

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso

Sesión celebrada el miércoles, 11 de noviembre de 2015

ORDEN DEL DÍA

DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

9-14/OIDC-000001 Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-15/APC-000585. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la elaboración del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.
- 10-15/APC-000586. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre participación en la definición de las líneas del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Rodrigo Sánchez Haro, D. Julio Millán Muñoz y D. Juan María Cornejo López, del G.P. Socialista.

10-15/APC-000139. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el primer año de funcionamiento del metro de Málaga, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. María Jesús Serrano Jiménez, D. Luciano Alonso Alonso y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-15/APC-000611. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000552. Pregunta oral relativa al servicio de marinería de los puertos autonómicos de Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Inmaculada Nieto Castro y D. Antonio Maíllo Cañadas, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-15/POC-000782. Pregunta oral relativa a urbanización del entorno del nuevo hospital de La Línea de la Concepción, Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Inmaculada Nieto Castro y D. Antonio Maíllo Cañadas, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-15/POC-000786. Pregunta oral relativa a las conexiones del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-15/POC-000807. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación de la barriada Viviendas Protegidas de Jaén, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-15/POC-000809. Pregunta oral relativa a la Fundación Aras de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Alicia Martínez Martín y Dña. Ana María Mestre García, del G.P. Popular Andaluz.

10-15/POC-000849. Pregunta oral relativa a la Charca de Pegalajar, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Manuela Serrano Reyes y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

10-15/POC-000850. Pregunta oral relativa al acceso a la Aldea del Rocío, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Manuela Serrano Reyes y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-15/POC-000866. Pregunta oral relativa al Observatorio de la Vivienda, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

10-15/POC-000868. Pregunta oral relativa a las medidas relacionadas con el parque de viviendas, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

10-15/POC-000869. Pregunta oral relativa a la composición del Observatorio Andaluz de la Vivienda, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Gil de los Santos, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa al tren-tranvía de la Bahía de Cádiz, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-15/PNLC-000156. Proposición no de ley relativa a la creación de una comisión de participación sobre la reformulación del nuevo Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-15/PNLC-000168. Proposición no de ley relativa a la conexión de los servicios ferroviarios a través de la construcción y puesta en funcionamiento de un intercambiador de ancho en las proximidades de la ciudad de Granada que permita conectar por ferrocarril la provincia de Almería con la futura línea de alta velocidad Granada-Antequera, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cuatro minutos del día once de noviembre de dos mil quince.

DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

9-14/OIDC-000001 Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas (pág. 8).

Intervienen:

D. Jesús Maeztu Gregorio de Tejada, defensor del pueblo andaluz.

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

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

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

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

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

COMPARECENCIAS

10-15/APC-000585 y 10-15/APC-000586. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración y participación en la definición de las líneas del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación (pág. 24).

Intervienen:

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

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

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

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

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

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

10-15/APC-000139. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el primer año de funcionamiento del metro de Málaga (pág. 46).

Intervienen:

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

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

10-15/APC-000611. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla (pág. 52).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-15/POC-000552. Pregunta oral relativa al servicio de marinería de los puertos autonómicos de Cádiz (pág. 61).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000782. Pregunta oral relativa a urbanización del entorno del nuevo hospital de La Línea de la Concepción, Cádiz (pág. 64).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000786. Pregunta oral relativa a las conexiones del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga (pág. 67).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000807. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación de la barriada Viviendas Protegidas de Jaén (pág. 70).

Intervienen:

D. Miguel Ángel García Anguita, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-15/POC-000809. Pregunta oral relativa a la Fundación Aras de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz (pág. 73).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

10-15/POC-000849. Pregunta oral relativa a la Charca de Pegalajar, Jaén (pág. 76).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000850. Pregunta oral relativa al acceso a la Aldea del Rocío (pág. 78).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000866. Pregunta oral relativa al Observatorio de la Vivienda (pág. 81).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000868. Pregunta oral relativa a las medidas relacionadas con el parque de viviendas (pág. 84).

Intervienen:

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

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

10-15/POC-000869. Pregunta oral relativa a la composición del Observatorio Andaluz de la Vivienda (pág. 87).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-15/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa al tren-tranvía de la Bahía de Cádiz (pág. 90).

Intervienen:

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

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

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

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

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

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

10-15/PNLC-000156. Proposición no de ley relativa a la creación de una comisión de participación sobre la reformulación del nuevo Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía (pág. 100).

Intervienen:

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

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

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

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

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

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

D. Javier Terrón Montero, letrado de la comisión.

Votación: aprobada por 8 votos a favor, 8 votos en contra y ninguna abstención, por aplicación del voto ponderado.

10-15/PNLC-000168. Proposición no de ley relativa a la conexión de los servicios ferroviarios a través de la construcción y puesta en funcionamiento de un intercambiador de ancho en las proximidades de la ciudad de Granada que permita conectar por ferrocarril la provincia de Almería con la futura línea de alta velocidad Granada-Antequera (pág. 112).

Intervienen:

D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

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

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

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

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

D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

D. Javier Terrón Montero, letrado de la comisión.

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

Se levanta la sesión a las quince horas, treinta y cinco minutos del día once de noviembre de dos mil quince.

9-14/OIDC-000001. Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Se abre la sesión.

Y, en primer lugar, va a comparecer el Defensor del Pueblo de Andalucía, a quien le damos la bienvenida a esta Comisión de Fomento y Vivienda.

Gracias por su comparecencia.

Tiene la palabra.

El señor MAEZTU GREGORIO DE TEJADA, DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

—Buenos días, señorías.

Me parece que es la primera vez que comparezco en esta Comisión de Fomento y Vivienda, me parece, me parece, no tengo yo muy cierto, pero quizá Igualdad y Políticas Sociales ha cubierto casi todas mis comparecencias por el tipo de informes que hemos presentado. Por lo tanto, saludar a todos los grupos, incluidos los grupos que ya tengo..., he tenido ocasión, nuevos, en la nueva legislatura, de Ciudadanos y Podemos, y que ya he tenido ocasión, tanto en el pleno como en otros de estar con ellos.

Y, para empezar, permítanme que les presente un vídeo que va conexo con el informe que hemos presentado, que yo creo que ayuda a entender el resto de las explicaciones, que visualizan un poco las imágenes, visualizan un poco el contenido del informe que os voy a presentar.

[Presentación multimedia.]

Bueno, yo creo que el vídeo ofrece un resumen, ¿no?, del contenido de este informe, que lo titulamos, por los tres ejes que vamos a explicaros a sus señorías, de seguridad vial, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de nuestras ciudades andaluzas.

Y, por lo tanto, esto me permite avanzar y centrarme en el espacio que tengo, serían ver cuáles son los objetivos, por qué hemos hecho esto. Nosotros tenemos infinidad de quejas en temas de ruido, de contaminación, temas de conciliación entre el ocio y el descanso, el tema de la seguridad vial, el tema de las barreras arquitectónicas, etcétera. Y hemos querido hacer un informe especial en torno a lo que hemos llamado modelo de ciudad. Que ahora que se está ya en todas las ciudades, en los ayuntamientos, queriendo coger otra visión, creo que es bueno agruparlo en un modelo de ciudad que tenga un concepto integral y transversal de todas las políticas, qué ciudad vivimos, qué ciudad sufrimos, qué ciudad queremos, digamos, vivir de otra manera y..., para conseguirlo. Por lo tanto, me parecía que era mejor integrarlo en este informe como otra manera de concebir, de pensar la ciudad y de ejecutarla.

Y, por lo tanto, ¿con qué fin? Pues vamos a trasladar unas propuestas a estos objetivos, unas propuestas para mejorar la gestión en seguridad vial, en accesibilidad de la población, los derechos de la ciudadanía a

tener espacios accesibles y disfrutar, digamos, de todas las posibilidades que tiene la ciudad, y la calidad ambiental en los itinerarios y otros espacios urbanos de esta comunidad.

¿Cómo hemos hecho el informe? Hemos hecho..., hemos obtenido unas encuestas y hemos trabajado con más de 80 municipios consultados, y hemos elegido más de 20.000 habitantes para que, digamos, los que tengan por debajo tenían menos posibilidades de hacer una serie de exigencias, y, por lo tanto, hemos consultado y hemos trabajado con estos 80 municipios mayores de 20.000 habitantes, hemos tabulado un poco la información que nos ha hecho llegar el movimiento asociativo de personas con discapacidad —y ahora lo veremos— y las asociaciones en defensa de los derechos del peatón y, junto con un trabajo de campo que hemos realizado con el equipo de la institución del área de Medio Ambiente, con los asesores, y, por lo tanto, con todo ese material creemos que tenemos un espacio peatonal que queremos que sea seguro para los desplazamientos a pie, que reúna las debidas garantías desde el punto de vista de la seguridad vial; que tenga un diseño con respeto a las normas de accesibilidad universal y se configure como un espacio sostenible de ciudad, y este es el objetivo.

Pero este objetivo, tenemos que decir, una vez que lo hemos estudiado, que aunque hay ya, y en algunas ciudades más que en otras, bastantes pasos en la dirección correcta, todavía está lejos de alcanzarse, todavía no tenemos modelo de ciudades que llamamos inteligentes, transparentes, participativas, que conocen todas las necesidades y que se van ejecutando.

Hay pasos, pero estos pasos tienen que estar mejor coordinados y estos pasos tienen que estar sin posibilidad de retorno hacia atrás, como vamos a ver en algún caso, sobre todo en la accesibilidad.

Lo mismo tenemos que decir en lo que concierne a la estrategia de las políticas de movilidad sostenible. Es decir, que qué concepto de movilidad tiene la persona que puede estar cogiendo autobuses públicos, pero que estén diseñados de tal manera que estén bien engarzados, eh, para, digamos, en un radio de ciudad, poder moverse con facilidad y con rapidez.

Es verdad que, mediante la planificación urbanística y los planes de movilidad, se están creando grandes espacios peatonales, en especial, sobre todo en zonas de relevancia urbana, pero tenemos que fomentar un modelo de movilidad que sea sostenible, todo ello en un marco de declaraciones que hay ya cartas y programas tales como la Agenda 21, la Carta Internacional del Caminar Walk21, la Estrategia Europea 2020, en donde está diseñada la idea de una ciudad que sea habitable, una ciudad humanizada, una ciudad amable, una ciudad vivible.

Entonces, señorías, ¿por qué hacemos este informe especial? Nosotros hemos visto en la institución, a raíz de las quejas que recibimos, que la realidad de nuestras ciudades todavía evidencia que la realidad virtual que aparece recogida en las páginas web, sobre todo de los ayuntamientos y administraciones públicas, pero sobre todo ayuntamientos, está todavía muy lejos de esa realidad vivida por la ciudadanía.

Y porque el hecho de que estamos proponiendo en este informe, y lo que estamos proponiendo es una nueva manera de entender la peatonalización, que trasciende su configuración como lugar de ocio o paseo, limitado a un área muy específica de la ciudad.

Nosotros proponemos construir un sistema estructural que permita entender, vivir y compartir la ciudad a través del espacio peatonal, de apostar real y decididamente por esa ciudad habitable y sostenible sobre la que se está escribiendo muchísimo ahora y que constituye un reto que no se puede abordar, únicamen-

te, creando o ampliando los espacios peatonales existentes, sino que es necesario que la ciudad pueda ser entendida, disfrutada y compartida en clave peatonal. De ahí que en nuestro informe especial, nosotros proponemos 20 recomendaciones, 15 sugerencias y dos recordatorios legales para concienciar a los poderes públicos, especialmente a los ayuntamientos, de la necesidad de adoptar una serie de medidas concretas, que no siempre implican coste económico, sino enfocar y hacer las cosas de otra manera, para hacer posible que el día a día de nuestras ciudades cambie radicalmente. Tenemos que construir entre todos un nuevo modelo de ciudad que responda a estos retos de sostenibilidad ambiental, económica y social.

Vamos a sintetizar algunas medidas: en primer lugar, en lo que se refiere a la garantía de seguridad de los espacios e itinerarios peatonales. Lo primero que tenemos que decir es que es preciso auditar con criterios objetivos, evaluar riesgos y aprobar una planificación que sea transversal y global para evitarlo. Lo primero que exige que se confeccione es un mapa inventario de cuáles son los obstáculos móviles, los obstáculos fijos, los existentes en nuestras aceras, plazas, espacios libres, zonas verdes, que evalúe la funcionalidad y calidad del espacio peatonal, valorando en términos de seguridad los riesgos por tropiezo, las caídas, los puntos negros por accidentes de tráfico, etcétera, que se valore la idoneidad del itinerario peatonal en estos espacios.

El modelo que se establezca y el seguimiento de su ejecución exigirán un esfuerzo extraordinario de coordinación entre los distintos servicios municipales, servicios que tienen que estar coordinados con Policía, infraestructura, actividades, ordenación del tráfico, transporte, etcétera. Modelo este que hoy por hoy, y lo hemos verificado en los estudios con los ayuntamientos, es inexistente.

En segundo lugar, en cuanto a la accesibilidad del espacio público peatonal, que es un estándar de referencia para valorar la calidad y funcionalidad de nuestra ciudad. Nos encontramos después de..., yo creo que es de los temas, en los años noventa hicimos el de primero de barrera, en 1988-1989, en los años noventa y tantos, con la primera norma del 1988-1989, después de la Lismi a los diez años, después hubo una norma del 2011, norma del 2013, la comunidad autónoma, el real decreto legislativo de personas, atención a personas con discapacidad... Se han sucedido una serie de textos legales estatales, autonómicos y ordenanzas municipales para impedir y destruir que surgieran barreras para las personas con movilidad reducida, y, por lo tanto, podemos decir que estamos muy lejos de garantizar la igualdad en el acceso y disfrute del espacio público. Es decir, artículo 49 de la Constitución, y el artículo 9, exigía, de los responsables públicos, que pudiéramos garantizar la igualdad de las personas en el disfrute de la vida. Yo creo que... Hemos recomendado por eso que los planes de actuación tengan realmente una intervención integradora y sistemática, y no se limiten a autorizar tal denominación con actuaciones parciales, sin continuidad, que se limitan a que se adaptan a un número exiguo de calles, y en el mejor de los casos, en su conexión con alguna plaza u otro tipo de espacio libre o zona verde.

A este efecto, nosotros, el día 4 de noviembre pasado, mantuvimos toda la mañana entera, con las ocho federaciones de toda Andalucía, que cubre casi 700.000 u 800.000 personas, de toda Andalucía, estuvimos toda la mañana. Conseguimos las seis federadas y dos que no están federadas, confederadas, las ocho, que estuvimos toda la mañana aquí, en Sevilla, eh, viendo cómo, a día de hoy, está la accesibilidad. Han salido una serie de conclusiones que sería bueno que conocierais, las pondremos en nuestra página web, sobre qué hemos retrocedido. Ya, el cinturón de seguridad o el móvil conduciendo, ya, con las sanciones, etcéte-

ra, está entrando, pero no está entrando la accesibilidad. Hemos dado un paso para atrás. Incluso alguna escuela superior de arquitectura se ha inaugurado en 2015 sin tener accesibilidad, y de arquitectura, además.

Es decir, que estamos viendo que hay un relajamiento, se ha producido que ya..., y se ve, se ve que parece que eso, ya, hay una condescendencia. Por lo tanto, era muy interesante el catálogo de cosas que las federaciones nos dijeron, los eurotaxis, los autobuses no adaptados, cada diez autobuses podría haber uno adaptado, mientras no habría. En el ámbito rural eso no se conocía mucho. No se tenía tampoco en cuenta los menores con discapacidad, que no había una política para eso. Es decir, llevamos desde 1988-1989 dando plazos en las leyes con el límite de 2017, y no vamos a llegar, no solamente no vamos a llegar, pero en la accesibilidad es una situación..., porque nos hemos relajado muchísimo.

Por lo tanto, había coincidencia en todos los representantes del movimiento asociativo en que se estaba percibiendo un claro avance en las medidas transversales para garantizar la normalización de este colectivo, y así empezó, pero se está bajando la guardia, y perciben que los poderes públicos han dejado de asumir los compromisos que se derivan de estas normas. Existe una queja generalizada en este colectivo sobre el debilitamiento, e incluso la agresión, que se está produciendo en la protección de estos derechos. Y, por lo tanto, va a ser improbable conseguir el objetivo fijado en la legislación de garantizar la ciudad accesible para 2017.

Por otro lado, nos hicieron llegar que los recortes en los presupuestos para facilitar ayudas que consigan estos objetivos, incluso la excepción contenida en la normativa de barreras sobre la innecesiedad de llevar a cabo obras de adaptación cuando no son susceptibles de ajustes razonables, entre comillas, y la situación de exclusión en la que se encuentran estas personas en el artículo rural, describen un panorama de extraordinario pesimismo, que fue trasladado por todas las federaciones al titular de esta institución y que yo tengo el deber de ponerlo en conocimiento de sus señorías. Así no podemos continuar, cuando sabemos que, como hemos dicho muchas veces, suprimir barreras no es tanto cuestión de dinero, aunque implique inversiones y gastos, como de ser sensible y hacer las cosas de otra manera. Por otro lado, es muy importante que se conciencie a la sociedad civil de que hay que respetar esta normativa.

En tercer lugar, cuando contemplamos nuestras ciudades desde la perspectiva de la calidad ambiental, la alta contaminación atmosférica, acústica e incluso lumínica, nos sitúa lejos de los parámetros deseables. Ello por no hablar de la contaminación visual de los inmuebles de cierto valor arquitectónico y de los espacios históricos o más emblemáticos, provocada por un sinfín de instalaciones que distorsionan el valor arquitectónico. Para nosotros, peatonalizar es apostar por un nuevo modelo de circunstancia que fija, como uno de los grandes puntos de referencia, el de ser una ciudad habitable y accesible, compartida por la ciudadanía y territorial y urbanísticamente sostenible.

Desde esta perspectiva, ya vamos a ir viendo, para ir concluyendo, alguna de nuestras recomendaciones. En cuanto a la contaminación atmosférica, hemos propuesto la confección de planes para la reducción de la emisión de gases de vehículos motorizados, para disminuir el aumento de gases de efecto invernadero. Así como se fomente e impulse de manera real y efectiva el uso de medios de transporte que supongan una clara apuesta por la movilidad sostenible, como son el transporte público colectivo —autobús, tranvía, metro, etcétera—, los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como que se fomenten otros modelos de transporte, como el uso de vehículos compartidos, eléctricos, etcétera. Ni qué decir tiene que este modelo así de ciudad

no será posible sin que se incorporen para todos, incluidos los barrios, que no haya brecha digital, la incorporación de las tecnologías TIC para monitorizar toda esta información y hacerla flexible y rápida.

Respecto de la contaminación acústica, nuestro país es uno de los más ruidosos del mundo, y Andalucía en concreto aparece con unos niveles de contaminación acústica extraordinariamente superiores a la media europea. Más del 50% de la población supera los 65 decibelios. El Defensor del Pueblo Andaluz llama a la responsabilidad de los poderes públicos y de la sociedad civil para atajar este problema. Por eso hemos puesto una serie de medidas que figuran en este Informe Especial. Hemos sugerido que a partir de esta información que los mapas de ruido deben ofrecer a los gobiernos municipales, y de los datos que a tiempo real ofrezcan los sensores instalados para monitorizar esta información, sin perjuicio de los controles que puntualmente se puedan realizar a través de sonómetros, se aprueben planes efectivos de acción contra el ruido, destinados a disminuir sus niveles en aquellos espacios o recorridos en los que el tráfico rodado genera un amplio impacto acústico. Es muy necesario también controlar las emisiones acústicas producidas por locales de hostelería y su entorno. Y este problema, en algunas ciudades, ha generado en ocasiones una cierta alarma social.

En el ámbito de la contaminación visual carece de sentido que se apruebe una normativa extraordinariamente restrictiva y controladora a la hora de supervisar intervenciones arquitectónicas, y al mismo tiempo exista una inexplicable pasividad a la hora de cuidar la calidad ambiental de nuestras ciudades cuando se ven gravemente afectadas por instalaciones públicas, publicitarias y veladores, y los gobiernos municipales no realizan actuación alguna para impedirlo. Por eso formulamos sugerencias a los ayuntamientos, para que, ya sea en las propias normas de planeamiento, y/o a través de las ordenanzas municipales, según se considere más oportuno, se incluyan normas para impedir y suprimir el daño ya causado en el medio ambiente urbano y/o en el patrimonio histórico de nuestras ciudades. Uno de los mayores problemas que tenemos ahora es que parece que estamos peleados con el ocio esta institución. Lejos de estar en contra, el del empleo... ¿Cómo vamos a estar esta institución en contra del empleo y del ocio? Pero conciliar el ocio y el descanso es obligación de esta institución. Hay gente que se tiene que ir de las casas, sobre todo en los fines de semana. No pueden conciliar... Últimamente las multas de..., y las sanciones del Tribunal Supremo, las sentencias son, incluso de..., pueblos andaluces..., de más de dos millones y pico de euros, calculando el tiempo que han estado esas familias fuera de sus casas. Y los veladores. La ley antitabaco, la publicitación de sacar..., todo lo que hay dentro de un restaurante lo sacamos fuera, en las aceras. Están los trípodes publicitarios. La familia que tenga dos niños no puede ir por las aceras. Los carritos tampoco pueden funcionar, tienen que irse a la calle pública. ¿Cómo...? Es decir, hemos hecho paseos por las aceras. Es imposible. Unas que están entre la pared, otras que están hacia fuera. Las sanciones van regulando..., la calle que se pone bien, la otra se pone mal. Y realmente hemos sacado a la calle todo lo que hay dentro de los lugares. Y entre el buen tiempo, la ley antitabaco, y al mismo tiempo el modelo de ciudad que siempre hemos construido, hemos..., le hemos quitado al peatón las aceras, la hemos echado a la calle. Y ahí, entonces, los ruidos, la hostelería, los ruidos de bares con música, etcétera..., no estamos en contra de nada de esto, lo que sí estamos es en ordenar eso, en que sean compatibles todos los derechos. La acera es de los peatones, y por lo tanto habrá que conciliar eso. Y parece una pelea constante de más de 300 quejas, porque el consumidor ya..., dice que ya no puede. Es decir, hay situaciones muy dramáticas, como habéis visto muchas veces en la prensa. Bien. Voy terminando.

No quiero dejar mi intervención sin hacer mención también a que hay, en esta construcción de ciudad, hay déficit democrático. Que lo hemos verificado, como... Y siguen estando presentes en la toma de decisiones, del modelo de ciudad. Y por lo tanto, en ese sentido, nosotros nos referimos a la ausencia de la perspectiva de género, a la hora de afrontar estas políticas, ver cómo se comportan las mujeres en este espacio peatonal, cuáles son sus recorridos, cómo son sus movimientos. Eso no está contemplado. Y la escasa, casi nula, participación de la ciudadanía en la implantación y diseño del modelo de ciudad, a pesar de los nuevos estándares de transparencia que se vienen predicando. Tenemos que hacer ciudades inteligentes, quiere decir que sean transparentes y participativas. Pero no participa la ciudadanía, no hay una codecisión. Y lo único sostenible es que este modelo de ciudad tenga la participación, porque con la participación ciudadana se hacen sostenibles las medidas; sin la participación ciudadana esas medidas están puestas por el poder público y no son respetadas porque no son sentidas, ni son trabajadas por la propia ciudadanía. La experiencia que hemos tenido, yo personalmente, en los barrios marginales, es: lo que se pone con la intervención y con la codecisión de la ciudadanía se respeta; lo que no, no se sostiene. Por eso hemos propuesto, y para ir acabando, que en el marco jurídico establecido por los artículos 9 y 14, 16, 35, 73, 105, 114 y 208, del Estatuto de Autonomía para Andalucía, y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que inciden en la configuración de las ciudades.

