ha hecho algo en este asunto, y que tomó medidas para dar cobertura a los colectivos más vulnerables para evitar las prácticas degradables que tuvieron lugar durante los gobiernos, durante el Gobierno de los años de ZP y para sacar a España de la crisis, porque esta última será, y ustedes lo saben, la medida más efectiva si cabe para evitar los desahucios.

El Gobierno del Partido Popular se encontró con un problema que requería de medidas urgentes. Y en marzo y en noviembre de 2012 se pusieron en marcha dos reales decretos leyes para la protección de los deudores hipotecarios, entre otras cosas, porque el Partido Socialista no hizo nada sobre algo que venía arrastrándose desde el inicio de la crisis. Lo único que hizo el Partido Socialista fue agilizar los desahucios. Y, para refrescarle la memoria, no tienen más que tirar de hemeroteca.

Tanto la grandilocuente señora Fernández de la Vega como la ministra Chacón anunciaron a bombo y platillo que los juzgados agilizarían los desahucios y desalojos de los morosos sistemáticos y profesionales —entrecorriendo este último concepto, porque así fue como les llamaron ellos en su día—. Y ¿qué ocurre

ahora?, pues que pretenden purgar su penitencia, pero a modo de arrepentimiento, sino como pura estrategia electoralista y utilizando otra vez más el sufrimiento de la gente.

Y no solo se olvidaban de los deudores en Madrid, no. En Andalucía, el señor Griñán apostaba en junio de 2010 por un saneamiento integral de la banca en su conjunto diciendo que no iba a ponerles ningún obstáculo. Y aseveraba que o se resolvía el problema del balance de los bancos o no se saldría de la crisis. Se lo recuerdo porque son ustedes de memoria muy..., muy frágil. En cambio, el Gobierno del Partido Popular en tres meses ya aprobó un real decreto para proteger a los deudores hipotecarios y legisló a favor de la dación de pago por el..., que el PSOE decía, que el Partido Socialista decía que no se podía plantear. Y el Partido Popular lo hizo, y cientos de familias se pudieron acoger a la misma. Y paralizó de forma urgente los desahucios de las familias más vulnerables y puso en marcha el fondo social de viviendas, que en Andalucía tiene 859 viviendas, de las casi 6.000 que hay en España. Y tienen ustedes la desfachatez de hablar de fracaso, dicen, de un Gobierno que ha modificado la Ley Hipotecaria; que ha limitado los intereses de demora; que ha actuado contra las cláusulas abusivas en los contratos hipotecarios. ¿De qué están ustedes hablando, señor Benítez? ¿Dónde tienen la autoridad moral para reprochar nada al Gobierno de la Nación, que ha trabajado para suavizar los efectos de su incompetencia y su pasividad?

Ustedes han intentado hasta borrar de su memoria las palabras de Zapatero y de Salgado sobre su negativa a la dación en pago, y su prioridad de mantener el sistema financiero. Pero lecciones, como dijo el ministro De Guindos recientemente en el Congreso o en el Senado y después en el Congreso, ni media ni en este tema ni en tantos otros. Ya el ministro anunció —y usted lo sabe— en su comparecencia reciente ante el Senado, que el Gobierno ya trabajaba sobre la ampliación del plazo para suspender lanzamientos más allá de mayo de 2015. Y en ese sentido, la enmienda que hemos presentado y que pretende mostrar el apoyo del Parlamento de Andalucía al Gobierno de la Nación en su anuncio de ampliar la vigencia del Real Decreto Ley 27/2012.

Esperamos, por tanto, que aparquen la confrontación y apuesten por la realidad del día a día sin demagogia ni populismo, y demostrando que realmente les importa la solución a los problemas y no hacer política con las necesidades de la gente.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Sacramento.

Bien, para terminar el debate, tiene la palabra el proponente.

Les recuerdo que hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que ha sido admitida por la Mesa de la comisión. Por lo tanto, se tendrá usted que..., se tendrá usted que pronunciar sobre ella.

Gracias.

## El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí, voy a pronunciarme sobre ella, pero antes voy a hacer algunos comentarios, sobre todo a la intervención de las portavoces de Izquierda Unida y del Partido Popular.

Agradezco a Izquierda Unida su apoyo, como no puede ser de otra manera. Lo dijimos también en el Pleno, que estamos en el mismo barco en esta lucha contra los desahucios.

Y respecto a la intervención del Partido Popular, hombre, yo entiendo que el Partido Popular esté mucho más cómodo leyendo la prensa del año 2010, que la prensa del año 2014. Lo que pasa es que han pasado ya cuatro años, y cuando alguien se instala en el pasado y prefiere vivir de los recuerdos, creo que está demostrando una enorme inmadurez política. Lo digo hablando del Partido Popular como sujeto político, ¿no? Que en esta intervención se haya..., hayamos escuchado nombres de ministras —que, por cierto, todas terminaron su mandato, como María Teresa Fernández de la Vega o como Carmen Chacón—, hablar de Zapatero cuando ya hace tres años que parece que gobierna el Partido Popular. Cosa que es cierto que los ciudadanos todavía no..., no..., no lo han sentido. Pues, no sé, nos parece una postura un poco infantil en términos políticos seguir buscando en el pasado, el pasado inmediato, argumentos para responder a la ineficacia demostrada por el actual Gobierno, un Gobierno herido de muerte, que no solo no ha sido capaz de resolver ni uno solo de los problemas económicos de este país, sino que incluso ha tenido la enorme habilidad de crear nuevos problemas políticos como el caso del independentismo catalán.