Y el segundo estándar de déficit democrático es lo que hablábamos de la participación de la ciudadanía. Los ayuntamientos tienen que adoptar posiciones reales de gobiernos abiertos, destinadas a facilitar la participación y la codecisión que debe descansar —sin perjuicio de otras vías de participación— en dos pilares imprescindibles: que el gobierno sea abierto, que facilite la participación de las redes sociales; y un compromiso claro de datos abiertos, de cuáles son las necesidades de esa ciudad, cuál es el conocimiento de esas necesidades, para poner a disposición de la ciudadanía toda esa información que los gobiernos locales poseen sobre movilidad, itinerarios peatonales, espacios públicos, localización, mobiliario urbano, política de medio ambiente, etcétera.

Por eso les traslado que hace..., muy recientemente, el pasado 29 de octubre, hicimos, en Sevilla..., esta institución organizó unas jornadas con el título *Ciudades inteligentes, ciudades sostenibles*. Fue lamentable tener que echar a más de cien personas, y decirles a los inscritos que si no van a ir dispusieran de la plaza porque no tenemos sitio para poner a trescientos y pico de personas. Están en la página web, están grabadas por Internet, pueden acceder, señorías, a esas jornadas, y las vamos a repetir en otra ciudad. Y con técnicos de cómo se construye un modelo de ciudad transparente y participativa. Y ahí hay respuestas desde la innovación y la articulación mediante la aplicación de la TIC. Pero tenemos que tener muy claro que una ciudad no es inteligente porque haya diversidad de sensores que obtienen información en tiempo real sobre contaminación, tráfico, aparcamiento, contaminación acústica, pérdidas de agua en la red pública o nivel de capacidad de los contenedores de basura, o una ampliación de información sobre los servicios en la página web. Una ciudad es inteligente si tiene capacidad de conocer cuáles son las necesidades de la población, y dar respuestas eficaces y efectivas, con un carácter de modelo de ciudad inclusivo, para todos, y sin distin-

ción de barrios. Por tanto, no cabe confundir el fin con el medio: el fin es crear ciudades inteligentes, el medio es la incorporación de soluciones novedosas susceptibles de ser implantadas.

Por todo ello, el principal mensaje que queremos enviar con este informe especial es que no debemos dejarnos guiar por la imagen y el espejismo que generan normas aprobadas y planes programados, recogidos en las páginas web de las administraciones públicas, sino fijarnos, con una mirada crítica, en la realidad cotidiana vivida por la ciudadanía, partiendo de la dimensión y la urgencia de este modelo de ciudad, que solamente será inteligente si sabe articular un sistema que dé respuesta eficiente y, al tiempo, real.

Señorías, este es el resumen que podemos hacerles, y ofrecerles toda la información que ustedes necesitan, y el informe especial, que ya lo entregamos en su momento a ustedes.

Esperamos y deseamos que esta información contenida en este informe, la valoración que hacemos de él, y que hagan ustedes la valoración..., la valoración que hagan ustedes y la propuesta de actuación que incluimos en forma de recomendaciones y sugerencias sean de utilidad a los poderes públicos y a la ciudadanía, para impulsar la construcción de este ansiado modelo de ciudad, en términos reales, segura, accesible y sostenible, que estamos todos demandando.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Maeztu.

De menor a mayor, y en un tiempo en torno a cinco minutos, un nunca superior a siete, tiene la palabra, en primer lugar, Izquierda Unida.

Su señoría, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Gracias, defensor. Buenos días.

Nosotros también estamos encantados de tenerle aquí en la comisión, y para hablar y reflexionar sobre este informe, por el que le felicitamos a usted y a su equipo, y por la mirada que pone a algunos problemas, que son comunes a toda la ciudadanía, y que arrancan, en opinión de Izquierda Unida, de una planificación urbanística en los municipios que abandonó lo que era nuestra tradición de ciudad compacta, de ciudad mediterránea, diseñada con una red de espacios públicos, donde se generaba la convivencia, normalmente de las personas, por nuestra climatología, por nuestra forma de ser y de relacionarnos. Todos los planes urbanísticos que abrieron la puerta a la especulación y que pensaron en la sobredimensión de las ciudades, en la colocación de nuevas zonas residenciales alejadas del casco urbano o del centro de las ciudades, esos polos de generación masiva de movilidad, con esas grandes superficies comerciales en extrarradios..., es decir, ese abandonar nuestro modelo de ciudad tradicional ha traído como consecuencia el agravamiento de muchos de los problemas que usted señala en el informe. De manera que se ha hecho extraordinariamente complicado garantizar la movilidad y el acceso a los bienes y a los servicios, al ocio, a la cultura, a los cen-

tros académicos, con medios de transporte, o bien públicos, o bien con la bici, o caminando, porque todas las distancias se han exagerado, incluso en ciudades donde el volumen de población seguía permitiendo que todos esos servicios estuviesen más cercanos a la ciudadanía.

Por tanto, junto con la estrategia que usted sugiere y las medidas que recomienda, entendemos, desde Izquierda Unida, que todas las personas que estamos implicados en la cosa pública tenemos que hacer una reflexión colectiva sobre la recuperación de la ciudad compacta, el reencuentro de la ciudadanía con los espacios que generalmente han sido de nuestra convivencia, con el ágora, que, ahora, en muchos casos, pues está, efectivamente, privatizado de facto, por ese aluvión de veladores, de mobiliario urbano, de reclamos publicitarios, que no solo entorpecen el libre trasiego de las personas, sino que también entorpecen esa convivencia que se había generado en esos espacios.

Y en cuanto a eso, hace falta que hagamos ese análisis autocrítico y que compartamos la estrategia, y la contemos todos a una ciudadanía, que es verdad que tiene un déficit participativo, pero con la que también hay que hacer algunas reflexiones.

Hemos vivido, en esta comisión, por ejemplo, el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta, que, luego, para llevarlo a lo concreto en algunos municipios, pues había que pelear con..., pelear en el buen sentido de la palabra, con una ciudadanía que no quería desprenderse de 15 plazas de aparcamiento en una calle, porque no acababa de interiorizar que no estábamos hablando de la bicicleta como un medio de ocio para el fin de semana, sino para un medio de transporte que te permita hacer lo que, cotidianamente, haces, pero, en lugar de hacerlo en coche, hacerlo con la bici.

Esto no ha sido un mensaje que todas las fuerzas políticas hayamos trasladado unánimemente a la ciudadanía, sino que ha sido utilizado, en muchos casos, para la confrontación y para generar algún rédito electoral, en detrimento, al final, de una calidad de vida y de una mejora de la movilidad. Y esto ha ocurrido también..., hoy vamos a hablar, después, del tren-tranvía de la Bahía de Cádiz... Es decir, hay determinadas apuestas por la movilidad sostenible, que debemos entender todas, y todas como herramienta de mejora de la calidad de vida de las ciudades, con independencia del parecer que cada cual tenga sobre si llegan en el momento adecuado, con los costes oportunos o con los diseños baratos.

En el ámbito de Izquierda Unida, ya le digo, defensor —y terminamos—, que nos hubiéramos ahorrado mucho del sobre coste que va tener, tanto social como económico, redimensionar nuestras ciudades y recuperar una parte de la calidad de vida que hemos perdido, si esos planes de ordenación urbana no hubieran sido claramente especulativos y no nos hubieran colocado en unos estándares que superan, con mucho, el umbral de la ciudad que, desde Izquierda Unida, entendemos que debe ser, que es la ciudad hecha a la medida de las personas. Lo que pasa que, luego, como personas, pues somos peatones, pero a veces también conductores, o somos padres y madres, o tenemos a nuestro cargo una persona dependiente, y cuando lanzamos esas miradas a nuestro entorno, vemos todas las carencias que usted ha relatado, que deben ser combatidas, entendemos con una visión transversal, pero también como una posición única ante la ciudadanía, a la que, en muchos casos, tenemos que ir sumando a estas nuevas estrategias, que nos las perciban como una incomodidad sino como una apuesta por recuperar una calidad de vida que se nos ha ido por el camino con este desaforado crecimiento que, al final, no ha obedecido a nuestras necesidades como personas, sino a los de algunas constructoras que han hecho el agosto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto...

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidente. He terminado.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Hernández, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias al defensor del pueblo andaluz por su comparecencia, por el informe, por poner de manifiesto tantas cosas en cuanto a las carencias que a día de hoy existen en la gestión pública de las ciudades.

Las ciudades, actualmente, no son las mismas que las de hace unos años. Ha cambiado mucho su fisonomía y también ha cambiado, muchas veces, la forma de gestionarla. Lo que está claro, de todas formas, es que hay mucho que mejorar, hay mucho que mejorar. Existen muchas formas de planificación de espacios públicos, de planificación estratégica, pero se echa mucho de menos hacer al ciudadano participe realmente, que el ciudadano pueda participar y pueda poner de manifiesto carencias que se producen en su día a día, en su vida cotidiana, por una calle o de circular, ¿no?

Y creemos que, en este sentido, los poderes públicos no han integrado adecuadamente las nuevas tecnologías en esa vida cotidiana de los ciudadanos. Quizás hay ciudades en las que mejor se ha hecho; otras en las que peor, pero en general se pone de manifiesto, como dice el informe, que los poderes públicos en las ciudades no están incorporando las demandas o las solicitudes de los ciudadanos para eliminar barreras arquitectónicas, para mejorar el día a día de las personas que circulan.

Especialmente se hace complicado muchas veces, eso, se observa, especialmente además en una ciudad como Sevilla, donde el tráfico de bicicletas cada vez es mayor y es muy elevado, la seguridad de los viandantes muchas veces está en entredicho, especialmente en personas mayores, personas con discapacidad.

Hay, desde luego, muchísimo que mejorar. El informe lo pone de manifiesto. La compañera del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida lo ha comentado. Y todos debemos hacer autocrítica y tomar las medidas pertinentes para que la vida... para que las ciudades sean de las personas, en primer lugar. Los planes, además... Las políticas deben ser realizables. Existen muchos planes para solucionar estas carencias, pero el problema es que muchas veces no se ejecutan o no se ejecutan convenientemente.

Bueno, no me voy a extender más. Solo darles las gracias, darles las gracias por arrojar tanta luz, tanta información y por poner de manifiesto las carencias que existen en las ciudades andaluzas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Popular de Podemos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Muchas gracias al señor defensor del pueblo andaluz por su exposición detallada.

Señorías, el informe que hoy nos presenta el señor Maeztu analiza a la perfección la realidad de las ciudades andaluzas, grandes espacios caóticos, donde la idea de sostenibilidad sobrevuela como una caricatura el paisaje en algún cartel publicitario institucional.

Si todas y todos los aquí presentes estamos de acuerdo en el objetivo a alcanzar: la movilidad urbana sostenible, ¿por qué no se revierte la tendencia de la insostenibilidad? Las recetas las conocemos, son las que hoy nos presenta el señor defensor del pueblo andaluz. Por tanto, ¿cuándo vamos a tomarnos en serio esta meta?

Si seguimos sin asumir el reto de la ciudad sostenible, hipotecaremos la seguridad de todas las personas que disfrutan de las ciudades, estaremos hipotecando su salud. Las alertas por presencia de altas concentraciones de ozono troposférico, en nuestras ciudades, cada vez son más frecuentes. Ni por esas se toma en serio el Gobierno las recomendaciones de las personas expertas y la sociedad civil.

Y, sobre esto, la poca relevancia de la participación ciudadana para atajar este problema es algo que nos preocupa profundamente. Uno no se puede autodenominar demócrata si continua haciendo políticas a espaldas de la gente. Qué podemos hacer para implementar políticas responsables en movilidad sostenible que sean atractivas para la ciudadanía y potencie sus... Desde luego, habría que investigar, conocer qué necesitan, qué les haría renunciar al transporte privado y haría, de este ideal de ciudad sostenible, una realidad.

Como bien recoge el informe que hoy se nos presenta, la sostenibilidad no es solo limitar el tráfico o incorporar simbólicamente unas cuantas unidades de vehículos eléctricos a la plantilla municipal.

Este camino hacia la movilidad urbana sostenible exige más espacio peatonal, transporte alternativo al vehículo privado, fundamentalmente transporte colectivo, uso de la bicicleta y fomento del desplazamiento peatonal. Medidas cuya implementación debe ir acompañada de unos estándares de calidad, seguridad vial y accesibilidad adecuada.

El Grupo Parlamentario Podemos Andalucía está de acuerdo en transitar desde una ciudad en la que los vehículos a motor tienen el protagonismo en el espacio público, a otra en que la peatonalización, la bicicleta y el transporte colectivo sean los medios habituales de desplazamiento.

Entendemos que han de reforzarse los esfuerzos en el apoyo a los diferentes colectivos involucrados en la vida de las ciudades de Andalucía. Siendo esto así, desde Podemos Andalucía, compartimos las medidas como las destinadas a disminuir la contaminación atmosférica y acústica; las destinadas a la mejora de las zonas verdes y espacios libres; a la mejora de la calidad en la prestación de los sistemas de transporte público. Son fundamentales y deberían ser prioritarias en Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor García de Longoria.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí. Gracias, señor presidente. Y buenos días, señorías, y especialmente reconocer la comparecencia del defensor del pueblo andaluz para hablar de este asunto y, sobre todo, agradecer a todos su equipo cómo fijan sus objetivos y sus informes en aquella gestión de lo cotidiano y en la realidad que todos los días los ciudadanos pues vivimos en nuestras ciudades y en nuestros núcleos urbanos.

Entendemos nosotros, desde nuestro Grupo Popular, que el espacio público es por definición un entorno de convivencia social, donde los servicios se distribuyen de manera eficaz y eficiente para satisfacer las necesidades del conjunto de los ciudadanos, y eso es una máxima.

En este sentido, es cierto que los núcleos urbanos, los barrios y, por extensión, las ciudades, se han desarrollado tradicionalmente en función de la distancia media que las personas podían recorrer a pie o en sistemas de desplazamiento no motorizados, convirtiendo así en un gran espacio peatonal.

Los procesos de jerarquización, por tanto, viarios y peatonalización urbana deben tender a crear un ámbito urbano más tranquilo, más limpio, que facilite la comunicación social, que cohesione los barrios y que aumente la actividad económica.

Pero compartimos además la idea que se plasma en este informe, que un espacio no es solo peatonal porque no circulen vehículos a motor por ellos, sino que hay espacios peatonales, o estos espacios peatonales tienen que ser de calidad cuando se dan unos niveles adecuados de accesibilidad, de seguridad, de limpieza, o mantienen o tienen un adecuado mantenimiento.

Peatonalizar conlleva la asunción de un nuevo modelo de ciudad. En eso estamos totalmente de acuerdo desde el Grupo Popular, porque es un modelo o un modo de concebir la ciudad y nuestro entorno basado en la relación de los administradores con sus vecinos y de los propios vecinos con su propia ciudad o con el entorno en donde habita. Por tanto, se trata de construir para habitar.

La gestión de calidad de vida de las personas es una de las obligaciones de las administraciones, y es verdad que contempla muchos aspectos, que va desde la cobertura de las necesidades sociales esenciales hasta la mejora de la relación de las ciudades con su entorno, la relación entre los ciudadanos y el lugar donde viven. Y creo que este informe se orienta hacia esa relación, y, en este caso, estamos hablando de los espacios peatonales.

Insistimos en que los espacios peatonales son espacios sociales, ambientales y económicos que vienen definidos por su seguridad, por su accesibilidad y por su calidad ambiental. Y en este sentido reconocemos la importancia de este informe, desde la perspectiva de la obligación de las administraciones de asegurar una mejor calidad de vida a sus administrados, incidiendo en este asunto en aspectos como la seguridad, insisto, la accesibilidad, la calidad ambiental a través de un elemento clave, que, en este caso, dentro de la trama urbana, son los espacios peatonales.

Los espacios peatonales aportan calidad de vida, mejoran la trama urbana, suponen un punto de atracción y aumentan también el dinamismo comercial. Incluso hay ciudades que ven condicionada su propia demografía en función de esos espacios peatonales.

Y hoy analizamos este informe del defensor del pueblo sobre este asunto, y en este inicio hemos querido justificar su importancia, pero también queremos reconocerle y agradecerle el trabajo realizado.

Este informe trata de crear conciencia sobre un modelo urbano desde la perspectiva de la seguridad, la accesibilidad y la calidad ambiental. Y, en segundo lugar, y es muy importante, es un documento válido para establecer instrumentos y medidas para que la ciudadanía sienta y perciba la utilidad para cambiar y mejorar la ciudad heredada hacia un modelo de ciudad habitable, sostenible y compartida por los ciudadanos.

Además, se establece, como bien ha dicho el defensor del pueblo andaluz, recomendaciones hacia las administraciones, sobre todo y fundamentalmente locales, para que puedan implantarlas con una mayor eficacia.

Y este informe también señala cómo va surgiendo un nuevo concepto de entender la peatonalización que trasciende a la situación comercial o al lugar de ocio, como bien ha apuntado el Defensor del Pueblo Andaluz, sino que apunta a un sistema estructural que permite vivir y entender la ciudad o el municipio a través del propio espacio peatonal, y más allá del concepto de isla peatonal, creo que el informe reconoce, afortunadamente, el concepto de prioridad peatonal, mucho más amplio, que afecta a todo el núcleo urbano y que va más allá de las propias calles peatonales. Además, incide en que la relación vecino-ciudad debe ser un factor clave en la toma de decisiones y, por tanto, la participación ciudadana es uno de los ejes de todas las actuaciones, instrumentos y recomendaciones que se recogen en este informe.

También, este informe resalta, por otro lado, que sigue habiendo falta de compromiso real por parte de las administraciones, que siguen propiciando graves disfuncionalidades, y los itinerarios peatonales, en muchos casos, siguen sin tener la continuidad y la congruencia deseada, en muchos casos, para facilitar los desplazamientos de las personas, y como bien ha incidido el defensor, especialmente en aquellas personas con movilidad reducida.

Y tampoco se terminan de adoptar las medidas necesarias para garantizar la disminución de la contaminación por vehículos motorizados. Hace falta, entendemos desde el Grupo Popular, aún una visión integradora del transporte urbano como factor complementario de los usos peatonales, y se echa en falta también un proceso participativo en la toma de decisiones y también no se asume aún, por parte de las administraciones, la prioridad, tanto a la hora de los programas de inversión como en la propia legislación de esas administraciones.

Y por último, y concluyo, también desde nuestro grupo queremos resaltar o queremos proponer, dentro de un futuro informe, una mayor colaboración y orientación y análisis a la propia gestión de la Junta de Andalucía en estos asuntos. Es verdad que el informe recoge, o es prioritario, sobre la gestión local de los entes locales, pero también echamos en falta y podemos avanzar en este sentido cómo la Junta de Andalucía debe colaborar, debe guiar y debe invertir en conseguir esos espacios peatonales, sobre todo porque en ella se van a unir distintas consejerías que van a confluir en hacer ciudades más seguras, más accesibles y, sobre todo, con una mayor calidad ambiental.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Serrano tiene la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Gracias y buenos días, defensor, y a su equipo aquí presente.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradecerle su exposición detallada de este informe, analizando la seguridad, accesibilidad y calidad ambiental de las ciudades de Andalucía.

Este informe especial al Parlamento de Andalucía pretende ser una llamada de atención a los poderes públicos, sobre todo del ámbito local, para apostar más por la seguridad, la accesibilidad y la calidad ambiental de los itinerarios y, en general, de los espacios públicos peatonales de nuestras ciudades, informe que propone una serie de medidas concretas, en 20 resoluciones, 15 sugerencias y 2 recordatorios de deberes legales que, desde el Grupo Socialista, tendremos muy en cuenta para impulsar actuaciones en esta materia tan sensible para la vida de los andaluces, mejorando la calidad de nuestros espacios públicos.

Éste es el marco de un modelo de sostenibilidad al que todas las ciudades van a tener, necesaria e ineludiblemente, que dirigirse. Recordemos que, después de la Cumbre de Río, en 1992, surge la Agenda 21, como instrumento para la consecución de un desarrollo sostenible a nivel local mediante la elaboración de diagnósticos ambientales y la elaboración y ejecución de planes de acción para el desarrollo sostenible.

En este contexto, en el año 2002, se constituye en Andalucía el programa Ciudad 21, programa de sostenibilidad ambiental impulsado desde la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que ha propiciado la creación de una red de acción vinculada a actuaciones que mejoran la calidad ambiental de Andalucía, así como la calidad de vida de su ciudadanía, en un contexto de planificación hacia la sostenibilidad mediante la implantación de las Agendas 21 en los espacios adheridos.

Posteriormente, Ciudad Sostenible modifica el programa Ciudad 21 para incorporarle los principios objetivos de la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana, aprobada el 3 de mayo de 2011 por el Gobierno andaluz. Una nueva cultura de movilidad sostenible está comenzando a implantarse en las sociedades avanzadas, basándose en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, logrando que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen con el menor impacto ambiental, contribuyendo al cambio de modelo anterior, que ha generalizado un urbanismo de ciudad dispersa, con congestión de las infraestructuras viarias, incremento del número de desplazamientos, aumento de las distancias a recorrer diariamente.

Con esta intención se aprueba el Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible. Este nuevo modelo de movilidad aporta la accesibilidad universal, la reducción de la necesidad de transporte, la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, la seguridad, la corresponsabilidad, la participación ciudadana y la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante.

Este informe que usted nos presenta nos sitúa en un contexto de deficiencia de los espacios urbanos de nuestras ciudades, como resultado de la ausencia de políticas de movilidad sostenible eficiente, a pesar de los numerosos planes de movilidad y normativa que hemos desarrollado en estos años.

De un tiempo a esta parte, una minoría social formada por las personas que padecen minusvalía está librando con éxito una batalla para derribar las barreras que dificultan o impiden que todos los ciudadanos usen y disfruten de la ciudad, obstáculos que discriminan a esta minoría. Se trata de una revolución pacífica, con retrasos respecto a Europa. Desde la Junta de Andalucía se está respondiendo a la justa demanda de esta minoría y prácticamente en todo el territorio andaluz rigen normas que hacen desaparecer estas barreras para evitar que se construyan en el futuro. Algunas ciudades se han planteado con rigor esta tarea y desarrollan planes de accesibilidad que afectan no sólo a los aspectos urbanísticos y arquitectónicos, sino a los transportes y a los sistemas de información, formación y trabajo. Apoyaremos, desde el Grupo Socialista, a aquellas asociaciones de discapacitados y otros colectivos como ciclistas, viandantes, personas mayores, etcétera, para que exista un proceso más participativo con todas las administraciones públicas.

Pero es evidente, defensor, que aún nos falta camino por recorrer, que es por lo que, desde el Grupo Socialista, le agradecemos su informe, que nos sitúa aún más si cabe en la realidad del problema.

Muchísimas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Cierra el turno de intervenciones el defensor del pueblo de Andalucía.

Tiene la palabra.

El señor MAEZTU GREGORIO DE TEJADA, DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, creo que el repaso de todos los grupos, primero, agradecerles un poco la sintonía entre el informe y sus apreciaciones. Yo creo que, aquí, me parece que en otras comparencias puede haber, a lo mejor, posiblemente alguna diferencia lógica de planteamiento o de medidas, pero yo creo que aquí habéis dicho, habéis llamado antes ciudad dispersa a lo que hoy era ciudad compacta, modelo sostenible frente a..., terminaba la representante del Partido Socialista, a pesar de tantos planes.

Yo creo que, en ese sentido, Izquierda Unida presentaba que estos polos y estas grandes superficies y los modelos tradicionales están pasados o deben pasar. Y, entonces, las medidas propuestas, recuperar la ciudad, ésta, compacta, que llamaba la representante de Izquierda Unida, el encuentro con la ciudadanía, los déficits participativos, el Plan Andaluz de la Bicicleta... En este sentido, Sevilla tiene un planteamiento de la bicicleta, quizás... porque el resto de las ciudades están más o menos parejas en déficits de... pero quizás aquí haya un cierto plus.

Y, además, me interesaba mucho decir, como medida de ocio. Es decir, si ponemos aparcamiento frente a la bicicleta, estamos diciendo: es que, ¿qué queremos, aparcamiento o bicicleta? No es cuestión de alter-

nativa, de elección. Es que es modelo de planteamiento. Es decir, que quiero ocio o quiero... eh... ruido. No, mire usted, que es que... ¿diversión o conciliación de la vida familiar? Es que no son alternativos, no son para elegirlos, son para asumirlos, son para concienciarlos en su justa medida.

Estas herramientas... yo creo que, además, es de las políticas que te pueden ahorrar costes. Hay algunas inversiones, evidentemente, pero no se trata tanto de problemas de crisis económicas, sino redimensionar, redimensionar.

Señor Hernández, de Ciudadanos, decía que las ciudades que han cambiado, sobre todo, también en seguridad. Mayores con discapacidad... Por eso, nos comprometimos a decirles a ustedes que ocho federaciones hemos estado una mañana entera. Tenemos casi catorce folios de medidas de..., de peticiones. Por lo tanto, en los autobuses había gente con discapacidad que cogían tres autobuses. Esa planificación, a lo mejor, el primero y el tercero estaban adaptados, el segundo no, entonces se quedaba bloqueado. Los euro-taxis, las guardias de noche en las ciudades... Hay muchos centros que atienden a los discapacitados, abajo, en suelos, en pisos bajos, porque no pueden subir. Entonces llega un momento en que hay que concienciarse que ese debe subir, que nos partimos una pierna y ya no podemos subir, y que tenemos..., tenemos la relación de sitios donde no se puede subir. En la facultad mía de Derecho no pueden subir a la biblioteca. Entonces..., pueden entrar a matricularse, porque está la secretaría abajo, pero no puede disfrutar de una biblioteca. Eso es impensable, y eso que eran edificios que han tenido más tiempo porque eran edificios... Por lo tanto, ejecutar convenientemente.

El señor Gil de los Santos, el representante de Podemos, decía: hay que revertir la insostenibilidad, no retroceder. En accesibilidad hemos retrocedido, nos hemos relajado.

Hay que tomarse en serio, porque hipotecamos la vida de los ciudadanos. Es cierto lo que usted decía.

Espacios sostenibles, la no primacía del vehículo motor..., hay muchísima movilidad en conjugar... Nos decían los técnicos que en 500 metros el peatón puede andar, y esa es la distancia que soporta, alrededor de los 500 metros, debe estar empalmado la coordinación del resto de lo que tienen que coger, y, entonces, ese peatón puede andar y disfrutar del intercambio coordinado de los distintos medios de movilidad. Si eso se empezara a diseñar, empecemos a pensar en 500 metros, y, a partir de ahí, pongamos las conexiones. Así de fácil.

En la conferencia..., en las jornadas que hicimos había propuestas interesantísimas entre el suelo, el subsuelo y las medidas. Muchas veces hemos visto vídeos, tenemos vídeos de visitar la ciudad, ver los pasos de cebra, los pasos de peatones, qué hacen los sordos, qué hacen los ciegos, cómo están pintados, las aceras, la colocación de los mobiliarios urbanos... Y es más difícil hacerlo mal que hacerlo bien. Las aceras no tienen continuidad, pues que sigan hasta las plazas. No, no, la plaza tiene continuidad. Decían los discapacitados: buscamos el vado de los parquin de los coches para poder por ahí bajarnos, porque las aceras no las tenemos, pero el vado sí. Es decir, el coche sale, y el coche tiene chaflán, y por ahí aprovechan los discapacitados para poder bajarse o subir. O sea, que tienen que usar un equipamiento para el coche para poder ellos hacer. Y eran muy gráficos todos los..., los temas.

Bien. En ese sentido, yo creo que el señor García, del Partido Popular..., la continuidad, la prioridad peatonal; es decir, pensar en una ciudad del peatón. En ese sentido... Porque está en juego... ¿Y por qué hacemos esa institución...? Porque en juego están los derechos de la ciudadanía, y este defensor no es el supervisor de la Administración, es el defensor de los derechos que nos habéis dado en el título I del Estatuto de Auto-

nomía, que dice que yo soy el garante de velar por estos derechos que habéis dicho en el Estatuto de Autonomía y en el título I de la Constitución. Y si yo tengo que garantizar..., digo, velar por que eso, que ya está reconocido, se ejecute, aquí hay derechos, para lo cual yo uso instrumentos muy..., muy..., uno puede ser la supervisión, otro puede ser la mediación, otro puede ser el informe. Pero lo importante no es la subvención, lo importante es la defensa de derechos. Y aquí hay muchos derechos de los ciudadanos, por eso hacemos este informe, que puede parecer, bueno, que hay... No, pero que, nosotros, normalmente, estamos haciendo informes muy profundos de pobreza, de dependencia, de temas..., de emigración, de justicia, esto no es menor, no es un informe menor, es un informe que lo usan todos los días y lo padecen los ciudadanos.

Por lo tanto, para terminar, yo diría, resumiendo, que hay que mejorar la información, incorporar las nuevas herramientas, tecnología, de información, prestaciones sociales, citas con médicos, salud, etcétera; que todo eso se pueda hacer con las tecnologías. Y ahorramos sitio, no tienen que ir al hospital, no tienen que ir a... Hay muchísima incorporación de las TIC para mejorar toda esa información, que podemos hacer desde nuestras casas, sin tener que perder el tiempo.

Voluntad política. Aquí, digamos, con la voluntad política y un poco de recursos, ¿eh?, y buena imaginación, y buena..., digamos, buena participación ciudadana, se pueden hacer muchísimos cambios poco a poco, y tal.

Por lo tanto, yo diría, información, nuevas herramientas, otras formas de entender y pensar la ciudad, coordinación de medidas entre Administración local y autonómica, también, ¿eh? Y sobre todo que participen los ciudadanos, y sensibilizar... Y yo también metería lo que me prometieron las federaciones: no sería bueno un pacto por la accesibilidad de no más..., no más barreras. Todos..., más de un..., casi cerca de un millón de andaluces, y todos los que tengan accidentes, etcétera. Yo voy a tener una operación, dentro de 15 días, de una prótesis, y estaré un mes con muletas. Les prometo que haré todavía una reflexión mejor sobre esa ciudad..., esa ciudad que todos queremos, que los ciudadanos tienen que disfrutar, que la podemos hacer, que es mucho más fácil, y que con buena voluntad política... Y ustedes, que son los representantes de la soberanía popular y los legisladores, que transmitamos esa voluntad política a los ayuntamientos y a las administraciones, para que, todos juntos no retrocedamos más en este camino, entre 2017, a decir: seguridad vial, accesibilidad y calidad ambiental de nuestras ciudades, como una ciudad del peatón, donde pueda vivir... Y aquello del artículo 9 que yo siempre digo: los poderes públicos tienen que remover todos los obstáculos que impidan a la gente que puedan ser felices.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Maeztu, por su didáctica y comprometida intervención.

Despedimos al defensor del pueblo, y continuamos con la comisión.

[Receso.]

10-15/APC-000585 y 10-15/APC-000586. Comparecencias del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la elaboración y participación en la definición de las líneas del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por favor, señorías, vamos a reanudar la comisión. Si son tan amables... Vamos a comenzar, señorías. Comparecencia, a petición propia, del consejero de Fomento y Vivienda acerca de las líneas del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.

Gracias, señorías. Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, buenos días.

Comparezco para informar y hacer partícipes a los grupos de la Cámara, en este proceso de elaboración y tramitación del Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020.

Uno de los instrumentos fundamentales utilizados por las administraciones públicas para hacer efectivo el derecho a una vivienda digna y adecuada es, como es obvio, la planificación sectorial en materia de vivienda.

Andalucía cuenta con una amplia experiencia en este sentido, y el último plan concertado de vivienda y suelo fue el de 2008-2012. Daba continuidad a grandes líneas de actuación consolidadas en planes anteriores. Un plan que, a pesar de haber sido afectado muy directamente por las consecuencias de la crisis económica y financiera, que, como saben ustedes, en el sector de la construcción ha tenido un impacto y una virulencia especial, ha alcanzado el 82% de lo previsto en sus actuaciones, con 265.866 actuaciones en materia de vivienda. Actuaciones que han ido desde venta, alquiler, rehabilitación del parque residencial, fomento de alquiler, operaciones de suelo para la promoción de vivienda protegida.

En la pasada legislatura se inició la tramitación del nuevo plan marco que avanzó hasta el dictamen del Consejo Económico y Social. Tomando como base ese dictamen, que se produjo el 3 de marzo de 2015, al objeto de no dilatar innecesariamente plazos, hemos cogido como punto de partida ese escenario. Y, por tanto, lo que estamos planteando es un plan que se va a articular, por primera vez, como el mandato de lo que la Ley 1/2010, de 8 de marzo, reguladora del derecho a la vivienda en Andalucía obliga a la Junta de Andalucía. Antes era el resultado de procesos de concertación social, ahora hay un mandato imperativo en virtud de esta ley del Parlamento de Andalucía.

El plan se ha gestado teniendo en cuenta las circunstancias no solo económicas y financieras sino también las circunstancias sociales, radicalmente distintas de las precedentes. Sin duda, saben ustedes que la liberalización del suelo y la política de «todo es urbanizable», puesta en marcha por los sucesivos gobiernos del Partido Popular, junto con una prolongada época de tipos de interés realmente bajos hacía extremadamente fácil el acceso al crédito financiero, y supuso crear las condiciones para el inicio de la burbuja inmo-

liaria. El efecto inmediato fue el vertiginoso ascenso de los precios de los inmuebles, que, a la vez que creaba una falsa sensación de riqueza financiera en las familias, les llevaba a tomar decisiones basadas en elementos ilusorios. Hacían de la vivienda un elemento en el mercado más atractivo por su valor económico y por sus expectativas de revalorización que realmente por su valor social y por su valor de uso.

A partir de 2008 comienza a desinflarse, como todos saben, la burbuja. Ciertamente el reparto de los efectos y las consecuencias no son simétricos y equilibrados, son especialmente dramáticos para determinados sectores de la población. Por un lado, a quienes habían seguido viendo..., después de la burbuja ha habido quien ha seguido viendo en la vivienda un valor especulativo y han visto una nueva vía para hacer negocio a costa de las personas. La venta, por ejemplo, de parque público de vivienda a fondos de inversión especulativos, pues ha terminado, en muchos casos, en procesos de desahucio, es probablemente el más cruel de los ejemplos de lo que les hablo. Y, por otro lado, miles de familias se han visto atrapadas por situaciones de sobreendeudamiento, que, lógicamente, con demasiada frecuencia han culminado, lamentablemente, en procesos de desahucio, y, en definitiva, el arrastre a esas situaciones de exclusión social consecuencia del empleo, consecuencia de las fuentes de ingresos, consecuencia también a veces de los sistemas de protección social en términos de desempleo, que les ha colocado en una situación extremadamente difícil.

Mientras tanto, también son muchas las viviendas que permanecen vacías a lo largo del territorio andaluz, y ante esta situación resulta absolutamente necesario un replanteamiento de la política de vivienda adaptada y coherente con las circunstancias económicas actuales, con la situación social y con una dotación financiera suficiente, hasta donde las capacidades de respuesta de la Administración permitan, que orienten claramente sus objetivos.

El plan pretende ser una herramienta útil para contribuir a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 47 de la Constitución Española, en la que, como bien saben, se señala que todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, al tiempo que también ordena a los poderes públicos a promover las condiciones necesarias y a establecer las normas pertinentes para hacer efectivo ese derecho. El Estatuto de Autonomía de Andalucía, saben ustedes que en la misma dirección consagra el derecho a la vivienda como la base necesaria para el desarrollo de los demás derechos constitucionales y estatutarios.

La dotación financiera que planteamos en este programa estará en torno a los setecientos cincuenta millones de euros, que será aportación autonómica, estatal y europea, y que es acorde con las disponibilidades presupuestarias actuales y con el margen de maniobra que la austeridad a ultranza, también diremos que el injusto tratamiento que el Gobierno central hace hacia Andalucía nos permite.

No vamos a hacer política de ficción prometiendo lo que no estamos en condiciones de cumplir. Se trata, por tanto, de un presupuesto realista, basado en perspectivas financieras fiables, pero susceptible de ser revisado y ampliado, lógicamente, si el futuro nos depara una evolución económica de la situación financiera distinto, y si el gobierno que los españoles elijan libremente en las urnas el día 20 considera, con otra sensibilidad, que esta línea de acción política debe ser prevalente. En cualquier caso, la modificación del volumen de recursos eventualmente disponibles sobre lo que ahora prevemos en ningún caso iba a cambiar, como digo, los ejes sobre los que se articula el plan. Seguirán siendo los mismos. Puede cambiar la cuantía, ojalá cambie a mejor, pero la rehabilitación, el fomento del alquiler y el intentar que las familias en situación muy vulnerable no pierdan su vivienda serán los ejes básicos de este plan autonómico de vivienda.

Por tanto, a la vez que es un planteamiento realista es un planteamiento ambicioso, y ambicioso porque busca obtener el mayor beneficio de los recursos de que dispone y dirigirlos, efectivamente, allá donde pueden ser más efectivos para cumplir ese objetivo constitucional y estatutario.

El plan está elaborado —o pretendemos que esté elaborado, estamos en una fase todavía inicial— con las mejores ideas, con todos aquellos que tienen algo que aportar, y el Observatorio de la Vivienda, también consecuencia de la puesta en marcha de la ley de 2010, con dos reuniones y un grupo de trabajo constituido, está haciendo esa aportación. Ayer mismo terminaba el plazo, además del conocimiento que se ha tenido en el observatorio de forma directa, por parte de la secretaria general de Vivienda y yo mismo en la última reunión, además de las aportaciones que en vivo se hicieron, dimos un plazo de reflexión que pudiera permitir un análisis más sosegado que terminaba ayer, y estamos haciendo una evaluación del conjunto de aportaciones, que han sido bastante numerosas y que pretendemos que tengan cabida en la mayor medida dentro del objetivo al plan. El objetivo, por tanto, es obtener el mayor rendimiento de los recursos y, por tanto, dirigirlos, como decía antes, a la población más vulnerable.

En el momento actual, la política de viviendas y el Plan de Rehabilitación tiene que ser, es de hecho, en la práctica, un instrumento de política social. De manera complementaria, y como consecuencia de..., ciertamente, contribuye a la reactivación del sector de la construcción, pero el objetivo fundamental al final es un eje de política social, aunque, insisto, como digo, contribuye a reactivarse toda la construcción y la rehabilitación, lo hace de forma particular más que la construcción de nueva vivienda.

Somos conscientes, en cualquier caso, de que dar una respuesta integral, global a la situación de vulnerabilidad de muchas familias con un instrumento, aunque tenga 750 millones de euros de presupuesto en el próximo horizonte, es una tarea que se manifiesta claramente insuficiente porque a lo mejor tiene otro origen, y el problema es que mientras que la política económica hecha por el Gobierno de la Nación y por las autoridades europeas, seguramente por el Gobierno de la Nación, vayan en la dirección de acercarse en la desigualdad, difícilmente un plan, por ambicioso que sea, puede tener suficientes recursos para paliar las consecuencias de un proceso de segregación y de desigualdad creciente en la sociedad española.

En cualquier caso, el plan pretende construirse sobre tres pilares:

El primero de ellos, impedir la pérdida de viviendas por motivos económicos, y ya hemos indicado que la creciente desigualdad social, a pesar de que los grandes números macroeconómicos dicen que recuperan el crecimiento económico, no pasa así con la situación de vulnerabilidad de muchas familias.

Segundo de los objetivos, además del intento de pérdida, de impedir la pérdida de la vivienda, por motivos económicos, es el fomento del alquiler de viviendas. Teniendo en cuenta las preferencias por el alquiler que manifiestan los inscritos en los registros municipales de demandantes de viviendas protegidas, se van a realizar acciones encaminadas a ayudar a los ciudadanos más vulnerables al pago del alquiler por la vía de acceso o la vía de complemento e ingresos que va a plantear la Junta a través del Plan de Vivienda.

Y la tercera es a través de la rehabilitación del parque de viviendas existentes y de la mejora de sus condiciones de habitabilidad y de su eficiencia energética. Es la vía para conseguir, ciertamente, una vivienda digna y en condiciones de habitabilidad.

Un ejemplo más de lo que estamos intentando movilizar con todas las capacidades que tenemos en este momento es el impulso para el desarrollo del resultado de la construcción y la promoción de vi-

viendas protegidas que hace escasamente una semana se ha hecho, poniendo en vía de compra-venta suelos de la Junta de Andalucía, a través de la Agencia de la Vivienda, para la construcción de 2.256 viviendas protegidas.

Es una manera de intentar llegar, lógicamente, a personas que lo necesitan, los promotores tengan la oportunidad de construcción de vivienda protegida y que el precio, lógicamente, sea el más asequible posible.

Saben ustedes que este concurso se hará por la vía no de la subasta, sino de la subasta a la baja: el que haga la mejor oferta a la baja con condiciones, lógicamente, de trasladar esa baja a los adquirientes futuros será el que tenga oportunidad de ganarlo. En definitiva, una política de fomento de la vivienda protegida para familias en situación de necesidad.

Les voy a lanzar, a continuación, brevemente, algunos de los contenidos que el borrador del plan contiene.

Naturalmente, hacerles el ofrecimiento de que, si estamos hablando con todos los integrantes del Observatorio de la Vivienda, que saben ustedes que es un observatorio que integra una amplia panoplia de representantes institucionales y sociales, obviamente, ni que decir tiene que los representantes legítimos de los ciudadanos en este Parlamento pues tienen todas las posibilidades y la interlocución directa con la Secretaría General de Vivienda para conocer y hacer las aportaciones que consideren oportunas en este proceso de elaboración del plan.

Conocen ustedes también, porque ha sido objeto de tratamiento en esta Cámara y la aprobación en el primer Consejo de Gobierno de la actual legislatura, del Anteproyecto de Ley de Retracto. También se hizo la aprobación del anteproyecto ya en fase de tramitación parlamentaria, como proyecto de ley de otro proyecto procedente de la Consejero de Salud y Consumo, que es el Proyecto de Ley para la Protección de los Derechos de las Personas Consumidoras y Usuarios en la Contratación de Préstamos y Créditos Hipotecarios sobre la Vivienda. En definitiva, lo que pretendemos es integrar, lógicamente, todas las acciones que procedan de un departamento todo el Gobierno, pero que vayan en la dirección de garantizar el derecho a la vivienda, de garantizar la información, el asesoramiento, la intermediación y todo aquello que suponga dotar a los ciudadanos de las mejores herramientas, de la mejor información para la toma de decisiones consecuentes.

El Sistema Andaluz de Información y Asesoramiento Integral que pretendemos establecer se convierte en un instrumento de apoyo a las familias que tienen riesgo de pérdida de vivienda habitual y prestará, por tanto, información y orientación profesional de forma prioritaria y singularizada en todas las cuestiones relacionadas con el derecho de la vivienda digna y con especial atención a aquellas personas que carecen de los medios adecuados para la defensa de sus intereses.

Este sistema de información consolida de otra estructura propia la actividad que ya venía realizando la Oficina de Defensa de la Vivienda, que ha atendido a 10.000 ciudadanos desde su puesta en funcionamiento, prestando servicios de prevención, como les decía, de orientación y de intermediación.

Y quiero destacar también que el futuro plan reforzará los instrumentos de apoyo y la colaboración en materia de rehabilitación, prestando, de un lado, servicios específicos al ayuntamiento en el desarrollo de los planes municipales de viviendas, así como apoyo a los registros municipales de demandantes.

Y, de otro lado, se apoyará a los ciudadanos en otros aspectos, tales como la rehabilitación y la constitución de cooperativas de viviendas.

En cuanto al programa específico de Fomento del Acceso a la Vivienda, en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Viviendas Protegidas, el plan incorpora la regulación relativa a las superficies o destinatarios, plazos y plazo de calificación. En concreto, se contemplan tres regímenes de viviendas protegidas: el especial, el general y el tasado, tanto para la venta como para alquiler, escalonando el precio en función de los ingresos de sus destinatarios. Se incluyen, además, medidas tendentes a facilitar la transmisión de la vivienda sin devolución de ayudas en situaciones muy específicas, como, por ejemplo, cuando la vivienda ya ha sido objeto de dación o cuando los miembros de las familias estén en situación de desempleo.

Por otro lado, se incluyen medidas tendentes a flexibilizar el régimen de uso de promociones ya calificadas en anteriores planes, con problemas en la adjudicación, de tal forma que pueda modificarse el previamente establecido, adoptándolo a los regímenes legales del nuevo plan.

Desde la consejería daremos también, con este nuevo plan, respuesta a los compromisos adquiridos en anteriores planes de vivienda, dando prioridad de pago a las ayudas, a las cuotas del préstamo adquirente de vivienda protegida.

El proyecto de presupuestos para el ejercicio 2016 saben ustedes que contiene ya una cantidad de siete millones y medio para hacer frente a estos pagos.

Será prioritario también por la consejería dar continuidad a las ayudas autonómicas, a los promotores de viviendas en régimen de arrendamiento.

El plan incorpora como novedad el programa para la promoción de vivienda protegida de precio tasado, que tiene como objetivo facilitar la promoción de viviendas protegidas para venta o alquiler, a las que podrán acceder las familias que tengan unos ingresos no superiores a 4,5 veces el IPC.

En materia de fomento del alquiler, el plan incorpora, por un lado, el programa dirigido a parque público y, por otro, el programa dirigido a todo el parque residencial.

Respecto al primero de ellos, se pondrá en marcha el programa de fomento del parque público de viviendas en alquiler o cesión de uso sobre suelos o edificios de titularidad pública. Y, en este caso, el plan contempla la regulación estatal completa..., perdón, la regulación estatal, estableciendo la posibilidad de complementar las cuantías de la ayuda.

En cuanto al fomento del alquiler, en todo el parque residencial se contemplan tres programas que se tramitarán a través de una orden única, porque nos parece que la agilidad y la planificación del mapa normativo ayuda a los ciudadanos a la toma de decisiones con mayor nivel de fundamento y con más agilidad.

Este programa recogerá, fundamentalmente, los apartados siguientes: programa de ayuda a personas inquilinas que faciliten el pago de hasta el 40% de las rentas a familias con ingresos inferiores a 2,5 veces el IPREM, alcanzando el cien por cien en caso de familias en situación de especial vulnerabilidad, como estamos haciendo con la orden de desahucios que acabamos de ampliar en el mes de octubre pasado.

Como novedad, también el programa de alquiler tiene como finalidad la puesta en alquiler de edificios gestionados de forma conjunta por administraciones o entes públicos y entidades sin ánimo de lucro. Entre las medidas de carácter habitacional, el plan recupera el programa de autoconstrucción de vivienda —vivienda protegida, lógicamente—, que contempla que los propios usuarios, constituidos en cooperativas y con la colaboración del ayuntamiento, que puede ceder el terreno o que cede el terreno, hagan la construcción del edificio, la rehabilitación y construyan sus propias viviendas.

De igual manera, el programa de permutas, acaba de estar compareciendo el Defensor del Pueblo y ha sido una de las sugerencias que a través de la Defensoría nos ha llegado, programa de permutas para colectivos de personas con discapacidad, que faciliten el intercambio de viviendas tanto protegidas como libres entre los ciudadanos, facilitando la adecuación de la vivienda a las necesidades de la unidad familiar en ese momento.

En cuanto al parque público residencial se pondrán en marcha cinco programas: plan de mejora y mantenimiento; plan de autorreparación de elementos comunes en el que se compense un porcentaje de la renta; programa de rehabilitación en el que se desarrollen actuaciones orientadas a la eficiencia energética, equipos de generación y accesibilidad; programa de ayudas a personas inquilinas, que afronta las situaciones sobreenvidas y acreditadas de imposibilidad de pago de rentas; y, por último, un programa de incorporación de vivienda privada procedente de las entidades financieras al parque público para la cesión en uso en situaciones de emergencia habitacional.