En estos momentos, creo que no está de más recordarlo, hay 300.000 parados más que en noviembre de 2011. Creo que hay medio millón de desempleados más sin cobertura por desempleo, y la afiliación a la Seguridad Social incluso está por debajo que en noviembre de 2011. Se saca pecho con los nuevos contratos, pero habría que ver..., habría que ver sobre la aportación a la Seguridad Social de esos contratos.

Y, hablando de herencia recibida, esta misma semana hemos sabido que el Gobierno de España ha sacado 8.000 millones de euros de la hucha de las pensiones —también herencia recibida del Gobierno de Zapatero— para volver a pagar la paga extra de los pensionistas de Navidad. Así que si uno hace memoria, hace memoria para todo. Y si prefiere defender lo que..., los logros del Gobierno de España, que presenten argumentos y datos sobre los logros del Gobierno de España. Yo, con los datos en la mano, no veo ningún logro, pero si alguien los quiere defender, ojalá que recurra a la situación actual.

De todas formas, en aras del consenso y... Porque me parece que es una proposición no de ley que debe salir con el máximo apoyo de este Parlamento, como portavoz del Grupo Socialista, acepto la enmienda que propone el Partido Popular al punto número 1, pero también quiero añadir un punto número 2 para completar la proposición no de ley. El punto número 2 diría así: «Instar al Gobierno de España a reflejar normativamente, cuanto antes, la ampliación de esta moratoria». Porque sí es cierto, como ha dicho la señora María Sacramento, que Luis de Guindos ha dicho que está estudiando la ampliación de la moratoria, pero nos gustaría que se viese reflejada ya porque, insisto, en noviembre ya está venciendo el plazo de dos años al que se acogieron algunas familias en noviembre de 2012. Por lo tanto, no tiene lógica esperar a mayo de 2015 a ampliar la moratoria.

Si el Gobierno, efectivamente, quiere ampliar la moratoria, lo tiene que hacer ya para evitar que las entidades financieras puedan ejecutar las hipotecas que ahora mismo se han beneficiado de esta moratoria; una enmienda *in voce* que, desde nuestro punto de vista, completa y mejora la redacción original, y que ahora mismo le paso por escrito a la presidenta de la Mesa.

Por lo tanto, autoridad moral, toda por parte del Partido Socialista. Hemos luchado siempre a favor de los derechos de los más vulnerables, de la justicia social y de la redistribución. Y, desde luego, en este Parlamento, quien habitualmente ha traído propuestas para favorecer o para ayudar a las familias que están en riesgo

de exclusión social y en riesgo de perder su vivienda habitual hemos sido el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida. Y eso está en el *Diario de Sesiones*. Quien quiera verlo, no tiene más que dirigirse a ese documento oficial para comprobarlo.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

Efectivamente, le pedía la redacción de la enmienda *in voce* que acaba usted de hacer.

Y, por otro lado, para que quede claro y todos los grupos lo tengan presente. Vamos a ver, quedaría, por lo que he entendido: acepta usted la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que quedaría como punto 1 de la proposición no de ley, y tendríamos un segundo punto que sería el que usted ha hecho *in voce*. ¿Es así? Bien. Pues ese segundo punto yo pediría a los miembros de la comisión, porque hay que admitirlo a trámite, si están de acuerdo. ¿De acuerdo? Bien.

Pues entonces, en ese caso, y aclarados todos estos puntos, pasamos a votar.

Empezamos con la primera proposición no de ley de la comisión relativa a carretera Almensilla-Sevilla. Como se ha aceptado la enmienda *in voce* que se ha hecho desde el Grupo Parlamentario Socialista, votaríamos, lógicamente, con ese texto.

Se inicia la votación.

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

Proposición no de ley relativa a variante A-483, el Rocío-Huelva. Aquí se ha pedido votación separada, entiendo que del punto 1, por un lado, y del punto 2 y del 3, por otro. ¿Es así, señora Nieto? Bien, pues así votamos.

Votación del punto número 1.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 14 votos a favor, un voto en contra, ninguna abstención.*

Puntos 2 y 3 de la proposición no de ley.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados por unanimidad.*

Bien. Proposición no de ley relativa al acuerdo entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos andaluces para la financiación de actuaciones protegibles en materia de vivienda y rehabilitación ejecutadas por estos.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.*

Proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, tal y como ha quedado con las enmiendas que se han hecho.

Se inicia la votación.

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

Bien. Pues muchas gracias a todos. Hemos cumplido el horario yo creo que perfectamente, y creo que esta comisión funciona de una manera bastante ordenada, bastante rápida, y podemos yo creo seguir en esta línea de intentar tener cuantas más iniciativas posibles.

Gracias.

[*Se levanta la sesión.*]

---