Para finalizar, en materia de rehabilitación destacamos las actuaciones dirigidas a la eliminación de la infravivienda, en particular la elaboración de un mapa urbano de infravivienda; el programa de transformación de la infravivienda en colaboración con los ayuntamientos, y el programa de actuaciones públicas convenidas para situaciones de especial gravedad.

En el ámbito de la rehabilitación residencial destacaré o señalaré los siguientes programas: el programa de rehabilitación autonómica edificatoria; ayuda a la implantación del informe de valoración de edificios; programa de rehabilitación autonómica de viviendas; programa de adecuación funcional básica de viviendas, orientado fundamentalmente a personas mayores o con discapacidad; programa de rehabilitación energética del parque residencial público, y actuaciones de rehabilitación singular destinadas a actuaciones específicas en materia de rehabilitación residencial y a la recuperación..., y a la reparación, perdón, de daños causados por fenómenos naturales sobrevenidos.

En materia de rehabilitación urbana cobran especial relevancia las áreas de rehabilitación integral, la regeneración del espacio público así como la rehabilitación de edificios públicos. En cuanto al área de rehabilitación integral destacar que estas actuaciones se desarrollarán en los ámbitos sujetos a procesos de segregación y graves problemas habitacionales, que afectan, fundamentalmente, a población en riesgo de exclusión de manera particular, y será importante la coordinación entre las distintas administraciones y los agentes sociales.

Por último, aclararles que tal como estaba previsto en el Plan de Vivienda y Rehabilitación se definirán las áreas de retracto, así como los criterios socioeconómicos que se tendrán en cuenta para aquellos casos en los que la Junta ejerza el derecho de retracto en procesos de ejecución hipotecaria.

Por lo tanto, para hacer de este un mecanismo efectivo, una vez se apruebe el texto definitivo de la ley del retracto, el Consejo de Gobierno autorizará una modificación del decreto por el que se aprobó el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía para introducir aquellos aspectos que deben contemplarse por dicho mandato legal.

Como verán, señorías, un plan que, como ya les he dicho, conocerán de primera mano en las interlocuciones que tengan a bien mantener con la Secretaría General de Vivienda, son los primeros legitimados para ese proceso de intervención y de participación en la elaboración definitiva del plan. Y lo que planteamos es, en definitiva, tener el horizonte del primer trimestre de 2016 como fecha límite para que esté en vigor. Tendremos que esperar, lógicamente, también los informes preceptivos del Consejo Económico y Social, pero yo creo que estamos en plazo para hacerlo.

Termino diciéndoles que se trata de un plan realista, les decía antes que no pretendemos hacer un canto que no tenga base sólida para poder ser ejecutado. Aspiramos a que haya en torno a 240.000 actuaciones, pueden ver ustedes el detalle, la diferente cuantificación de cada uno de los programas que les hemos señalado para que vean que el tema está perfectamente elaborado, definido y sabemos dónde queremos ir. Lo que queremos hacer es un ejercicio de realismo y un ejercicio de ambición dentro del realismo porque los recursos tienen que estar orientados ciertamente a resolver las necesidades de los colectivos en situación de riesgo, de los colectivos más desfavorecidos, y ojalá que eso esté acompañado de una política que vaya haciendo decrecer la desigualdad en este país y, por tanto, el programa sea mucho más efectivo.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Vamos a empezar con el turno de intervenciones, les pido que sean muy concretos, saben que queda una larguísima comisión, con 10 preguntas, con tres PNL y dos comparencias más, aparte de esto. Por tanto, Izquierda Unida, señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Gracias, consejero, por la explicación, que consideramos continuación de la comparencia que ya teníamos ocasión de abordar en la pasada sesión de la comisión para hablar del Plan de Vivienda y Rehabilitación. Le agradecemos las nuevas explicaciones, aunque sí manifestarle desde nuestro grupo parlamentario una cierta sorpresa por el relato que usted ha hecho sobre estos trabajos como partiendo de la nada, o al menos no de un proyecto, que no ya tal, un plan terminado, visto en esta comisión en marzo de 2014 y pendiente entonces solo de los informes preceptivos a que usted ha hecho alusión con relación a la tramitación del nuevo que nos aporta. Se lo comentaba en la comisión que celebrábamos el mes pasado, es sorprendente que sí se siguen compartiendo por parte del Partido Socialista los objetivos que animaron el viraje de la política de vivienda en la anterior legislatura, en cuanto a recuperar su función social, en cuanto a proteger a las personas vulnerables, en cuanto a romper la equidistancia que había mantenido la Administración en las dificultades que atravesaban las familias para defender sus viviendas frente a las entidades financieras, en cuanto a la rehabilitación como un yacimiento de empleo y de reactivación económica del sector de la construcción, en cuanto a la regeneración urbana, en fin, era para nosotros algo sorprendente que, compartiéndose todos esos objetivos, objetivos que ya estaban plasmados en un Plan de Vivienda y Rehabilitación que además había sido consensuado en la anterior legislatura, que ya había pasado por esta comisión y que solo estaba a falta de los trámites, estemos en noviembre de 2015 y no tengamos Plan de Vivienda y Rehabilitación, porque en realidad aún no lo tenemos.

Y, además, ya habrá tiempo de cotejar porque el otro..., pues ya digo, ya está en el *Diario de Sesiones* y ya detallaba también las actuaciones y las prioridades. Usted nos hablaba de un plan realista y de una financiación adecuada a esas expectativas que genera la implementación de este plan con relación a los ejes so-

bre los que la consejería quiere poner el acento. Yo creo que decía usted que puede haber variaciones sobre la dotación económica de estos ejes, nunca serán abandonados por ello, habrá mayor o menor disponibilidad presupuestaria, pero esos ejes que usted marcaba de la rehabilitación, el alquiler y el mantenimiento de la vivienda en manos de las personas más vulnerables no iban a cambiarse.

Pero también nos sorprende que estando elaborándose este nuevo plan en un contexto económico calificado por ustedes de más positivo, con unas expectativas presupuestarias de futuro mejores que las que estaban sobre la base del contexto económico de la comunidad autónoma que alumbró la redacción del anterior, las perspectivas económicas sean más modestas que en aquel caso, porque usted ha hablado de 750 millones de euros en el esfuerzo conjunto que haría, por un lado, la Administración autonómica, por otro lado, el recurso a los fondos del nuevo marco y, por otro lado, el desarrollo del acuerdo con el Estado.

En el plan... No podemos hablar de plan anterior porque no llegó a ver la luz, pero, en la presentación del anterior plan que solo estaba pendiente de los informes preceptivos, las cifras que se manejaban eran superiores, se hablaba de 775 millones del fondo del nuevo marco europeo, se hablaba de 140 de programas autonómicos, de autofinanciada, y de 127 con el acuerdo estatal. Lo cual pues suma, evidentemente, una cantidad económica superior, como digo, en un momento de mayor adversidad económica, al menos que el que ustedes han reflejado en la proyección que sustenta las cuentas que para la comunidad autónoma nos han trasladado y que tenemos en tramitación en la Cámara de cara a 2016.

Por tanto, mostrarle ese cierto desconcierto —si se me permite el juego de palabras—, sobre el que me gustaría que usted se pronunciara ahora a qué ha obedecido en lo concreto una dilación tan grande del periodo de aprobación del plan de vivienda y rehabilitación, si es que es cierto que, como usted ha reiterado en esta comisión en otras ocasiones, los objetivos siguen siendo los mismos y lo que se quiere es profundizar y agilizar los efectos beneficiosos que trabajar sobre esos objetivos tiene. Si no ha habido cambios, si la apuesta es la misma, si la política de vivienda se quiere mantener del lado de las personas frente a quienes han utilizado la vivienda como un negocio especulativo, parece que no se acompasa esto con este retraso y con estas modificaciones que, si eran meramente formales, no hubieran necesitado de más de un año de preparación.

Y en cuanto a la dotación económica, también nos gustaría que profundizara un poco más en la medida en la que se calculan a la baja las expectativas. Y, bueno, esto tampoco parece ir en consonancia con las expectativas que ustedes tienen sobre el futuro inmediato de la economía andaluza, sobre las que ya tuvimos ocasión de intercambiar impresiones cuando usted compareció para hablar de los presupuestos de su departamento para el año próximo. Sabe que, desde Izquierda Unida, no los considerábamos tan positivos, habida cuenta del contexto en el que nos movemos. Parece que la cuantificación del plan que usted nos traslada está más en las posiciones que le trasladaba yo, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que las que me trasladaba usted, como gobierno que nos traía esa expresión cifrada de su voluntad política, que creo que fueron sus palabras.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero, por su información acerca del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.

Sin duda, los poderes públicos deben estar para solucionar los problemas que se dan en cuanto a desahucios y a ayudas, al final, a personas que actualmente lo están pasando mal, especialmente ahora.

Desde Ciudadanos nos parece..., apoyamos completamente la dación en pago, como ha comentado, que está en el Plan Andaluz de Vivienda. Y en definitiva..., en definitiva, todas aquellas iniciativas que lleven a una flexibilización para personas que están pasando por un mal momento y que tienen necesidades en cuanto a apoyo en cuanto al pago de su vivienda, ¿no?

Es muy necesario, como ya hemos dicho muchas veces en esta comisión, la creación de un gran parque público de viviendas sociales que permita que..., un alquiler asequible para personas con menos recursos y que garantice una calidad de vida digna para todos los ciudadanos.

También, además, es necesario que los planes no solo se hagan, todo tipo de planes, sino que además se ejecuten, que los presupuestos se ejecuten y que los planes se lleven a cabo. Es muy positivo que existan ayudas, como la que ha..., las que se están comentando, pero es necesario, desde el punto de vista de los ciudadanos, es necesario que eso se lleve a cabo y que los pagos se cumplan en fecha y forma.

Nada más. Como pueden ver, tengo la voz bastante mal. Nos gustaría seguir conociendo más cómo evoluciona este plan y hacer las enmiendas y las propuestas que sean necesarias, ¿vale?

Nada más. Muchas gracias.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente. Gracias, señor consejero.

El Grupo Parlamentario Podemos Andalucía hará todo lo que esté en su mano para que ni una familia andaluza más pierda su casa y para acabar con la lacra que suponen los desahucios en pleno siglo XXI. Mientras los representantes del Grupo Socialista y del Popular intentan dibujarnos un mundo idílico en que la economía remonta y todo mejora, en la calle la gente percibe otra realidad muy distinta.

Más del 70% de la población española opina que vivimos igual o peor que el año pasado. No lo digo yo, lo dice el CIS. Este año en Andalucía superaremos los 10.000 desahucios. Tampoco lo digo yo, es un dato del Consejo General del Poder Judicial. Y vivimos una realidad en la que la emergencia habitacional puede afectar este año a unas 250.000 familias. Algo no va bien en nuestra sociedad, mientras ustedes miran hacia otro lado. No hay más que leer el texto en el que se mencionan, como inspiradores del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, artículos de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de la Constitución Española y del Estatuto de Andalucía, todos ellos como referentes del derecho a la vivienda y a la garantía para hacerlo efectivo. Pero todo esto es pura retórica vacía. Existe, por tanto, una incongruencia, una brecha entre esa declaración de intenciones y la realidad en la que se han traducido planes de vivienda anteriores.

En 2011, según el Censo del Instituto Nacional de Estadística, 637.221 viviendas en Andalucía estaban vacías. Los registros municipales de demandantes de vivienda protegida cuentan hoy con más de 124.000

inscritos, de los que 80.600 tienen ingresos inferiores a una vez el IPREM. Hay 100.000 personas esperando una vivienda mientras 600.000 viviendas permanecen vacías. Cada vez son más los colectivos afectados por esta situación.

Este plan debe ser la herramienta para cambiar las cosas, y sin embargo sorprende que no se incluyan en él dos medidas urgentes y fundamentales. La primera, impedir más desahucios, y la segunda, tener disponibilidad de un parque de viviendas suficiente que frene esa siniestra realidad que sufren miles de familias andaluzas. Si no vamos a lo fundamental y concretamos medidas que eviten la exclusión social, díganme ustedes qué estamos aportando de nuevo y para qué sirve este plan. Creemos que es el momento de empezar a introducir elementos clave. Información directa a los bancos de que no deben ejecutar las garantías hipotecarias de las que no tienen la propiedad. Instrumentos que obliguen a demostrar ante un juez que se posee la titularidad del bien objeto de desahucio. Obligar a la intermediación previa a los desalojos. Y si nos referimos al parque público de viviendas, el plan abre una puerta, pero solo la deja entreabierta. Porque tampoco se especifican las medidas para que se pueda obligar a ceder su uso para alquiler a los grandes tenedores de viviendas vacías. Y nos referimos, y recalco bien esta parte, a las entidades financieras o a la Sareb.

Nos encontramos en un momento histórico para reflexionar y plantear el nuevo modelo de ciudad sostenible. Es el momento de promover la rehabilitación y modelos que tengan en cuenta el ahorro energético, la movilidad y la gestión de las aguas y los residuos de todo tipo. Debemos trabajar de forma conjunta, buscando acuerdos para superar la crisis del sector de la vivienda. Y debemos hacerlo construyendo un nuevo modelo, en el que los mercados y el sistema financiero participen como uno más, no como los ejes centrales. Tenemos que volver a colocar en el lugar que le corresponde al factor social. Por su parte, la Administración pública tiene que desempeñar el papel de garante en el acceso a la vivienda de los ciudadanos que la necesitan, mediante ayudas o a través de la promoción directa o participada. Y añadir algunas medidas más.

Impedir o limitar la creación de núcleos urbanos alejados de los límites poblacionales de las ciudades, que eviten guetos de diferentes ámbitos sociales. Regular la creación de empresas municipales o supramunicipales que actúen en las actividades de gestión integral de las nuevas promociones de vivienda y en la rehabilitación general de edificios y viviendas. Crear un banco o entidad de suelo público para uso residencial que permita afrontar la necesidad de nuevas viviendas y la renovación del parque público existente, con criterios de equidad y necesidad. Crear una entidad pública hipotecaria andaluza con el objetivo de financiar las políticas de vivienda habitual, las rehabilitaciones y la reposición de las mismas, así como la gestión de los suelos para los mismos fines.

Finalmente, pedir que se revisen los postulados del plan que hoy se nos presenta para orientarnos hacia un nuevo modelo de ciudad. Y, de esta manera, asegurar que el derecho a la vivienda empiece a ser una realidad.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señora Martínez, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, diríamos que estamos en el día de la marmota. Hace ya casi dos años que estábamos hablando, pues, de lo mismo que hoy. Nos hubiera gustado hablar, en primer lugar, con conocimiento de causa. Es lo primero que tengo que decirle.

Señor consejero, nos hubiera gustado que usted hubiera presentado ese borrador de vivienda y rehabilitación en Andalucía, que lo hubiera presentado en esta comisión, a estos grupos parlamentarios, antes que a la prensa y al Observatorio de la Vivienda. No ha sido así, e incluso se ha terminado ya el plazo de alegaciones.

Por lo tanto, es algo que quería decirle, porque nos parece que, bueno, tenemos la representatividad y lo hemos demostrado así. Tenemos la capacidad de poder plantear alegaciones y sugerencias, y de colaborar en que ese plan fuera un plan mejor para los andaluces. Por lo tanto, le decía que se repite la escena de octubre de 2013, cuando ya se presentó el primer borrador del plan marco de vivienda, y se dio ese período para hacer alegaciones.

Yo le pregunto: ¿qué ha hecho usted con las alegaciones, o qué va a hacer, en el futuro, con las alegaciones? Porque, en ese momento, el Partido Popular ya presentó unas alegaciones que no fueron tenidas en cuenta. Y, por tanto, nos parece que dos años más tarde, el que ustedes vuelvan a presentar prácticamente el mismo plan, que ha sido —permítame que le diga— un plan de corta y pega... Ha aludido usted a términos como rehabilitación y al alquiler, al mismo tiempo que a la venta... Nos tendrá que explicar, entonces, cuál va a ser su apuesta, si definitivamente apuesta por el alquiler y la rehabilitación, o por la venta. Le decía que ha sido un plan más de lo mismo.

Tras constituir el Observatorio de la Vivienda con un año de retraso, en función del mandato legal establecido para el mismo, en él dio usted a conocer ese plan marco, que, por cierto, ha generado un rechazo generalizado inicial por parte de los agentes sociales. Todos, sin excepción, han planteado distintas cuestiones. En general, yo diría que el problema fundamental es la inconcreción, y que se trata, en definitiva, de ir alargando los plazos en vez de afrontar de una vez el grave problema existente de vivienda. Son más de ciento veinticuatro mil familias las que, en Andalucía, están inscritas en los registros de demandantes. Y la respuesta de su Gobierno ha sido una repetición de la jugada, otra vez alegaciones, otra vez patadas hacia delante, al primer trimestre del 2016, sin dar solución al gran número de deudas pendientes ni al plan anterior.

Permítame que le diga que la gestión, en política de vivienda, tiene dos problemas fundamentales, y son la falta de agilidad en la tramitación y la excesiva burocracia. Y eso se demuestra en el momento actual. Usted ha sacado dos convocatorias, una de ayudas al alquiler y otra es la rehabilitación edificatoria, y ninguna de ellas, hoy por hoy, tiene resueltas esas ayudas para los andaluces.

Por lo tanto, a mí me gustaría escuchar, en este segundo turno, qué va a hacer para solucionar ese problema de agilidad, cuando se presentan más de diecisiete mil solicitudes de ayudas al alquiler y se va a resolver cuando ha pasado ya el año en el que se tenía que haber estado entregando esas ayudas. ¿Qué va a hacer para solucionar este problema y cuándo va a sacar las convocatorias? Porque, en definitiva, este plan lo único que hace es una declaración de intenciones, pero, en ningún momento, se dice ni cuándo, ni cómo, ni qué dinero se va a gastar en cada una de las líneas.

Mire —se lo decía—, hace ya dos años que nos reuníamos aquí con los responsables de las viviendas de los municipios de más de 100.000 habitantes en Andalucía, y todos coincidían en que es imposible hacer una política de vivienda desde los ayuntamientos cuando se ha carecido de un plan marco andaluz de vivienda, y cuando no ha estado la Junta de Andalucía, que es quien tiene las competencias, detrás para hacer esa política.

Si la propia consejera hacía un balance de fracasos del Plan Andaluz de Vivienda 2008-2012... Lo hacía, y, en realidad, la intervención de la portavoz de Izquierda Unida, hace unos minutos, ha sido muy dura con usted, relatando que el plan estaba hecho y que usted lo que ha hecho ha sido esperar un poquito para presentarlo de nuevo. Pues bien, yo le digo que este plan nace muerto. Porque, además de no establecer objetivos concretos, tampoco fija un marco de financiación claro ni compromisos con las entidades financieras. Para el plan anterior, el convenio con los bancos fue de 9.550 millones, y eso se quedó, pues, en alrededor de seiscientos millones; es decir, no alcanzó ni el 10%. Me preocupa que, de 9.550 millones, usted lo haya dejado en 750, y a ver en qué se va a quedar, definitivamente, ese recorte.

Por lo tanto, este plan nos preocupa, igualmente, porque usted sigue confiando en los ayuntamientos, en la redacción de los planes municipales de vivienda que tenían que tener redactados según la Ley del Derecho a la Vivienda... Pero, mientras tanto, no hay garantías para la financiación de esos planes, para que los ayuntamientos los puedan redactar y los puedan ejecutar, y se sigue reduciendo la transferencia a las administraciones locales para garantizar el acceso a la vivienda.

Por tanto, el plan anterior no sólo fue un fracaso en construcción de vivienda protegida —que no se hizo ni una sola promoción de nueva vivienda protegida—, sino también en política social de vivienda.

Y a los datos me remito, al propio balance de su consejería del plan. Por ejemplo, en el programa de transformación de infravivienda, sólo se ejecutó un 16%; no se actuó en la erradicación del chabolismo. Y lo peor de todo es que fue un plan de vivienda que estuvo de brazos cruzados, absolutamente impasible ante los más de sesenta y siete mil desahucios que se produjeron en Andalucía, del 2008 al 2012.

Igualmente, hay que poner de manifiesto la inactividad de la Empresa Pública de Suelo en Andalucía en esta materia. Ha sido evidente. Usted ha citado ahora esa oferta pública de suelo. Bueno, pues, esos suelos están ahí, inactivos durante mucho tiempo, y podía haber sido, perfectamente, la empresa pública la que hubiera promovido esa vivienda protegida, ya fuera en alquiler, ya fuera para ampliar el parque público de viviendas sociales en Andalucía. Y no se ha hecho.

Ya sabemos que la Junta es la mayor inmobiliaria de Andalucía, que gestiona más de ochenta mil viviendas en alquiler. Pero siento decirle que tampoco se garantiza la transparencia y la libre concurrencia y la igualdad de oportunidades.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, ha cumplido sus siete minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Voy terminando inmediatamente.

Yo le pido, señor consejero, que atienda al menos las alegaciones que le harán los colectivos. Y nosotros, pues, le pedimos que nos escuche, que atienda las alegaciones que le hicimos en su momento, y que atienda lo que fundamentalmente le pedimos, y es que practique una política social de vivienda, fundamentada en dos pilares que el plan estatal ha dejado bien claro, que son el alquiler y la rehabilitación. Y, por supuesto, nuestro compromiso, el del Partido Popular, absoluto con la política para evitar los desahucios en Andalucía. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Serrano. Tiene usted la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Gracias, consejero, por la explicación detallada que nos ha proporcionado del borrador de decreto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020.

Señorías, desde el Grupo Socialista venimos repitiendo, desde el comienzo de esta legislatura, que apoyaremos e impulsaremos todas las medidas y actuaciones para garantizar el derecho constitucional y estatutario a una vivienda digna y adecuada, para que ningún andaluz y andaluza se encuentre sin vivienda.

Contamos, en Andalucía, con una consolidada tradición de planes de vivienda. El último de estos planes, el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, sustentado en la concertación social manifestada en el Pacto Andaluz por la Vivienda, reconociendo así la función que desempeñan, en la defensa y promoción de estos intereses, en nuestra comunidad, los agentes sociales y económicos.

Importantes son los objetivos conseguidos por este plan tras la situación generada en el 2008 con el desempleo, principal y más perverso efecto de la crisis económica que azotaba España y, sobre todo, Andalucía.

El acceso a una vivienda digna continúa siendo otro de los grandes problemas al que nos enfrentamos en Andalucía, ya sea por el elevado precio de la vivienda o por las tremendas dificultades actuales para acceder a la concesión de un préstamo hipotecario. Lo cierto es que muchos ciudadanos andaluces son expulsados del mercado de la vivienda libre, teniendo que recurrir a la vivienda protegida como única forma real de poder emprender un proyecto de vivienda independiente.

Todo lo que en su día fueron facilidades para la concesión de hipotecas, incluso con prácticas poco éticas por parte de las entidades financieras, ahora se han convertido en dificultades que impiden, en casi la totalidad de los casos, tener acceso a estos préstamos.

Pero ésta es la paradoja. Cuando el Gobierno de Rajoy rescataba con dinero público a la banca, ésta no hace el mínimo esfuerzo con las personas más vulnerables, y las condena muchas veces a situaciones de precariedad máxima en sus vidas, como el desalojo de sus viviendas.

Según el Instituto Nacional de Estadística, Andalucía es la comunidad autónoma con mayor número de viviendas vacías, con un 18,5% del total nacional, en un censo realizado en 2011. Sin embargo, la dificultad de acceder a una vivienda es complicada, especialmente para los sectores más vulnerables.

Los desahucios aumentaron en nuestra comunidad, en el 2014, más de la mitad, derivado de ejecuciones hipotecarias. Debemos paliar el drama de los desahucios, tanto de las familias hipotecadas como de los avalistas; impulsando medidas como la que ya tenemos, y el Tribunal Constitucional tiene, parcialmente, suspendida, como consecuencia del recurso interpuesto por el Gobierno de España y el silencio del Partido Popular de Andalucía, la Ley Andaluza de Función Social de la Vivienda; con medidas que posibilitarían que no haya casas vacías mientras son desahuciadas las personas de su vivienda habitual y contemplando la expropiación del uso con este objeto. Apoyaremos, desde del Grupo Socialista, mecanismos para defender los derechos de los consumidores en la contratación de préstamos hipotecarios, para defender a la ciudadanía por si se dieran algunas prácticas abusivas en estos productos. En cualquier caso, garantizar que ninguna persona se quede en situación de desamparo habitacional. Debemos y tenemos que seguir avanzando en esta materia por la dignidad de muchas familias, pero también por nuestra dignidad como políticos y ciudadanos. Tenemos un mercado de alquiler muy bajo en el país, que se acentúa mucho más en nuestra comunidad.

Y sumando los datos del IPREM, es conveniente implantar actuaciones adaptadas a la nueva realidad financiera y social de Andalucía, como bien nos ha dicho el señor consejero en su exposición.

Impulsaremos, desde el Grupo Socialista, intentar abarcar todo..., intentar acabar, perdón..., intentar acabar, entre todos, con la infravivienda y que todas las administraciones pongamos mecanismos transformadores para terminar con la existencia de inmuebles en los que es imposible llevar a cabo unas condiciones de vida dignas.

Desde el Grupo Socialista impulsaremos el alquiler como una forma de acceso a una vivienda digna, actuaciones para la recuperación de los centros históricos y revitalizar las barriadas, rehabilitando lo construido y promoviendo la mejora de la eficacia energética del parque de viviendas y de los edificios públicos.

En Andalucía, hay, igual que en toda España..., existe una situación de emergencia social, y también de desahucios energéticos. Mejorando el confort y la calidad de las viviendas de los andaluces y andaluzas, disminuirémos la pobreza energética.

Impulsaremos y apoyaremos medidas que nos lleven a reactivar el sector de la construcción como línea estrategia para la creación de empleo, mediante la rehabilitación, promoviendo un empleo más sostenible donde haya una mayor presencia de cuota femenina en el empleo de la construcción, asociado a la rehabilitación, y capaz de facilitar la creación de pequeñas y medianas empresas en el ámbito de la rehabilitación y de la reactivación urbana.

Señor consejero, desde el Grupo Socialista venimos diciendo que el actual modelo de desarrollo, basado casi exclusivamente en el consumo de recursos, se muestra claramente insostenible. Este crecimiento expansivo y acelerado de los sistemas urbanos y el aumento del consumo de recursos, con la consecuente producción de contaminantes y residuos, son los principales elementos que incrementan la presión sobre los sistemas de soporte que proporcionan energía y materiales a las ciudades. Es necesario ir hacia otro modelo que, a la vez que da respuesta a las disfunciones que los ciudadanos actuales presentan..., y que aborde los retos de la sociedad actual, los relacionados con la sostenibilidad y la entrada en la sociedad de la información y el conocimiento. El modelo de ciudad compacta y diversa es el que mejor se posiciona en este proceso...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, le ruego vaya terminando.

La señora SERRANO REYES

—Voy acabando ya.

... hacia la sostenibilidad, en aras de la información.

Este modelo permite concebir un aumento de la complejidad, que es la base para obtener una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva. Al mismo tiempo, ahorra suelo, energía y recursos materiales, y contribuye a la preservación de los sistemas naturales.

En definitiva, ir caminando a ciudades pensadas para las personas, adecuando sus zonas públicas, rehabilitando inmuebles de interés patrimonial y de interés urbano.

Muchas gracias, consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Intentaré circunscribirme a los siete minutos.

Señora Nieto, mire, nosotros tenemos el suficiente nivel de realismo y de humildad como para pensar que no empezó el mundo con la llegada de este consejero a la consejería. Yo..., que no empezó el mundo... Ese afán de adanismo de pensar que el mundo llega con este consejero a la consejería para la política de viviendas no está en mi cabeza. O sea, evidentemente, estamos aprovechando todo lo que estaba.

¿Cuáles son los argumentos que usted utiliza? Que yo creo que, en definitiva, no están fundamentados porque, seguramente, le falte información, no por otra cosa. Porque yo..., hemos dicho que no queremos perder tiempo, por lo tanto, el informe del Consejo Económico y Social es de marzo de 2015, no fue del año pasado.

Usted habla de que la ficha presupuestaria es reducida, hay poco esfuerzo, y que están manejando datos... ¿Sabe usted, entre otras cosas, por qué no se ha podido cerrar antes? El dato definitivo de los recursos disponibles del marco Feder es de septiembre de 2015. Usted ha hablado antes de 750 millones de euros. No hay 750 millones de euros en el marco Feder, ojalá hubiese, hay bastante menos, hay 193,8. Y, por tanto, ¿cuál es la proyección que estaban haciendo antes? Pues la reproducción del marco 7-13. Pero es que el marco 7-13, lamentablemente, no es el marco que rige en este momento. Estamos hablando de la mitad de los recursos disponibles para la consejería en el marco 14-20, en conjunto, para la política de infraestructuras y para la política de viviendas. Por tanto, lo que estamos haciendo es un mayor esfuerzo autofinanciado. Usted hablaba de 170 —quiero recordar— de... Bueno, pues estamos hablando de un esfuerzo de autofinan-

ciado de 320, ahora, ¿eh?, y una merma muy considerablemente, lamentablemente, de aportación de fondos Feder. Insisto, esos datos son disponibles, los del Feder, desde septiembre de este año, 2015.

Por lo tanto, no estamos haciendo dilación de tiempo, estamos trabajando con la máxima agilidad. No estamos tirando a la papelera esfuerzos hechos, estamos apoyándonos en el trabajo hecho, porque queremos ser ágiles. Y compartimos la filosofía de que, efectivamente, en torno a la rehabilitación, en torno al esfuerzo por fomentar el alquiler, por supuesto... Y aprovecho para decirle a la señora Martínez que es la comunidad autónoma más beligerante. Cuando ella hablaba de que hemos sido..., somos impasibles ante los desahucios, le puedo decir que la comunidad autónoma más beligerante de España, la que más recursos económicos ha destinado y más cambios normativos ha hecho, ha sido la Comunidad Autónoma andaluza.

¿Insuficiente? Claro, sí, señor Gil de los Santos, insuficiente. Es que el problema de los desahucios no es fácil de resolver, y ustedes donde gobiernan lo están comprobando. El problema no es hacer un canto a cómo debía ser el mundo, si fuese más feliz, ¿verdad?, el tema es con los recursos, con las capacidades, con el espacio de cooperación qué hace cada uno. Yo le digo que la Comunidad Autónoma de Andalucía resiste, resiste, en términos comparativos, ¿eh?, con holgura, lo que se puede..., lo que están haciendo otras comunidades autónomas. ¿Que es insuficiente? Claro que sí. Pero usted plantea cosas que..., pretende cambiar el modelo económico del Estado con un plan de vivienda. Entonces, no tenemos tal pretensión. Esto es una herramienta modesta, con capacidades limitadas. Claro, usted hace elucubraciones sobre las cosas que no le gustan del mundo en que vivimos —que yo puedo suscribir algunas—, pero que, ciertamente, la forma de abordarlas y combatirlas no es el plan autonómico de vivienda, como usted entenderá, ¿no? Cambiar la política económica del Gobierno, ¿verdad?, no depende de que el plan autonómico de vivienda tenga estas u otras directrices, o tenga estos u otros recursos, ¿eh?

Entonces, lo que estamos planteando es este esfuerzo, como le digo, de la máxima capacidad, dentro de nuestras limitaciones presupuestarias. Porque, claro, la señora Martínez sigue pensando —yo también— en una parte del discurso, no en la otra, de que, efectivamente, hay que hacer el esfuerzo de intentar buscar un espacio de equilibrio presupuestario. Lo que no estamos de acuerdo es en los ritmos, lo hemos dicho hace ya mucho tiempo, ¿eh?; lo que no estamos de acuerdo es en el reparto desigual y asimétrico que se hace por parte del Estado y las comunidades autónomas cuando las comunidades autónomas tienen, en políticas sociales, y hablo de educación, hablo de salud y hablo de vivienda, porque es una política social, pues se quedan con el 80% del margen de maniobra. En todas esas cosas no estamos de acuerdo. Ahora, en que haya un esfuerzo hecho para atender al equilibrio presupuestario, sí. Pero es tan inflexible que, al final, los márgenes que quedan son los que quedan. Y, claro, con una mano nos prescriben cosas que hay que hacer y con otra mano nos ahogan. Y, claro, es muy difícil buscar un equilibrio entre esos dos escenarios, ¿no?

Entonces, lo que le digo es que este plan es un ejercicio de realismo y, señor Martínez, tiene concreción; claro que tiene concreción: con cifras, con diferentes fuentes de financiación, con diferentes programas, con un número de personas que serán las beneficiarias de cada uno de esos programas, estimativo, pero bastante aproximado a lo que queremos que sea al final. Por supuesto, con un ejercicio de seguimiento y evaluación, que lo tendrá este Parlamento, que es el que está más legitimado que nadie, pero lo tendrá también el Observatorio de la Vivienda, claro que sí. Si es que las políticas públicas hay que evaluarlas, no vale solo... Y usted hace alguna apreciación que me permite que le diga que no es correcta en ningún caso.

Bueno, la comparecencia de este consejero hoy, aquí, tiene este propósito, que ustedes opinen, que ustedes aporten, que ustedes enmienden. No es que se ha acabado el plazo de enmiendas, hemos hablado del Observatorio de la Vivienda, y le dimos un plazo, para que no fuese un proceso indefinido. Pero ese plazo, evidentemente... Cuando yo he citado el plazo de ayer, no estoy hablando de los grupos parlamentarios. Los grupos parlamentarios pueden, en una interlocución privilegiada, cuando quieran, con la secretaria general de la Vivienda, tener el conocimiento detallado de cada uno de los extremos del plan, y, por supuesto, hacer las aportaciones que consideren oportunas. Bueno, estamos aquí en el..., para eso estamos aquí. Yo no he comparecido aquí en un ejercicio de pura retórica, sino para que conozcan la versión que la consejería tiene y para que, sobre esa versión y la evaluación que ustedes hagan, háganla, o las aportaciones que consideren pertinentes y oportunas. Luego, veremos si podemos estar de acuerdo en todas o no, pero el proceso que pretendemos es ese. Tiene que ser un plan lo más consensuado posible y, desde luego, otra afirmación que hace usted, que no corresponde a la realidad, es que ha sido un rechazo total de todos los colectivos que contempla el observatorio, cosa que no es cierta. Ha habido alegaciones, y, de hecho, la prueba de que están participando es que han planteado cosas que, muchas de las cuales van a ser, lógicamente, incorporadas a ese proceso de elaboración del plan.

Había alguna intervención del señor Hernández, bueno, y efectivamente yo coincidí con él en que el tema de la política de fomento al alquiler es fundamental. Estamos con un nivel de techo muy importante, no tanto..., nosotros no vamos a limitar la capacidad de construcción, lo que no tenemos es recursos para construir. Y, como no tenemos recursos para construir, dediquemos los que tenemos a fomentar el acceso a la vivienda a aquellas personas que teniendo necesidad y están en situación...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señor presidente.

... estando en situación de necesidad, no tienen posibilidad. Bueno, las viviendas existen, los recursos de muchas familias no, pues hagamos de eso un eje prioritario, claro, pues en eso estamos. Y hay otras viviendas que tienen una necesidad de ser adaptadas, de ser rehabilitadas, generamos empleo con eso y les damos dignidad a las condiciones de una vivienda. Pues, dediquemos recursos también a eso. En eso coincidimos, porque yo creo que es lo más sensato en un momento de dificultades de liquidaciones presupuestarias como las que vivimos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Para turno de posicionamiento, por un tiempo no superior a tres minutos, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Poco más que añadir. Cuando efectivamente tengamos ocasión de ver sobre el papel el detalle de lo que usted nos ha trasladado, tendremos una valoración más concreta. En cualquier caso, bueno, algunos de los argumentos con los que le planteo nuestra discrepancia inicial a sus planteamientos no nacen del desconocimiento, simplemente nacen de una opinión diferente a la suya.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Nada. Nada más que añadir, señor presidente.

Muchas gracias, señor consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señor consejero.

Nosotros sí hemos venido a cambiar las cosas. Sí hemos venido y sí creemos que cambiando y siendo cien por cien ambiciosos en un plan de vivienda, se puede cambiar el modelo productivo. Nosotros no hemos llegado a la política para ser modestos sino para cambiar la política de vivienda, el modelo productivo y la realidad andaluza.

Por tanto, esperamos que de verdad tomen en consideración las propuestas que hemos avanzado desde la búsqueda del consenso en un tema de esta importancia. Su toma en consideración, o no, significará para las miles de familias andaluzas que hoy por hoy no tienen garantizado su derecho a una vivienda digna en Andalucía, el que puedan contemplar una luz al final del túnel.

Se hace imprescindible también un diagnóstico y auditoría pública de la vivienda en Andalucía que permita priorizar tareas específicas en cada uno de los ámbitos territoriales. Un mapa de los desahucios producidos y en tramitación; un mapa de las viviendas vacías, públicas y privadas, susceptibles de conformar un

parque público para el alquiler social; un mapa de los registros municipales de vivienda; un mapa del estado de conservación en que se encuentra el parque público de vivienda; un mapa de solares y edificios de dominio público sin uso; un mapa de proyectos en ejecución públicos y privados relacionados con la vivienda, no finalizados y con la especificación del estado en que se encuentran. Dada la amplitud y complejidad que se requiere para ejecutar este trabajo, planteamos la creación de un grupo de trabajo para poder analizar estas cuestiones en detalle. Ello nos garantizaría su eficacia y eficiencia en los contenidos y en el tiempo.

Insisto, debemos ser conscientes de que son miles las familias que se encuentran en situación de emergencia habitacional y de pobreza energética, que exige por nuestra parte una respuesta inmediata y contundente. Desde las administraciones públicas se deben abrir las puertas hacia una nueva forma de hacer las cosas, pensando no en los beneficios económicos de unos pocos sino en el derecho a una vivienda digna para todos y todas. Ni una casa sin gente, ni gente sin casa.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bien.

Señor consejero, lamento que usted se haya centrado, pues, en algunas de las cuestiones que nosotros le hemos señalado, como es el tema de los desahucios. Yo entiendo que hay afirmaciones que molestan y que duelen, pero ustedes han sido y son gobierno en Andalucía durante más de 30 años, y no tienen que explicar lo que quieren hacer, porque todos sabemos y conocemos, y solamente hay que salir a la calle para ver lo que han hecho en política de vivienda.

Y, le vuelvo a decir, y me duele, porque son ustedes el gobierno en Andalucía, y he sido protagonista de lo que ha ocurrido en esta tierra durante mucho tiempo, y tengo que decirle que ustedes no han hecho nada en política de vivienda para evitar desahucios en Andalucía.

Ha sido el propio Partido Socialista el que ha pedido perdón por ese motivo. Muchos de sus militantes lo han hecho. Ustedes fueron los que aprobaron el desahucio exprés. Ustedes fueron los que dijeron que no a la dación en pago. Ustedes han sido los que, teniendo todas las herramientas en su mano, gobernando Zapatero, gobernando Rajoy, gobernara quien gobernara, plan tras plan de vivienda en Andalucía, han hecho propuestas de mapas de infravivienda y, sin embargo, todos esos planes pasan por alto el Polígono Sur, el Vacie, o el plan integral de Madre de Dios.

Por lo tanto, yo valoro su interés y su buena voluntad, pero le pido que realmente cambie la estrategia y se ponga a trabajar codo con codo con los sectores. Nuestro compromiso, el del Partido Popular, obedece a prioridades, y así se demostró el primer día, un plan estatal que cambia la hipoteca de compra de vivienda por la apuesta decidida por el fomento de la rehabilitación y del alquiler. Una ley para la rehabilitación de las

ciudades, la paralización de los desahucios de las familias más vulnerables, de las familias más vulnerables. Será insuficiente, será muy poco, pero nunca jamás nadie lo había hecho, y yo le pido que usted complementen esa medida, porque estamos de acuerdo que será insuficiente, pero se puede seguir haciendo muchas cosas en esa línea, como le digo, paralización de los desahucios y Ley de Segunda Oportunidad, sí, de los más vulnerables. También, otras medidas colaterales: baja el precio de la vivienda, suben las personas empleadas en el sector de la construcción y, sobre todo y fundamental, y termino con esto, Rajoy sí paga las ayudas, paga la subsidiación de los intereses a más de 52.000 andaluces en Andalucía, mes tras mes, que ven cómo en su nómina, en su hipoteca ingresan el dinero del gobierno de la Nación, mientras que, en la Junta de Andalucía, el gobierno de Susana Díaz no paga lo que le corresponde. Se lo han dicho los afectados por la vivienda de la hipoteca, y en este plan tampoco se contempla que se vaya a pagar.

Por lo tanto, yo le pido ese compromiso con las personas que ya esperan una respuesta, porque ya se la han prometido ustedes. Y le pido, igualmente, un compromiso a futuro, porque estamos comprometidos con el derecho a la vivienda como los que más, señor consejero. Y ahí nos va a tener con la mano tendida para ayudarle a solucionar este grave problema que es un derecho de todas las personas y, muy especialmente, de quienes más lo necesitan y también de aquellas personas que hoy están sin techo, pidiendo dignidad en la calle.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Serrano, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene usted la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidente.

Para terminar, señor consejero, este borrador de decreto por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020 tiene una apuesta clara de acceso a la vivienda, evitando la exclusión social, fomentando el mercado del alquiler, realizando un cambio hacia modelos de ciudad sostenible, como bien nos ha aconsejado antes en su informe el defensor del pueblo, promoviendo la rehabilitación residencial y la regeneración de los barrios y adecuando nuestros espacios públicos.

El Grupo Socialista está seguro de que este decreto va a hacer notar claramente la diferencia entre un gobierno que apuesta por las personas, por las personas que más lo necesitan y un gobierno que sigue viendo la vivienda como un activo financiero, y que considera que los problemas de vivienda de este país no le competen, y que, por lo tanto, regulan diseñando medidas que pueden acabar convirtiéndose en un brindis al sol y, sobre todo, beneficiando a los mercados especulativos.

El Grupo Socialista impulsará y apoyará este plan por ser realista y con una clara vocación social, ya que concentrará todos los esfuerzos en los colectivos de población que se encuentran en una situación más vulnerable y que tiene mayores dificultades de conservar sus viviendas o acceder a una nueva.

Propuestas de colectivos serán analizadas e incorporadas para enriquecer el futuro plan en el proceso de su elaboración, colectivos como colegios de arquitectos promotores, agentes de la propiedad inmobiliaria, sindicatos, la asociación de afectados por las ayudas de la vivienda protegida, iniciativas planteadas por diferentes departamentos de la Administración autónoma responsable de las políticas de menores, mujeres o discapacitados.

La parlamentaria del Partido Popular hace una crítica a la que tiene derecho y respeto, pero cuando hablamos de viviendas ustedes bajan estas partidas para Andalucía a 587 millones de euros en el Presupuestos Generales del Estado, aumentándola en otras comunidades autónomas con menor peso poblacional.

El plan estatal de vivienda, plan 2013-2016, se firma en Andalucía o con Andalucía un año más tarde por retraso atribuible al ministerio. En su último plan de vivienda ni menciona la palabra desahucio, y además el señor De Guindos es el encargado de gestionarlo.

Ustedes hacen una vez más en Andalucía unos presupuestos sólo electoralistas y no van a engañar a los ciudadanos andaluces. Y espero que se acabe pronto el tremendo azote y asfixia financiera que ha tenido el señor Rajoy con Andalucía.

Señor consejero, desearle suerte y el Grupo Socialista apoya todas las medidas encaminadas para salvaguardar las dignidad de los andaluces.

Gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Cierra este turno de intervenciones el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente, casi telegráficamente.

Señora Nieto, no pretendía ofenderla en ningún caso. Creo que he dicho que no tenía alguna información, no que tuviera desconocimiento. El dato de FEDER, seguramente, porque se ha cerrado en esa fecha, no lo podía conocer.

Lo que decía es, en términos puramente argumentales, que se cerraba un escenario con una previsión de ingresos que luego no se ha producido porque los fondos FEDER, lamentablemente, han sido menores.

Ésa era la única intención: la aclaratoria.

Señor Gil de los Santos, usted sigue metiendo en el mismo saco supuestamente la bondad desde sus planteamientos y el PP y el PSOE. Le voy a dar un dato que además a la señora Martínez le podrá ser también, si no lo conoce, ilustrativo. Mire, todo el mundo tiene legitimidad para decir lo que quiera, no sería yo quien lo discutiera. Pero en política social, desde el Partido Popular, dar lecciones a Andalucía, al Gobierno de Andalucía, es un poco atrevido, señora Martínez. Y la política social, en este caso, dirigida a la vivienda.

Ustedes, le voy a dar un dato. Si es que la señora Cospedal, relevante figura del Partido Popular, gobernante de Castilla-La Mancha hasta hace muy poco, el compromiso que tenía en términos de política de

vivienda, comparativo respecto a lo que nosotros estamos planteando en este programa, ¿verdad?, pues estamos hablando de un esfuerzo de uno a tres, aproximadamente, menos en Castilla-La Mancha, por cada millón de habitantes, respecto a lo que se hace en Andalucía.

Y, por tanto, da igual que hablemos de política social relacionado con la vivienda, que hablemos relacionado con la salud, que hablemos relacionados con la educación; porque, en fin, ahí están los datos, y se lo he dicho en alguna ocasión, de lo que ustedes demandan a Bruselas en el proceso abierto, al Reino de España, por déficit excesivo y qué horizonte tienen.

Bueno, pues ustedes están muy cómodos con el 38% de la recaudación que tiene el Estado, ocho puntos menos que la media de la Unión Europea. Niveles de Estonia, de Lituania... Con eso no se pueden hacer políticas sociales, en educación, ni en salud, ni en vivienda, no hacen nada para eso. Creen que ése es horizonte adecuado, que en definitiva es modificar el contrato social por un contrato mercantil. Eso de que España es un Estado social y de derecho a ustedes les parece que está bien, pero mejor que sea un Estado donde el contrato mercantil sea lo que prevalezca.

Entonces, hombre, sean un poco modestos en esto y no den lecciones de política social a un Gobierno que está haciendo un esfuerzo ímprobo por mantener los pilares de una sociedad decente, que es la que estamos defendiendo, incluso la política social de vivienda.

Y, claro, lo que tienen en términos de credibilidad cuando dicen eso, y lo que hace la señora Cospedal y lo que hacen ustedes cuando han hecho..., se lo he reiterado dos o tres veces, pero no se acaban acordando del argumento. En Madrid, vendiendo a los fondos buitre vivienda pública, bueno, para gente que después inexorablemente acaba siendo desahuciada porque los problemas de los fondos de inversión dedicados al buitreo no tienen la preocupación de que las familias sigan estando en su vivienda.

Entonces, eso forma parte de sus acciones de gobierno, de su bagaje. Por tanto, es una forma de estar en el mundo y de entender la política, que es respetable, que nosotros no compartimos, con la que creo que no se tienen demasiados argumentos sólidos para ser creíble cuando se critican la política social en materia de vivienda y al Gobierno de Andalucía.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/APC-000139. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el primer año de funcionamiento del metro de Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día: comparecencia del señor consejero, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre el primer año de funcionamiento del metro de Málaga.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Muchas gracias.

Comparezco en esta ocasión a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar sobre el funcionamiento del metro de Málaga, ahora que se acaba de cumplir un poco más de un año de su explotación.

El pasado día 29 de julio, exactamente, fue el primer aniversario de la puesta en marcha de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, que ha conseguido alcanzar las previsiones que tenía en ese momento, superarlas, incluso. Estábamos hablando de 4.958.432 usuarios, casi cinco millones, algo más de lo que casi es el 0,60 más de lo previsto en los estudios más optimistas que se hicieron para su puesta en funcionamiento.

Quedan cosas por hacer. Estamos, sin duda, en un momento en el que, aunque está desarrollado un porcentaje muy elevado de la obra, estamos hablando del 81% de la obra ejecutada, sin embargo, dado que la parte que resta, que es el 19, discurre por la zona centro de la ciudad, por la zona entre Guadalmedina, Atarazana, la zona central, el hospital civil, que es lo que queda por hacer, pues, evidentemente, la captación de usuarios con el 19% va a multiplicar casi por cuatro los usuarios que tienen ahora mismo las líneas 1 y 2, tal como están configuradas.

Quiero poner el acento en esta cuestión, porque me parece que es muy importante que seamos muy ágiles, y lo estamos intentando hacer con el final de las obras que están en marcha.

El metro de Málaga tiene 13.500 usuarios de promedio diario, 400.000 pasajeros de flujo mensual, en un sistema de transporte que es una respuesta progresista a las necesidades de movilidad en los entornos de las ciudades. Los días laborables tiene un alcance en torno a 17.000 usuarios, pero, cuando estos los llevamos a escenarios donde la demanda es mayor, y el metro se acopla a esa demanda flexible, como puede ser Semana Santa, como puede ser fecha de Navidad, los usuarios llegan hasta los 30.000 ciudadanos que diariamente utilizan este medio de transporte.

El metro se ha consolidado como una herramienta útil, del que hacen un uso muy intensivo los ciudadanos, que concentran el 80% el tráfico de viajeros, y en esa misma línea la encuesta de satisfacción arroja un motivo principal de desplazamientos ligados al estudio y al trabajo, un 42%, y por motivos sanitarios, un 10%.

La estación María Zambrano, El Perchel, que es la que se diseñó como intercambiador del transporte asociado al metro, donde se produce el trasbordo del ferrocarril y del bus interurbano, se sitúa como la de más tránsito, al concentrar el 30% de los usuarios de las 17 paradas operativas.

La capacidad de fidelización, y esto es muy importante, del metro ha sido clara, el 88% de los títulos de viaje utilizados se corresponden con bonos o con tarjetas monedero, tanto del metro como del título íntegro del consorcio de transportes del área metropolitana de Málaga, frente a un uso sólo del 12% de billetes ocasionales.

Y, en términos de percepción cualitativa, los usuarios del metro, en la encuesta de satisfacción, valoran en un 8,7, en una escala de 0 a 10, la satisfacción general. De manera que la rapidez, la atención al viajero, el trato de los empleados, las escasas averías o interrupciones constituyen los aspectos mejor valorados, con puntuaciones que oscilan entre el 9,25 y el 9,22 sobre 10. La seguridad, limpieza y comodidad son a continuación las características mejor valoradas, con más de 9 puntos sobre 10.

Concluido este primer aniversario, la evolución en el transcurso del segundo semestre del año 2015 nos permite seguir siendo optimistas con el cumplimiento de la demanda estimada.

Estas previsiones suponen, sin duda, un acicate para la Junta de Andalucía, que comprueba que el esfuerzo hecho por todos los andaluces para dotar de una infraestructura potente a la ciudad de Málaga, en la orientación de lo que tiene que ser una solución de transporte sostenible, está generando, sin duda, beneficios sociales de primer nivel.

Desde este comienzo de legislatura, ¿qué hemos hecho?, continuando los trabajos que se venían planteando. Pues, impulsar la cooperación con el Ayuntamiento de Málaga para avanzar en las cuestiones que implican ambas administraciones, tanto en lo que se refiere al impulso de las obras en ejecución como al proyecto que queda por ejecutar, que es el del hospital civil, de manera que respondamos a lo que fue el convenio de colaboración que se firmó entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía en 2003.

La Consejería de Fomento, también, está tramitando el proyecto modificado del tramo Perchel-Guadalmedina, que ha iniciado, que hicimos un proceso de rescisión del contrato con la empresa constructora del tramo por desavenencias en las demandas, en términos de remuneración, muy por encima de lo que los técnicos de la consejería estimaban que debía ser el proyecto modificado. Hemos llegado a una solución de rescisión amistosa. Y, de hecho, nos ha permitido hacer ya la licitación, el pasado 20 de octubre, de la redacción del proyecto de terminación de ese tramo entre Perchel y Guadalmedina.

De la misma manera, el tramo Guadalmedina-Atarazanas, que es un tramo que tiene 26 millones de euros de presupuesto y 28 meses de ejecución, está a punto de culminar la primera fase, con la implantación de todos los desvíos alternativos de tráfico que requiere la ocupación de dicho tramo para simultanear las obras con el normal funcionamiento de la ciudad en términos de tránsito y de tráfico. Antes de que finalice este mes de noviembre, se habrán completado todos los desvíos de tráfico consensuados con el ayuntamiento, lo que va a permitir iniciar la ejecución propiamente dicha de la infraestructura del túnel y la estación de Atarazanas.

Y en relación al proyecto constructivo de prolongación de la línea 2 hasta el hospital civil, el proyecto está concluido. En la última reunión que tuvimos de la comisión mixta de seguimiento, entregamos al ayuntamiento cuatro alternativas ofrecidas para reposición de urbanización y ordenación de tráfico. En estos días estamos teniendo interlocución con los vecinos para explicarles en qué consiste la obra, el planteamiento, las ventajas derivadas de contar con un medio, una infraestructura moderna, potente, segura, cómoda de transporte, como esta, y esperamos llegar a un consenso rápido sobre qué alternativa, al final, de las cuatro planteadas, elige el ayuntamiento como la solución óptima.

También, decirles que, de manera breve, en este mes, se adjudicará el proyecto de instalaciones y arquitectura para los tramos de ejecuciones de Renfe para los tramos Perchel, Guadalmedina y Atarazanas, que va a permitir licitar estas actuaciones y complementar así la puesta en servicio integral, de acuerdo con el calendario que tenemos previsto en el horizonte de 2018.

En definitiva, la Consejería de Fomento avanza firmemente en todas las líneas de trabajo previstas para culminar la red de metro de Málaga, que ha sido, como les digo reiteradamente, consensuada desde su origen con el Ayuntamiento de Málaga. Y los presupuestos de la consejería contemplan, en el año 2016, como saben ustedes, 95 millones de euros entre subvención de capital y explotación, una de las principales inversiones que la consejería hace en todo el territorio de Andalucía.

Pero este esfuerzo técnico, económico y de gestión necesita seguir manteniendo lo que, evidentemente, es imprescindible, que es una comunicación, una cooperación leal y efectiva entre el Ayuntamiento de Málaga y la consejería. Trabajamos de forma cooperativa para alcanzar un fin que compartimos. Se fraguó en un acuerdo, en su momento, en 2003. Y, ciertamente, la hoja de ruta que se derivó de esos acuerdos ha establecido compromisos con terceros: con el Banco Europeo de Inversiones, con la propia concesionaria, que es la que está haciendo la explotación. Y, en consecuencia, lo que deseamos, lo que queremos, por lo que trabajamos, es porque ese espacio de interlocución con el ayuntamiento sea fluido, sea leal y que terminemos las obras en los plazos previstos y que los ciudadanos puedan disfrutar de esta infraestructura, contribuyendo así a una solución de movilidad sostenible en un entorno privilegiado, como es la ciudad de Málaga.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Gómez, tiene usted la palabra.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor consejero, por la información tan exhaustiva que nos ha dado aquí en relación al metro de Málaga.

Escuchándole, la primera idea que se me viene a la cabeza es que se desmonta el debate que muchas veces se utiliza en este... bueno, en esta comisión y también en el propio pleno, ¿no?, en cuanto a la ejecución presupuestaria. «Ustedes no ejecutan las obras», constantemente se repite. Bueno, acaba de dar usted un dato, que estamos hablando de una ejecución por encima del 80%. Prácticamente, casi la totalidad de la licitación o del presupuesto inicial.

Como bien ha dicho, son dos líneas de funcionamiento las que existen en el metro de Málaga, línea 1 y la línea 2, con cinco millones de usuarios, lo cual viene a poner bien a las claras que el metro de Málaga es un éxito. Y es un éxito porque, sinceramente, creo que los malagueños han hecho suyo el metro, entre otras co-

sas, porque los ciudadanos son muy inteligentes, son muy capaces y saben perfectamente cuándo algo es útil y cuándo algo no lo es. Y, desde luego, cuando algo les soluciona problemas que verdaderamente tienen, pues, evidentemente, eso crea una satisfacción. Usted lo ha dicho también en su intervención, las encuestas de satisfacción, valga, en este caso, la redundancia, ponen de manifiesto que la valoración que los malagueños hacen del metro es una valoración muy alta. Y eso no es casualidad, eso es porque, como le decía antes, se está respondiendo directamente a la demanda que tienen los ciudadanos.

Algunas veces perdemos el tiempo, en política, discutiendo de problemas que no tienen los ciudadanos, en vez de dedicarle, verdaderamente, el tiempo, la dedicación y el debate político, a solucionar aquellos problemas que verdaderamente sufren día a día los ciudadanos.

Málaga es una gran urbe y, por lo tanto, como toda gran urbe, tiene, tenía un problema importante de movilidad. Y yo creo que también podemos afirmar, también con rotundidad, que gracias al metro, ese problema de movilidad es menor. ¿Se han solucionado todos los problemas? Evidentemente, no. También lo ha señalado en su intervención: hay que seguir profundizando, hay que seguir en la misma línea de actuación y, evidentemente, hay que sostener ese compromiso político con la ciudad de Málaga.

Pero a mí también me gustaría hacer una pequeña reflexión: siempre hemos dicho, desde un punto de vista presupuestario, que detrás de una gran inversión hay generación de empleo, pero algunas veces no somos capaces de aquilatar o reflexionar sobre lo que esa inversión significa en el conjunto de la ciudad. Aquí estamos hablando de transporte público y el transporte público beneficia fundamentalmente a aquellas personas que menos recursos económicos tienen. Por lo tanto, eso, en una situación de crisis económica como la que estamos ahora mismo en este país, desde luego, ha sido la esperanza para muchos ciudadanos y ciudadanas que, en otras condiciones, hubieran tenido muchos problemas de movilidad por la ciudad de Málaga. Y, además, lo pueden hacer a un precio asequible.

Esto es una diferencia sustancial de gobernar entre la izquierda y la derecha por mucho que se quieran poner peros o algunos intenten comparar que la óptica es la misma. Pues no, son ópticas completamente distintas. Esa apuesta por el sector público es una apuesta fundamental de la Junta de Andalucía y, sobre todo, de la izquierda en este país. Pero no solamente es la posibilidad de que muchos usuarios que, en otras circunstancias, no podían desplazarse al centro de Málaga por falta de recursos económicos, sino que, además, también, siendo claro que estamos hablando de algo público, es sostenible, es sostenible desde el punto de vista ambiental, no contribuye a hacer una ciudad todavía mucho más desapacible.

En el intenso estudio que he hecho en relación con el metro de Málaga, yo no comparto con exactitud el análisis que ha hecho... Es normal, ¿eh?, yo también, si fuera consejero, también lo hubiera hecho, que haga usted un llamamiento al consenso, porque estamos hablando de un tema muy importante que afecta a los ciudadanos, no afecta a los partidos políticos, como es el transporte en Málaga. Pero, bueno, no hay que dejar de reconocer que la postura del ayuntamiento no ha sido toda la que tenía que haber sido, afrontando una inversión tan importante, que ha hecho, en casi su totalidad, la Junta de Andalucía. No ha sido, no ha sido la mejor de las posturas, ¿no? Es muy viejo el truco, en política, de generar el problema y después yo luego ofrezco la solución. Eso lo ha hecho el alcalde de Málaga en más de una ocasión. Y digo, que es un... Los que ya llevamos un cierto tiempo en política sabemos que es un truco muy viejo. Entonces, yo creo que lo que hay que tener es miras institucionales, lealtad institucional y, sobre todo, además también, ser conscien-

tes que hay que sacar también lectura del resultado de las últimas municipales en Málaga. Ese discurso de la confrontación, de la deslealtad, pues, evidentemente, no tiene ningún sentido.

¿Que dónde tenemos que estar instalados? Pues, evidentemente, en la cordura. Y, desde luego, tampoco, desde mi óptica de persona de izquierdas, me voy a frustrar con algunos planteamientos. Es decir, el Partido Popular es conservador y, por lo tanto, todo lo que sea un cambio, evidentemente, le genera una cierta incomodidad. No ha habido ninguna gran transformación en ninguna ciudad andaluza que no haya venido precedida por el comentario negativo del sector conservador en esa ciudad, llámese peatonalización... Se reían de los carriles bici, eso lo hemos escuchado aquí en esta comisión y en el Parlamento, o en los distintos ayuntamientos. Y hoy en día, por ejemplo en esta ciudad, es una realidad palpable, que es un recurso muy útil y económico para muchos ciudadanos de poder desplazarse.

Por lo tanto, yo creo que tenemos que seguir trabajando en esta misma línea y que, evidentemente, el escenario mejor para todos, para todos, y cuando digo para todos me refiero para todos y todas las malagueñas, es que entremos en el consenso, en el diálogo y que seamos capaces de finalizar una obra tan importante para el transporte público en Málaga.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gómez.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias. Gracias, señor Gómez.

Alguna consideración, lógicamente, desde la coincidencia básica con lo que usted plantea. El esfuerzo que la Junta de Andalucía, que todos los andaluces están haciendo por estas infraestructuras de una ciudad importante, de una ciudad de la comunidad autónoma, está sobradamente justificado, dado que lo que pretende es resolver un problema por una vía simplemente racional. Usted habla de la sostenibilidad, y yo estoy de acuerdo. Al final el número de desplazamientos crece, las necesidades de movilidad de los ciudadanos son mayores. El proceso de concentración en las grandes urbes hace que el número de desplazamientos, lógicamente, sea también mayor, y alguien que piense que esto se puede resolver solo dejando al albur del sistema de transporte privado y del vehículo particular el funcionamiento de una ciudad, pues, sencillamente, no conoce la realidad. Es imprescindible un transporte público, pero no cualquier transporte público. Un transporte público que tenga el nivel de seguridad, que tenga el nivel de comodidad, que tenga el nivel de accesibilidad en términos de precio, que permita que haya igualdad de oportunidades también para la movilidad dentro de la ciudad. Y, efectivamente, esos son elementos distintivos de una política progresista. Y, ciertamente, que eso sea compatible o esté al mismo nivel de lo que de forma reiterada, a veces episódicamente, cuando debía formar parte de un pensamiento horizontal y permanente de lo que tiene que ser nuestra relación con los sistemas naturales. Y, de los sistemas naturales, el más vulnerable, el más sensible, el que tie-

ne consecuencias más negativas en términos de salud, de economía y de seguridad, es el clima. Y, al final, compartimos la filosofía, cuando alguien viene de fuera y nos dice aquello de la verdad incómoda, pero luego nuestro comportamiento, a veces, no coincide con esa manera de entender las cosas, entonces, tenemos que ser capaces de pensar globalmente y de actuar localmente. Y actuamos localmente cuando, efectivamente, junto a la comodidad, a la seguridad, al tiempo óptimo de desplazamiento con plataforma reservada, como suponen todos los sistemas de transporte ligados al metro o a un tranvía, pues, efectivamente, lo hacemos compatible con ese objetivo de no degradar los sistemas naturales.

El esfuerzo económico está siendo importante, la rentabilidad social está siendo, yo creo que, más importante. El nivel de satisfacción de los ciudadanos está siendo muy alto, en torno al sobresaliente, cerca de nueve, en una escala de 1 a 10. Y yo creo que ese es el mejor exponente de lo que supone una buena inversión.

El Ayuntamiento de Málaga, yo creo que además los ciudadanos creo que agradecen la altura de miras, yo creo que hay muchos ciudadanos que están hartos de..., no pretenden establecer una manera universal de pensar, porque cada uno tiene una forma de entender el mundo y la vida. Pero lo que sí piden es que cuando haya elementos que sean estratégicos para el funcionamiento de una ciudad haya un esfuerzo para llegar a un acuerdo, y cuando se llega a un acuerdo haya lealtad para cumplir esos acuerdos, que es lo exigible a todos.

Y yo lo que planteo, y en la interlocución que he tenido con el alcalde de Málaga, en la primera reunión que hemos tenido, está en esa dirección. Yo creo que las cosas van a ir bien, creo que vamos a terminar con esa línea 2, perdón, la prolongación de la línea 2 hasta Hospital Civil. Vamos a permitir que, efectivamente, con un relativo pequeño esfuerzo, en términos de 19% de obra incorporada, que es lo que queda por hacer, multipliquen por cuatro la demanda, porque estamos hablando de la zona central de la ciudad la que genera más demanda, por tanto, multiplicaremos por cuatro la rentabilidad social del esfuerzo que se está haciendo, ¿verdad?

Y yo confío en que eso se haga y se haga bien. Es verdad que hay dificultades, actuar en una ciudad viva no es fácil, hay incomodidades, hay dificultades para los ciudadanos, para el comercio, dificultades que luego se tornan en oportunidades una vez concluida la fase de ejecución de las obras. Pero, en cualquier caso, creo que es una buena inversión, con una alta rentabilidad social, y en la que vamos a empeñarnos en acabar en el plazo más rápido posible para que sea disfrutado por el conjunto de los ciudadanos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-15/APC-000611. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Solicitud de comparecencia del excelentísimo señor consejero de Fomento y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario Popular, a fin de informar sobre el Plan Metropolitano de Transportes en el Área de Sevilla.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente, de nuevo.

Comparezco en esta ocasión, a petición del Grupo Parlamentario Popular, para hablar, efectivamente, del Plan Metropolitano de Transportes de Sevilla.

La movilidad y el tráfico en nuestras ciudades y ámbitos metropolitanos constituyen, desde hace décadas, una de las cuestiones más complejas y también más importantes para resolver por parte de las administraciones.

Hoy la conciencia social y la preocupación de las administraciones por los efectos de un modelo de movilidad basado en el uso generalizado e intensivo del transporte privado se ha incrementado. Los efectos nocivos sobre la salud de las personas, la contaminación de los entornos urbanos, así como el tiempo y los costes dedicados a los desplazamientos se suman a los efectos ambientales por emisiones y ruidos a la degradación de espacios públicos, a los consumos energéticos y, en general, a la congestión de las vías de comunicación y a la siniestralidad.

Consideración especial requieren en esta cuestión la realidad específica de los ámbitos metropolitanos, espacios que han sufrido un importante proceso de transformación territorial, por el aumento de la concentración de la población, la actividad económica y el resto de las funciones urbanas. Y, en estos ámbitos supramunicipales, el sistema de movilidad ha evolucionado con carácter general siguiendo unas determinadas pautas, que me atrevo a señalar como resumen: el número de viajes se ha incrementado fundamentalmente como consecuencia del aumento de la población; los viajes son de mayor distancia, a lo que contribuye especialmente el urbanismo disperso; la movilidad en coche se ha incrementado significativamente en detrimento de la movilidad a pie y en bicicleta, que han perdido participación, de tal manera que el transporte público, en el mejor de los casos, ha mantenido el número de viajeros, perdiendo porcentaje de participación.

Los datos de movilidad de la aglomeración urbana de Sevilla corroboran estas tendencias. Así, a principios de los años ochenta más de la mitad de los viajes se realizaba a pie, mientras que, según los últimos datos del Instituto de Estadística y Cartografía, esta cifra se sitúa en el 25%.

En cuanto a la oferta, a principios de la década pasada en Sevilla, la oferta de transporte público en estos ámbitos metropolitanos, los servicios de autobuses urbanos y metropolitanos, así como los de cercanías

ferroviarias, funcionaban sin ningún tipo de integración tarifaria, y con sistemas tarifarios muy poco desarrollados, especialmente en los servicios metropolitanos de autobuses. Estos servicios estaban, además, gestionados por sistemas de concesiones parciales, que no respondían a un plan previo y, a veces, funcionaban con exclusividad de tráfico. Los servicios de autobuses, en general, presentaban velocidades no competitivas, por compartir viario con el tráfico rodado, en general, y los servicios de cercanías adolecían de falta de cobertura territorial y de capacidad por discurrir, en general, por tramos de vías únicas.

La planificación y coordinación del transporte de estos ámbitos se hace necesaria con la confluencia de competencias en materia de transporte por parte de las diferentes administraciones, locales, autonómicas y nacionales, es decir, servicios urbanos de autobús, municipales, el servicio metropolitano de autobuses autonómico y servicio de cercanías ferroviario de competencia estatal.

En este contexto, a principios de la década pasada, la Junta de Andalucía trató de hacer frente a esta problemática mediante un instrumento de gestión del transporte público coordinado en cada aglomeración urbana, la puesta en marcha de los consorcios metropolitanos de transportes y la dotación de los planes de transporte metropolitano, unos y otros regulados en la Ley de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano de Viajeros de Andalucía de 2013.

Con los planes de transporte metropolitanos se trata de definir el establecimiento de objetivos y criterios, el sistema de transporte de cada ámbito con actuaciones concretas para los elementos del sistema, el viario, la Ley de Transporte Público e Intercambiadores, las vías ciclistas y los aparcamientos, y todo ello en un contexto de necesaria coordinación entre las diferentes administraciones públicas.

En este sentido, se pusieron en marcha los trabajos para la redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno el 31 de octubre de 2006.

El ámbito territorial del plan incluía 39 municipios del área metropolitana y la propia capital. En total, 40.

Dicho plan apostó por la promoción de los modos públicos de transporte, así como por los viajes en medios no motorizados, es decir, a pie, también complementado con el uso de la bicicleta.

En general, las actuaciones del plan se iniciaron a un ritmo inversor importante en los primeros años de ejecución.

Quiero destacar las actuaciones de transporte público desarrolladas en los años de vigencia del plan y que actualmente están en servicio.

La línea 1 del metro de Sevilla, la conexión ferroviaria con la Cartuja, que ha conllevado una nueva estación en San Jerónimo, y la adecuación de la de la Cartuja. La línea de cercanías del Aljarafe norte, con actuaciones relevantes en estaciones. La fase 1 del metrocentro Plaza Nueva-Prado de San Sebastián. La fase 2 del metrocentro Prado de San Sebastián-San Bernardo. Preferencia para el autobús en puente de hierro, en San Juan, Sevilla. Nuevas estaciones en el ámbito ferroviario de Sevilla, Palacio de Congresos y Palmete. Intercambiador de San Juan bajo, intercambiador de San Bernardo. Sin embargo, las inversiones experimentaron una inflexión drástica a partir de la crisis, lo que reflejó una menor disponibilidad presupuestaria de las administraciones públicas para acometer nuevos proyectos.

Aun así, en los últimos años, he de resaltar el esfuerzo realizado por la recuperación de varias actuaciones que permitirán la finalización de las obras del tranvía de Alcalá de Guadaíra y su conexión con la línea 1 del metro de Sevilla.

En materia de carreteras, sobre las que el plan, básicamente, recogía actuaciones planificadas por las diferentes administraciones competentes, asimismo se han ejecutado un buen número de actuaciones que conllevan estudios informativos, proyectos y obras.

Por citarles actuaciones en servicio: la prolongación hasta Bormujos del vial metropolitano del Aljarafe, variante de Brenes y Gerena, nuevo puente de Zacatín en Alcalá de Guadaíra, vía metropolitana de Los Alcores, tramo final de la autovía a Utrera, ronda urbana norte de Utrera, SE-40, entre A-40 y autovía de Utrera.

Otras actuaciones que también se han retomado contarán en 2016 con presupuestos como es la duplicación de la A-392 entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, y la prolongación del vial metropolitano norte.

Sin embargo, señorías, en base a lo establecido en el artículo 2 del Decreto 188/2006, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, el Consejo de Gobierno podrá determinar la revisión de dicho plan no sólo para evaluar su alcance, sino para adaptarlo a las singularidades del territorio metropolitano, de la demanda de usuarios del transporte público y de la situación económico-financiera actual, que tampoco es irrelevante.

De esta forma, a final de 2012, el Gobierno dio luz verde a la revisión del Plan de Transporte Metropolitano en Sevilla.

Se trata de incorporar, entre otras cosas, al área de influencia a los municipios de: Aznalcázar, Aznalcóllar, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa, que se sumarán a los 40 actuales, incorporándose así todas las localidades que componen el consorcio metropolitano del área de Sevilla.

Por un lado, se analizarán las actuaciones que se habían contemplado, evaluar los resultados en el comportamiento de la movilidad en el área metropolitana y, por otro, analizar la viabilidad de su desarrollo e idoneidad, teniendo en cuenta tanto el escenario económico en el que nos situaremos en los próximos años, como el estado de la movilidad actual y los objetivos a perseguir, de mayor participación en los modos más sostenibles en el reparto modal.

En este nuevo contexto se contemplarán nuevas actuaciones incorporadas al plan y que puedan contribuir a un buen funcionamiento del sistema de movilidad a la aglomeración, y, especialmente, con mayor participación de los no motorizados y de transporte público.

Una idea que va a presidir la revisión del plan es la intermodalidad. En este sentido, destacar los intercambiadores del transporte público y los aparcamientos de disuasión, la combinación de la bicicleta y el transporte público, la mejora de accesibilidad peatonal a las instalaciones y centros de transportes.

Las actuaciones a planificar quedan, a su vez, enmarcadas en la política medioambiental y de transporte de la propia Unión Europea, que hace referencia a los principios de intermodalidad, tarificación y control de emisiones.

En la redacción de la revisión del plan se efectuarán los siguientes trabajos: la evaluación del plan anterior, que abordará la contribución de éste a la mejora de las condiciones de movilidad en el ámbito de la aglomeración urbana de Sevilla.

Se elaborará una encuesta representativa sobre la movilidad cotidiana que permita conocer sus variables básicas explicativas, así como la percepción de la población sobre la opinión de los servicios de transporte público y la demanda de los ciudadanos.

Se establecerán los objetivos, criterios y modelos de movilidad a desarrollar en los próximos años en base a la información obtenida y al contexto socioeconómico.

La propuesta de actuaciones contemplará un programa de servicios con marco tarifario, un programa de infraestructuras, una propuesta de ordenación del tráfico y una propuesta de programación y de financiación.

Quiero recalcarles que la revisión del plan estará abierta a la participación de todas las administraciones implicadas, como no puede ser de otra forma, de los agentes sociales y económicos, así como de otros colectivos relacionados con la materia, tanto a través de la Comisión de Redacción como en el proceso de información pública.

Simultáneamente, se dará audiencia a la Administración General del Estado, a la Diputación de Sevilla, a la FAMP, a las corporaciones locales y a otras entidades implicadas en el proceso, todo ello dentro del Acuerdo de Concertación Social, también con sindicatos y empresarios.

Por tanto, señorías, nuestro objetivo no es otro que adaptar el contenido, los fines y las propuestas del Plan Metropolitano de Sevilla al nuevo escenario, así como a las necesidades actuales de la población relacionadas con la movilidad.

Como fin último, la Consejería de Fomento y Vivienda pretende impulsar el papel protagonista del transporte público y el no mecanizado.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Martínez, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, desde el año 2006, en el que se aprobó el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, el Plan de Movilidad Sostenible, el resultado es que muchas de las infraestructuras que se dibujaban entonces siguen sin ejecutarse a la fecha actual.

Si entonces se analizaban en aquel plan los flujos de tráfico en el área metropolitana, en función de las aglomeraciones, y se proponían las infraestructuras necesarias para paliar los gravosos atascos del Aljarafe y mejorar las relaciones y la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, las propuestas siguen teniendo vigencia a día de hoy.

Es alarmante que, de los 34 proyectos contemplados en aquel plan, a día de hoy, sólo se hayan llevado a término, una década después, alrededor de ocho proyectos, además de la línea 1 del metro de Sevilla.

Por eso me sorprende que la consejería hable ahora, que se está revisando el plan desde el año 2012, hace ya tres años, y también se ha publicado que se ha externalizado el encargo de la revisión de este plan, porque creo, sinceramente, que en la consejería y en la Agencia de Obra Pública hay personal perfectamente cualificado y tienen claro los proyectos que hay que abordar. Están en este plan y son las reivindicaciones

que el sector de la construcción reclama. Son muchas las voces: los constructores, los ingenieros de caminos, la Cámara de Comercio e Industria, el Foro Gaesco de Sevilla, la Plataforma Metro de Sevilla; en definitiva, los ciudadanos de Sevilla, del área metropolitana de Sevilla, de los municipios, de esos 40 municipios que integran el área, los que reclaman mayores inversiones para Sevilla.

Señor consejero, el balance del cumplimiento de este Plan de Transporte Metropolitano no llega al 25%.

Esta afirmación viene a dar la razón y a corroborar la interpelación, perdón, la comparecencia que ha tenido con anterioridad el defensor del pueblo, en la que ha venido a hablar de una accesibilidad y movilidad sostenible en las ciudades. Y, además de hacer una revisión de los modelos de ciudad planteados por los gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía durante todo este tiempo, ha citado la siguiente frase: «No fiarnos de imagen y espejismos de normas aprobadas y de planes».

Pues eso es lo que tendríamos que decir con este plan, señor consejero, aprobado desde el 2006, pero del cual no podemos fiarnos porque supone un espejismo.

A destacar pues, evidentemente, la línea 1 del metro, de la que no podemos negar, estamos satisfechos con los resultados, y de la que, sin embargo, hemos conocido por la Cámara de Cuentas que, gracias a la gestión de la Junta, hemos pagado un sobrecoste de 1.000 millones de euros.

¿Cuántos kilómetros de metro podíamos haber realizado con ese sobrecoste si la gestión hubiera sido más eficiente, señor consejero? A todos nos hubiese gustado, estoy segura de que a usted también.

Y, por otra parte, pues también podemos considerar, si es que fuera así, que creo que no estaba contemplado en el Plan Metropolitano, la línea de metro centro, o también los intercambiadores de San Bernardo y Prado. También están ahí los apeaderos del Palacio de Congresos, los Jardines de Hércules y San Jerónimo, y la ampliación de la línea de cercanías sobre la línea férrea de Huelva, conectando La Cartuja con la línea de metro.

En definitiva, ocho actuaciones que suponen una mínima parte de lo que supone el área metropolitana de Sevilla y que, por tanto, tampoco pueden cumplir la función a la que están llamadas en su totalidad, porque les falta un 75% del plan para conectar, para que la movilidad funcione como se había previsto y cumpla sus objetivos, los objetivos de aquel plan. A saber, en primer lugar, apostar por el transporte público. Señor consejero, es un mantra del Gobierno socialista apostar por el transporte público. Por supuesto que apostamos por el transporte público, pero es que en este capítulo es obligado reclamarle a usted la puesta en marcha de las líneas de metro. Todo el mundo puede comprender que el metro funciona si existe una red mallada que penetre en la trama de la ciudad. De lo contrario, un vecino de Pino Montano o de Los Bermejales no se va a beneficiar nunca jamás de la línea de metro existente. La necesidad de estas infraestructuras es evidente. No creo que usted se atreva a ponerlas en duda. Lo que no se entiende es que usted postergue el metro de la ciudad de Sevilla. Nosotros queremos que se tome el mismo interés que se toma por el de Granada o Málaga. Pero aquí ya tiene un trabajo importantísimo hecho. Porque están los proyectos redactados, se ha hecho el proceso de exposición pública, las asociaciones y organizaciones ya formularon las alegaciones, y ahí están los proyectos, que han costado 17 millones de euros. Tiene usted que sacarlos del cajón de la consejería, donde los tenga guardados, y empezar a licitar y no parar hasta que la red de transporte público sea una trama que llegue a los barrios más poblados de Sevilla. Estoy segura de que la Plataforma Metro de Sevilla, que, por cierto, ayer se reunía con quien fue alcalde de esta ciudad, con Juan Ignacio Zoido, portavoz de nuestro

grupo en el Ayuntamiento de Sevilla... Y los sevillanos le van a apoyar, señor consejero, cuando usted decida empezar y no parar, como ocurre en las ciudades que utilizan este modo de transporte.

Y puesto que todos vemos los beneficios de la línea 1, imagínese cómo sería si se pudiera conectar con una red. Han pasado ya seis años desde que se inauguró la línea 1 de metro y no se ha movido nada absolutamente. Y esto es lo que no debe pasar, porque las circunstancias ahora son otras, señor consejero. Todos lo reconocemos, y la salida de la crisis, aunque ustedes no quieran verla y no quieran reconocerla, es comprensible, pero la recuperación, en cierta medida, está ahí, y el crédito está ahí, no solo en España, también en Europa se puede acudir a las entidades financieras europeas.

Otra apuesta del transporte público eran los tranvías, parados desde 2012. El de Alcalá, al 80%, aunque ahora prometen ponerlo en marcha en 2017. Bueno, daremos un voto de confianza, pero la verdad es que lo han prometido muchas veces. El de Dos Hermanas, el del Aljarafe, para conectar de norte a sur con la línea 1 de metro, ni están ni se les espera. O el ramal de Coria, Palomares, La Puebla de Mairena, el ramal de la línea 1 de metro. Eso en tranvías.

Si hablamos de transporte ferroviario, el Gobierno andaluz tiene en su haber el haber tenido que devolver más de 289 millones de euros que venían de Europa para construir el eje ferroviario transversal de Sevilla a Málaga. Y que de forma absolutamente ilógica se construyó en medio del terreno y que va de ningún sitio a ninguna parte, y que su Gobierno ha renunciado definitivamente a construir. De la misma forma que su compañero de partido, el ahora alcalde de Sevilla, ha renunciado a situar en el mapa a la ciudad de Sevilla y su apuesta es la apuesta por el aeropuerto de Málaga. Seguramente debe ser para no dar explicaciones de por qué ustedes han renunciado también a ejecutar la conexión del aeropuerto de Sevilla con la propia ciudad de Sevilla, con una línea ferroviaria, como está previsto en este plan, y que ahora lo único que existe es un autobús.

Ha hablado usted de intercambiadores, pero es que se preveían 19 intercambiadores de transporte en este plan, entre los más importantes: Torretriana, Santa Justa, Parque de los Príncipes, Virgen del Rocío o Bermejales, donde tenían que haberse construido también aparcamientos disuasorios y no tenemos nada de nada.

Pero si hablamos de transporte público en autobús, tampoco se han hecho las plataformas reservadas a Cortijo de Cuarto o a Gines-Pañoleta-Cartuja-Plaza de Armas, o la parte de...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Lleva ocho minutos, señoría.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Pues termino entonces inmediatamente.

Solamente con los dos objetivos que también contemplaba el plan, que eran reducir los usos del automóvil... Inmediatamente termino. Reducir los usos del automóvil y promover el uso de la bicicleta. En ninguno de los dos objetivos se ha llegado, ni mínimamente, como decíamos antes, a ese 25%.

Señor consejero, le queda mucho por hacer, y espero y confío en su..., en fin, en su fuerza, su energía, para poner en marcha esa revisión del Plan de Transporte Metropolitano, por el bien de los sevillanos.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente. Sí, con brevedad.

Un punto de acuerdo: efectivamente, yo creo que el transporte público es imprescindible para que el funcionamiento de las ciudades sea, simplemente, posible, ¿no? Más allá de la posición ideológica de cada uno. Por tanto, acuerdo en eso.

Hombre, acuerdo también en que el impacto de la crisis en las cuentas públicas ha hecho, en las prioridades del Gobierno de Andalucía y en las prioridades del Gobierno de España, que muchas infraestructuras hayan tenido que ralentizarse. La SE-40, pues está ahí, es responsabilidad del Gobierno de España, y, bueno, pues lleva un ritmo digamos que manifiestamente mejorable, ¿verdad?, por ser generoso en la expresión. Por tanto, desconocer que los recursos públicos han tenido que acomodarse a un escenario nuevo, diferente, con mucha menos capacidad de respuesta, pues es una obviedad, y ahí está.

¿Eso significa confesar la impotencia? No. Estamos retomando... El tranvía de Alcalá, que usted citaba antes, ciertamente es retomar una obra que hubo que parar y que forma parte de la mejora de las condiciones del entorno de movilidad en el ámbito metropolitano de Sevilla. Lo mismo que la conexión de la autovía entre Alcalá y Dos Hermanas. Y como eso otras actuaciones. Lo que pasa es que, ciertamente, cuando hablamos del metro de Sevilla, y de los tres proyectos que usted señala, que efectivamente están redactados, que han costado 17 millones de euros, que tienen un importe de 3.400 millones, supone, inexorablemente, una concurrencia en términos de esfuerzo, pero un esfuerzo sustantivo, del Gobierno de España. Como ha ocurrido en el conjunto de las grandes ciudades españolas, que el Gobierno de España ha metido el hombro. Si no es, sencillamente, imposible. Y el tema tiene que ser el Gobierno de España, obviamente la ciudad de Sevilla y el entorno metropolitano, y el Gobierno de Andalucía. Pero reclamar esto solo en términos de demanda al Gobierno de Andalucía, pues es desconocer una parte de la realidad, desconocerla de forma intencionada, no..., no quiero decir que usted desconozca lo que pasa en el resto del Estado y cuál ha sido el compromiso... Ya no solo en la construcción, le diré más, y es una cosa a la que yo no voy a renunciar tampoco como consejero, que es a reclamar una aportación para los gastos de explotación de los metros que funcionan en Andalucía, como ocurre en otras ciudades españolas, que está haciendo el Estado, y no sé por qué razón no tenga que hacerlo también en los metros que funcionan en Andalucía.

Por tanto, hagamos un ejercicio racional, que es adaptarnos a un momento como el presente. Que no significa confesar ninguna impotencia, significa..., bueno, se lo señalaba en la intervención anterior. Ustedes han planteado de forma absolutamente inflexible el cumplimiento de los objetivos de déficit y un reparto asimétrico

co. A la vez no pueden prescribir trescientas tareas que representan una inversión que está muy por encima del cumplimiento de ese objetivo. Seamos coherentes, hagamos concordar ambas cosas, fijemos las prioridades en función de la mayor rentabilidad social y busquemos un espacio de complementariedad y de cooperación que es imprescindible entre los diferentes niveles de gobierno, el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez, tiene tres minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muy bien. Nada, simplemente reclamarle, igualmente, bueno, pues que se ponga manos a la obra, señor consejero. Ustedes llevan prometiendo estas infraestructuras durante mucho tiempo, pero, sin embargo, en el presupuesto de la Junta de Andalucía el programa de movilidad, infraestructuras y transporte, crece tan solo un 0,25%, frente al 5,6% de crecimiento del presupuesto de la comunidad autónoma. Y la inversión pública, en lo que es el programa que nos ocupa, de movilidad e infraestructuras viarias y de transporte, crece tan solo un 3,5%, frente al 9,5% de crecimiento de la inversión pública del presupuesto de la comunidad autónoma.

Le decía, por tanto, anteriormente, que no se han cumplido los objetivos de este plan, y que nos parece fundamental el retomar uno de los objetivos fundamentales, y es que, bueno, pues se cumpla el apostar por el transporte público y ofrecer unas mejores condiciones para la movilidad sostenible.

Señor consejero, tiene usted mucha tarea por hacer. Yo le sugiero que convoque al sector y se deje aconsejar por quienes conocen las infraestructuras. Porque las infraestructuras son proyectos de todos. A veces las empieza uno y las inaugura otro. Pero lo importante es trabajar por el bienestar de las personas. Es cierto que ha habido una situación de mucha dificultad, pero la construcción de infraestructuras se ha dado en llamar el quinto pilar del Estado del bienestar, después de las pensiones, la sanidad, la educación y la dependencia. Porque favorecen la movilidad de las personas, el uso del transporte privado de forma responsable, y se contribuye, por tanto, a la eliminación del CO₂ de la atmósfera y a la lucha contra el cambio climático. Y todos estos son principios de los que estamos absolutamente convencidos.

Además de todo esto, el impacto económico que genera es vital para la creación de empleo directo e indirecto, y lamento señalar que desde las consultorías que han tenido que exportar el talento y, en muchos casos, cerrar en Andalucía, hasta los proveedores de materias primas de las que existen en nuestra comunidad, esperan una apuesta decidida de un gobierno por las infraestructuras por Andalucía.

Por tanto, señor consejero, y termino. Por mucho que ustedes hagan un bonito discurso de las infraestructuras, la realidad es que su hoja de servicio es otra bien diferente, pero, no obstante, le animo a que siga insistiendo, porque nosotros vamos a hacerlo igualmente.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad también, señor presidente.

Algún dato. Cuando habla usted de infraestructuras de Andalucía... Se lo he dicho en alguna comisión me parece, la comunidad autónoma que tiene una red de autovías más importante de todo el Estado, competencia de la comunidad autónoma, es Andalucía con diferencia, en términos poblacionales o en términos territoriales. Da igual con quien se compare, territorialmente con Castilla y León, que es la más grande, poblacionalmente con Cataluña, que es la más cercana. Por tanto, el esfuerzo está hecho, y en términos de porcentaje respecto al PIB, que hace la Comunidad Autónoma de Andalucía y han hecho otras comunidades autónomas, con diferencia.

Usted habla del presupuesto en concreto del año 2016, y crece más el presupuesto de vivienda, sí, más que el presupuesto de infraestructuras. Y no es que sean irrelevantes las infraestructuras, pero es socialmente más perentoria la vivienda. Y, por tanto, creciendo el presupuesto de la consejería algo más que la envolvente presupuestaria global del Presupuesto de la Junta de Andalucía, la distribución interna va más a favor de la vivienda y ciertamente crece, pero en menor medida las infraestructuras.

Yo sí le quiero decir, y en eso estamos, sé que tengo mucha tarea por delante, en eso estoy, soy plenamente consciente, y lo estamos haciendo con el mayor nivel de realismo posible y buscando las soluciones más eficientes, no desconociendo que estamos en un momento complicado, que va a durar, que va a durar, lamentablemente, la carencia de recursos suficientes para hacer frente a necesidades sociales, incluidas las infraestructuras en los próximos años. Y que, por tanto, hay que ser muy selectivo a la hora de orientar los recursos disponibles que tenemos.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000552. Pregunta oral relativa al servicio de marinería de los puertos autonómicos de Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al turno de respuesta oral en comisión.

Les recuerdo a sus señorías y al propio consejero que hay cinco minutos, dos y medio cada uno, y me gustaría no tener que llamar la atención sino que ustedes se autodisciplinen, que lo suelen hacer muy bien cuando lo desean.

En nombre de Izquierda Unida, su señoría Inmaculada Nieto pregunta al consejero sobre..., relativa al servicio de marinería de los puertos autonómicos de Cádiz.

Tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Consejero, como usted conoce, y le referimos en la exposición de motivos de la pregunta, en abril expiró el contrato que tenía la empresa concesionaria para la prestación de los servicios de marinería, y le hemos formulado al respecto varias preguntas con relación a los pasos que ha dado la consejería en estos meses. Y lo que queríamos era que nos respondiera a ello, también a los costes que haya producido la situación que se ha generado y las fechas que baraja la consejería para normalizar la situación y resolver el problema que tiene inmersos en mucha incertidumbre a los trabajadores.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Con mucha brevedad también.

Le quiero decir que la licitación que se publicó en su momento quedó desierta, como usted sabe, no era el resultado de la mala voluntad de nadie sino que no hubo forma de cubrirla. En cualquier caso, el servicio de marinería ha quedado prestado con normalidad en los meses estivales de este año 2015, que es la temporada, como usted sabe, alta en navegación deportiva, y se ha garantizado también la estabilidad en el empleo de los trabajadores.

Actualmente, estamos licitando un nuevo procedimiento de contratación para los puertos gaditanos, que quedaron desiertos, y que están adjudicados antes de la finalización del contrato temporal del personal portuario, previsiblemente en el primer trimestre del año.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Consejero, nos gustaría saber su valoración sobre una propuesta que hubo sobre la mesa, no sé si sigue en ella, por parte de la empresa, de común acuerdo con los trabajadores, con una reducción del salario de un 5%, que los trabajadores ofrecían para dar continuidad al servicio, y que, al menos hasta la fecha, o por lo menos hasta el momento en el que nos reunimos con ellos y que nos trasladaron su preocupación, no había recibido una respuesta por parte de la agencia ni afirmativa ni negativa. Y también que profundizara usted en esos costes añadidos que ha generado tener el contrato vencido porque, a pesar de que estos trabajadores no estaban en activo debido al problema de la concesión que usted refería, pues sí que es cierto que ha habido que recurrir a empresas puntualmente para acometer servicios que normalmente tiene atribuido este personal en los puertos.

Quería saber si puede profundizar un poco en esas dos cuestiones. Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—La prestación del servicio auxiliar portuario en las instalaciones..., el presupuesto inicial era de 1.653.000 euros, con IVA incluido 2 millones de euros. Y, al final, como sabe usted, que se quedó desierto, lo que hemos intentado es que no haya perjuicio para los trabajadores, hemos garantizado la estabilidad laboral de los 87 trabajadores auxiliares portuarios de las instalaciones autonómicas, dentro de un proceso de gestión directa, que se venían viendo afectados por la interrupción del servicio a principios de año.

Y no existe tampoco, en ningún caso, un cambio de modelo de gestión. La división que hemos hecho en lotes se ha realizado para favorecer la concurrencia, para facilitar también la economía local, para que las

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

pequeñas y medianas empresas pudieran concurrir y garantizar un servicio continuado durante los próximos cuatro años, dotando de estabilidad a la gestión ordinaria de los puertos.

Hemos licitado hasta dos veces los concursos y, por tanto, lo que estamos haciendo es un trabajo que intenta resolver en el menor tiempo posible una situación que ojalá no se hubiese dado, ciertamente, si no hubiesen quedado desiertos los concursos una vez que se plantearon de forma inicial.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000782. Pregunta oral relativa a urbanización del entorno del nuevo hospital de La Línea de la Concepción, Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también formulada por Izquierda Unida, relativa a la urbanización del entorno del nuevo hospital de La Línea de la Concepción.

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Como usted ha visto en la exposición de motivos, hubo un convenio entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía para que cada una de las administraciones asumiera una parte de los trabajos que eran necesarios para la construcción y puesta en funcionamiento de un hospital en La Línea de la Concepción, que era la parte que correspondía a la Junta de Andalucía. Y el ayuntamiento era quien tenía que afrontar, como suele ocurrir en este tipo de convenios, la urbanización del entorno para garantizar que el complejo hospitalario pudiera entrar en funcionamiento.

La situación del ayuntamiento, como de tantos otros, es muy, muy delicada en términos económicos, y nuestra pregunta era si la consejería ha valorado la posibilidad de hacer frente a esa parte que el ayuntamiento ya ha anunciado que no puede afrontar y que condiciona sobremanera la posibilidad de contar con ese equipamiento sanitario a disposición de la ciudadanía campogibraltareña una vez que esté finalizado.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Pues, señora Nieto, es un poco llamativo que en la Comisión de Fomento se plantee..., y Vivienda, una infraestructura sanitaria que debía estar resuelta en base a un convenio que pactan entre la consejería competente y el ayuntamiento, siendo esta una de las tareas que el propio ayuntamiento asume.

Bueno, no está exenta la consejería de los problemas financieros que tiene el propio ayuntamiento, nuestra obligación —ha sido reiterado a lo largo de la mañana— forma parte de las tareas para dar respuesta a las necesidades de vivienda y el tema de infraestructuras que estamos hablando. Y creo que el ayuntamiento lo que debe hacer es buscar una solución cumpliendo lo que, en definitiva, formaba parte de un pacto li-

brevemente establecido en su momento para hacer posible y viable esa infraestructura. La Junta de Andalucía cumplió con la construcción y lo que tiene que hacer el ayuntamiento es cumplir con su parte.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Bueno, consejero, la verdad es que si la pregunta no hubiese encajado en la naturaleza de los temas que tratamos en esta comisión, la Mesa no la hubiera calificado para que yo se la pudiera trasladar en la sesión de hoy.

Le pongo, en la exposición de motivos, el ejemplo de lo que está sucediendo en el Valle del Guadalhorce con el hospital de Cártama, y el sobre coste que está generando para el erario público, que no deja de ser el bolsillo del contribuyente, que el ayuntamiento haya hecho lo que bien o mal haya entendido con el dinero del aprovechamiento urbanístico, pero que a la postre esté impidiendo que la ciudadanía tenga acceso a un equipamiento sanitario que provoca, a su vez, el colapso de otra instalación hospitalaria, y unos costes, diarios, de vigilancia y seguridad para esta Administración autonómica, sea del departamento a, b, c, o d, que también acaba saliendo del bolsillo del contribuyente.

Nosotros, desde Izquierda Unida, no consideramos estrafalario que, desde esta consejería, se le eche un pensamiento a la posibilidad de echar una mano a la resolución de un problema que se anticipa...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto...

La señora NIETO CASTRO

—Déjeme diez segundos, los que me ha quitado de la pregunta anterior.

Le agradecería que, en futuras preguntas que le realice, me las conteste, porque hoy me voy con las dos preguntas sin contestar.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Ha tenido usted dos turnos de intervenciones antes, señoría... [*Intervención no registrada.*] Tiene usted dos intervenciones..., no hay tres turnos.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, lo que he tratado de decirle antes es que, efectivamente, esto no forma parte de la prioridad de la Consejería de Fomento, tenemos otras obligaciones a las que hacer frente; esto debe formar parte de las obligaciones que ha asumido el ayuntamiento, y, por tanto, ésa es la contestación que le estoy dando. Esto no está en la programación de la consejería, no forma parte de las prioridades; estamos dedicando los recursos a otras tareas, y le gustará o no la respuesta, pero ésta es la respuesta que le estoy dando.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000786. Pregunta oral relativa a las conexiones del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Hernández, con ruego de respuesta oral, sobre las conexiones del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga.

Tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Quería preguntarle al señor consejero si hay conexiones..., si hay en estudio conexiones para acabar con la saturación que, actualmente, sufren los accesos al Parque Tecnológico de Andalucía, y si se ha instado a Adif a establecer una conexión de cercanías, de una línea que pasa muy cerca, para reducir..., con el fin último de reducir los tiempos de acceso a la tecnópolis.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Señor Hernández, efectivamente, éste es uno de los temas de los que somos conscientes. Ha habido diferentes contactos, hay yo creo que un consenso bastante generalizado en que la solución óptima para resolver estos problemas está en la prolongación de la línea de cercanía C-2 de Renfe, a través de un nuevo ramal. Al margen de eso, porque los presupuestos del Estado contemplan una pequeña cantidad para un estudio informativo, nada que albergue, en principio, la esperanza de que va a ser una solución rápida. Y, por tanto, lo que estamos planteando es que, dadas las dificultades de acceso y de movilidad, sobre todo en horas punta, en el PTA, pues una solución que vaya, transitoriamente, por la regulación de tráfico, de manera que se pueda plantear más fluidez, la posibilidad de colocación de semáforos, la regulación del tráfico en la glorieta. Se está analizando, también, que los flujos de entrada y salida de vehículos por las calles del PTA puedan ser analizados para modificar su sentido de circulación y hacerlos más ágiles, y que el Consorcio de Transportes Metropolitano, como la empresa municipal, están valorando también poner en servicio líneas que conecten directamente tanto el centro de la ciudad con la estación de cercanías de Campanillas como con el PTA, a través de un carril bus.

El desarrollo del Plan de la Bicicleta también puede mejorar la conexión con los carriles, de la malla ciclista de Málaga, pero, en cualquier caso, es evidente que la solución idónea es la prolongación de ese tren cercanías. Y sobre eso hay consenso generalizado de todos los que están participando en el análisis del problema.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero, por su respuesta.

Incidir en la necesidad de que a este tema se le encuentre una solución rápida, porque son cerca de quince mil personas las que, cada día, acceden..., entran y salen, y..., y únicamente es por carretera, el único acceso, por la rotonda que usted ha comentado.

La apuesta por la innovación que se produce desde el Gobierno andaluz, y entendemos que debe ser también la medida de poner en valor las tecnópolis y poner en valor las inversiones ya realizadas, con lo cual le insistimos en la necesidad de que se estudien todas las fórmulas, tanto la que ha comentado el Gobierno central, en cuanto a la línea de cercanías, como una posible conexión de la línea de metro.

Nada más y muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Coincidir con usted en la apreciación, es un problema que, efectivamente, es serio; son muchos los miles de ciudadanos que, sobre todo en horas punta, acaban teniendo dificultad para entrar y salir del parque. La..., el consenso general de todos los que se han acercado a analizar el problema pasa por la ampliación de esa línea de cercanía. Y le diré más: usted sabe que, de hecho, todos los grupos políticos, también, en el propio programa electoral de las elecciones contemplaban ésta como la solución idónea, ¿no?, incluido el suyo. Y, por lo tanto, lo que vamos a instar es al Gobierno de la Nación, que tiene una cantidad prácticamente irrelevante en los presupuestos del próximo año, a que acabe dándole la agilidad que necesita esta posible solución, como planteamiento definitivo para solucionar el problema.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000807. Pregunta oral relativa a obras de rehabilitación de la barriada Viviendas Protegidas de Jaén

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula don Miguel Ángel García Anguita, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, relativa a las obras de rehabilitación de la barriada Viviendas Protegidas de Jaén. Tiene usted la palabra, señoría.

El señor GARCÍA ANGUIA

—Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor consejero.

¿Nos puede decir cuándo va a iniciar las obras, su consejería, de rehabilitación de Viviendas Protegidas en la ciudad de Jaén?

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí. Tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Señor presidente, daba por hecho que me estaba usted dando la palabra.

Señor García Anguita, usted conoce el tema de cerca, de primera mano. Sabe..., supongo que sabrá que este grupo de vecinos han concurrido a una orden, que la consejería puso en marcha, para ayudas a la rehabilitación; que hay una resolución provisional, que están pendientes de aportación de documentación por parte de los vecinos, en general, de toda la..., los que han sido en la preadjudicación beneficiados con esta línea de ayudas, y que si se acaba sustanciando, de forma positiva, la aportación de documentación, pues naturalmente tendrán vía libre para contar el presupuesto que esa línea de rehabilitación les permite, que el resto será cofinanciado por ellos, como cualquier otra actuación de rehabilitación, en el conjunto de Andalucía, cogida esta orden.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García Anguita, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA ANGUIA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, sabe usted que la situación de las viviendas protegidas de Jaén son..., es un caso racial, que no es una petición caprichosa. Es porque la propia Junta de Andalucía, la Consejería de Cultura, por Decreto del día 15 de septiembre de 2004, de la Dirección General de Bienes Culturales, declaró a estas viviendas como bienes del Patrimonio Histórico Andaluz, lo que significa que, desde 2004, los vecinos de unas viviendas protegidas con más de 60 y 70 años no pueden intervenir en dichas viviendas; no pueden arreglarlas porque tiene que ser con permiso de la propia Junta de Andalucía —Consejería de Cultura—. Por tanto, usted bien sabe, señor consejero, que es de Jaén, al igual que yo, que, en el año 2005, el delegado territorial de su consejería tuvo una reunión con los vecinos y vecinas de las protegidas, y presentó un proyecto extraordinario, con una inversión de 24 millones de euros, en el que la Junta de Andalucía —Consejería de Fomento— haría todas y cada una de las obras, y en el ciento por ciento de la inversión, en el que se arreglarían sobre todo las cubiertas, que es lo que más preocupa a los vecinos; la fachada, instalación de ascensores, y además —decía el proyecto— que se aprovecharían los patios interiores para hacer piscina, zona ajardinada y aparcamientos. Lo cierto es que han pasado diez años, y los vecinos siguen mirando por la mañana, y lo único que ven son las cubiertas esperando...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le ruego vaya terminando usted.

El señor GARCÍA ANGUIA

—Termino; cinco segundos.

... esperando que no sea un invierno muy malo, porque las viviendas, algunas de ellas, como usted bien sabe, consejero, están para derrumbarse.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Anguita.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Lo que le reitero es lo que le he comentado antes: hay una línea de ayudas que está abierta, que los vecinos han decidido concurrir para obtener cofinanciación —que yo espero que, al final, así sea—, y que, en

consecuencia, no tiene ningún impedimento para intervenir en su vivienda. El hecho de estén catalogadas no significa no sólo que no tienen impedimentos, tienen la responsabilidad de, en su vivienda, que son viviendas privadas... en el parque público actúa la Junta de Andalucía; en las viviendas privadas lo que hace es abrir líneas de ayudas para que puedan concurrir los vecinos que así lo determinan. Y, por lo tanto, la referencia que usted hace al proyecto de hace unos cuantos años, en un escenario económico radicalmente distinto, reformulado con prioridades posteriores, tanto por parte del ayuntamiento como por parte de la propia consejería, y ese proyecto, al final, no llegó a ejecutarse. Lo que estamos ofreciendo es, en función de las capacidades y de la línea de ayudas que ahora mismo tiene la consejería, una forma de cooperar con estos vecinos para la adecuación de sus viviendas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-15/POC-000809. Pregunta oral relativa a la Fundación Aras de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta la formula el Partido Popular, su señoría doña Ana María Mestre García, es relativa a la Fundación Aras de Sanlúcar de Barrameda.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora MESTRE GARCÍA

—Sí Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Señor consejero, en el año 2011, se firmaba un convenio entre el Estado, la comunidad autónoma, el Ayuntamiento de Sanlúcar para la promoción de 64 alojamientos protegidos para colectivos especialmente vulnerables.

Quisiéramos saber si hoy nos pudiera concretar si el Gobierno autonómico pretende dar un impulso a este proyecto de nuevo.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, en el marco de la Comisión bilateral del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación de 2009-2011, la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento suscribieron un convenio, un total de 34 acuerdos, para proveer actuaciones en materia de rehabilitación y vivienda protegida.

En el ámbito de la promoción de vivienda protegida, la colaboración conjunta entre el Estado y la Junta promovía la construcción de alojamientos protegidos, una tipología residencial concebida para solucionar la necesidad de residencia durante un tiempo transitorio de personas con pertenencia a grupos de especial protección.

Centrándonos concretamente en el proyecto de Sanlúcar, se estableció un marco de colaboración entre el ministerio, la Junta y el Ayuntamiento de Sanlúcar para la promoción de 64 viviendas protegidas, gestionadas por la Fundación Aras.

Según se recoge en el acuerdo de la comisión bilateral, la participación de los agentes intervinientes estaría determinada en el siguiente tenor: el Ministerio de Fomento aportaría el 26% de la inversión, la promotora

aportaría el 74, y la Junta de Andalucía, por su parte, le correspondía el abono de una ayuda complementaria, consistiría en torno a doscientos euros por cada diez mil euros de préstamo, doscientos euros anuales por cada diez mil euros de préstamo es la subsidiación de tipo de interés.

Sin embargo, este acuerdo no llegó a ejecutarse, ya que ninguna de las partes aportó las obligaciones a las que se había comprometido. Actualmente las prioridades de la consejería, tal y como les acabo de explicar en la comparecencia que he tenido hoy, en el Plan Andaluz de Vivienda están destinadas a facilitar el acceso a la vivienda a familias andaluzas para evitar la exclusión social, fomentar el mercado de alquiler, fundamentalmente en las desocupadas, incentivar la rehabilitación y la promoción de vivienda, prioritariamente, de aquellas que tienen un precio tasado. En definitiva, esto no forma parte de la prioridad que en este momento ha establecido la consejería. Y en cualquier caso, le reitero, nuestro compromiso hubiese sido el compromiso subsiguiente del cumplimiento por las partes, del inicial que se había tomado, ni el ayuntamiento ni el propio ministerio cumplieron las obligaciones derivadas de ese acuerdo.

El señor ALONSO MIRANDA, CONSEJERO DE SALUD

—Señora Mestre.

La señora MESTRE GARCÍA

—Sí, señor consejero.

Al principio de su intervención usted ha detallado simplemente, ni más ni menos, que el convenio que yo tengo aquí, y, lógicamente, los acuerdos y los compromisos de cada una de las partes. Lo que sí me sorprende es que usted diga que en su día el ayuntamiento no cumplió, cuando la parcela está cedida y que el ministerio tampoco, porque realmente el Gobierno de Rodríguez Zapatero, que fue con el que se firmó este convenio, sí estuvo para aportar. Es cierto que la otra parte, al no tener la financiación restante, para evitar que se le pidiera la justificación de lo mismo, en principio acordó no recibir esa aportación.

Pero, dicho esto, el proyecto sigue vigente, el proyecto es conocido por la delegación provincial de Fomento. Es más, hoy mismo han tenido la última reunión con la señora delegada provincial. La diputación es consciente, y además todos apoyan verbalmente este proyecto, esta Fundación Aras, que están haciendo una magnífica labor en Sanlúcar de Barrameda. Pero lo que queremos saber es que si usted, en ese nuevo plan de vivienda que hoy ha anunciado, y del que se extraen una serie de compromisos y prioridades, como usted acaba de decir, en el mismo, si es una prioridad. Usted ya me acaba de decir que no es una prioridad. Pero, desde luego, es que este colectivo creo que se va a tener que seguir sumando al colectivo de VPO y a otros colectivos que quedan bastante decepcionados con este nuevo Plan Andaluz de Vivienda, que se ha hecho mucho de rogar, pero, desde luego, que para nada sirve a la hora de cumplir las expectativas, pero, sobre todo, señor consejero, los compromisos que ya había adquirido esta consejería en el periodo anterior. Es verdad que no ha estado usted al frente, pero esto es como las herencias, se hereda todo, señor consejero. Y los compromisos deben ser asumidos, aunque sean de su anterior compañero.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Mestre.

La señora MESTRE GARCÍA

—Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene, nada.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, bueno, lo que le digo, si las partes que se comprometieron cumplen su compromiso, la consejería está en condiciones de cumplir con el suyo.

Gracias, señor presidente.

10-15/POC-000849. Pregunta oral relativa a la Charca de Pegalajar, Jaén

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la Charca de Pegalajar, que hace su señoría, señor Millán Muñoz.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Consejero, la Charca de Pegalajar, municipio jiennense de Sierra Mágina, que usted bien conoce, es el principal símbolo de identidad y el principal espacio de encuentro y de unión de los pegalajeños y de las pegalajeñas. Se trata de un espacio que une pasado, presente y futuro de todo un pueblo, es espacio para la identificación social de sus vecinos y de desarrollo económico desde el punto de vista agrícola y turístico. Esta charca recoge las aguas del nacimiento de la Fuente de la Reja desde hace siglos, su origen data de época musulmana, aunque las fuentes más antiguas que existen son de 1469. Digo esto para exponer la Charca como la importancia que tiene para este pueblo.

En suma, el conjunto integrado por la Fuente de la Reja, la Charca y la Huerta de Pegalajar, forma parte esencial del patrimonio histórico, social, cultural y económico de Pegalajar, como reconoce su declaración como lugar de interés etnológico por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Y centrándonos en la Charca, las primeras reformas que se hacen de ella son de siglo XVII, según reconoce un lienzo conmemorativo de finales de este siglo. Hay constancia de una segunda reforma en 1903 para evitar filtraciones de la balsa y pérdida de aguas de la muralla, así como la acumulación de sedimentos que provocaba estancamiento de aguas. Esta reforma de 1903 fue la que amuralló su contorno como la conocemos en la actualidad, con una fisonomía que favorece el esparcimiento, el encuentro y que pueda ser espacio como centro de ocio de los pegalajeños y pegalajeñas.

La consejería y el consejero han desarrollado recientemente un proyecto para la mejora de este entorno de la Charca dentro del programa de recuperación de espacios públicos. ¿Podría indicarnos qué actuaciones se han desarrollado y qué inversión ha supuesto?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, se trata de una importante actuación. Hace una semana, el pasado mes de octubre, prácticamente final, esta actuación ya ha llegado a su conclusión final dentro del Programa Regional de Espacios Públicos de Andalucía, y ha supuesto una inversión de 1,4 millones de euros. Una actuación importante, que, efectivamente, representa no solo una inversión que en sí misma ha generado empleo, sino que representa intervenir en la recuperación de un elemento que tiene un enorme valor desde el punto de vista, como ha señalado en su intervención, cultural, etnológico, sentimental, para el conjunto de los ciudadanos de Pegalajar.

Los trabajos han consistido en la reestructuración del viario y del tráfico en torno a la Charca, mejorando la peatonalización de la zona, así como la recuperación fitosanitaria del arbolado existente, el arreglo de los alcorques y la decoración de los jardines. Se ha renovado el mobiliario urbano, el alumbrado público, la red de infraestructuras urbanas, los pavimentos y los acabados. Y también ha permitido la actuación eliminar las barreras arquitectónicas para rehabilitar el pretil y las rejas de la Charca. Y se ha recuperado el uso tradicional como embarcadero con la reparación de la plataforma flotante localizada en el embalse.

En definitiva, una actuación importante, desde el punto de vista cualitativo, desde el punto de vista de la inversión asociada en términos económicos también, que ha sido posible dentro de ese Programa Regional de Espacios Públicos que cofinancia la Junta de Andalucía en el marco del programa Feder.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero

10-15/POC-000850. Pregunta oral relativa al acceso a la Aldea del Rocío

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral que formula también el Grupo Parlamentario Socialista, y lo hace su señoría, señora Romero Mojarro, relativa al acceso a la Aldea del Rocío.

Tiene usted la palabra, señora.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente. Buenos días, consejero.

La Aldea del Rocío, en mi provincia, Huelva, está situada en un enclave natural de especial protección, como es Doñana. La afluencia, tanto de turistas, visitantes y romeros, alcanza las decenas de miles anuales, y actualmente cuenta con infraestructuras de acceso deficientes. Sabemos que el Consejo de Gobierno, para mejorar la accesibilidad a la zona, a la par que para velar por la sostenibilidad ambiental, está creando nuevos accesos a la aldea.

¿Podría usted explicarnos en qué consiste la obra?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señor presidente.

Señora diputada, efectivamente la consejería está haciendo un esfuerzo, complementario al que ya hizo, con una inversión de 12 millones de euros, para dar una respuesta eficaz, que permitiera un tráfico fluido en un espacio tan singular, tan absolutamente excepcional como es el entorno de Doñana.

La obra que se ejecutó en su momento no resolvió todos, resolvió una buena parte de los problemas, no los resolvió todos. Y atendiendo a la demanda, tanto del ayuntamiento de la localidad como de diferentes colectivos, se ha hecho una propuesta de intervención que va a significar una intervención complementaria, pactada y consensuada. Y quiero hacer énfasis en esto, porque la solución que se está aportando es una solución que es la óptima, desde la percepción que desde el territorio tienen tanto el ayuntamiento como los propios colectivos del entorno de Doñana afectados, había un condicionante, que era la demolición..., condicionante medioambiental, asociado a la ejecución de la anterior obra, que era la demolición del puente de la Canaleja, lo que hemos planteado, porque eso lo que hacía era agravar, sobre todo en

épocas de concentración de visitantes a la aldea, los problemas de seguridad. Lo que hemos planteado es que no se demuele el puente de la Canaleja hasta que no esté ejecutada la inversión complementaria que va a permitir darle mayor fluidez, la mayor seguridad y la mayor comodidad a todos los movimientos y a la concentración de visitantes, que, como saben ustedes, son cientos de miles de ciudadanos los que van por la aldea del Rocío anualmente.

Por tanto, cumpliremos con el compromiso que teníamos con Bruselas de la demolición del puente de la Canaleja por la Declaración de Impacto Ambiental asociada a la primera inversión de 12 millones de euros. Esta segunda representa acabar de completar lo que, desde el territorio, se percibe como imprescindible para la mejora de las condiciones de accesibilidad y de seguridad.

En definitiva, un esfuerzo complementario también, con esfuerzo de todos los andaluces, para que un lugar tan emblemático o tan privilegiado como Doñana en general, y la aldea del Rocío de forma particular, acaben teniendo una solución óptima.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Romero.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidente.

Señor consejero, como bien usted ha comentado, la Consejería de Fomento y Vivienda construirá dos nuevos accesos al Rocío: uno, ubicado al sur, y otro, al norte, permitiendo con ello mejorar la movilidad y la accesibilidad de la zona y garantizar las vías de evacuación de la aldea.

Esta es una solución de carácter definitivo, que se ha consensuado, como usted también bien ha dicho, entre la Junta, el Ayuntamiento de Almonte, los diferentes agentes económicos y sociales, la Hermandad Matriz de Almonte o representantes vecinales entre otros.

Esta nueva obra busca conciliar ambientales, económicos, turísticos y sociales planteados a esta consejería. La propuesta consistirá en la ejecución de dos nuevos accesos y, una vez ejecutados, se procederá, como ha dicho el consejero, a la demolición del puente de la Canaleja, cuyo derribo es una exigencia recogida en el marco normativo de protección ambiental y de carácter urbanístico y territorial, definido por la Declaración del Impacto Ambiental y el Plan Ordenación del Territorio de Doñana.

Una vez más, la Junta de Andalucía da buenas muestras de la implicación y el buen hacer en la provincia, no escatimando esfuerzos para mejorar los accesos a la aldea del Rocío, lugar tan emblemático para los onubenses, y que cuenta con una gran afluencia tanto de turistas como de visitantes y romeros.

Ese es el camino: estar al lado de la gente y buscar soluciones a sus problemas, de manera totalmente consensuada.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Reiterarle que, efectivamente, la percepción social que tenía de insuficiencia de las infraestructuras generadas, habiendo sido muy importantes, se va a complementar con esta nueva intervención, en definitiva, una buena manera de dirigir los recursos de los andaluces a la solución de problemas reales.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-15/POC-000866. Pregunta oral relativa al Observatorio de la Vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con respuesta oral en comisión, que formula el Grupo Parlamentario de Podemos Andalucía a través de su portavoz, Gil de los Santos, relativa al Observatorio de la Vivienda.

Señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

En la consideración de que el Observatorio de la Vivienda ejercerá sus funciones en distintos ámbitos relativos al sector de la vivienda nos ha parecido imprescindible que disponga de la información integral, detallada y precisa que maneje la Junta de Andalucía sobre la dramática realidad que vivimos, y así ser eficientes en la búsqueda de soluciones y propuestas.

En este sentido, señor consejero, ¿cuál es la información aportada, o que se vaya a aportar, para el inicio de la andadura del Observatorio de la Vivienda relativa al número de personas o familias en situación de emergencia y demanda habitacional en los diferentes ámbitos [...] de la comunidad?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Señoría, la andadura del Observatorio de la Vivienda comenzó el pasado mes de octubre, como usted conoce. Desde su constitución se han producido dos reuniones, una, propiamente constitutiva, y la otra, de presentación y análisis y perspectiva del plan de vivienda al que antes hemos aludido a lo largo de la mañana.

Le quiero recordar que quedan por designar hasta cinco vocales en representación de otros colectivos sociales. A tal fin, se encuentra en tramitación un proyecto de orden por la que se regula la convocatoria del procedimiento de selección de los vocales del observatorio en representación de esos colectivos sociales.

Es en este momento muy aventurado adelantar qué información se va a aportar relativa a personas o familias en situación de emergencia habitacional. Lógicamente, este observatorio dispondrá de toda la documentación que considere oportuna para el desarrollo de la actividad que tiene encomendada, teniendo en cuenta, además, que dichos trabajos se verán enriquecidos por la aportación de las entidades de las organizaciones y de los colectivos representados en el consejo.

Los grupos de trabajo y las comisiones que prevé el decreto regulador de este órgano también han de ir estableciendo las necesidades de información, requiriendo, en su caso, a la Administración de la Junta de Andalucía la elaboración de aquellos informes que crean necesarios para el desarrollo de las funciones que tienen encomendadas.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor consejero.

Con la pregunta, hemos querido corregir un vicio con el que ha empezado a andar este organismo: no disponer de una base de conocimiento integral de la situación que les permita enfocar tareas y contribuir a la planificación de las políticas de vivienda y el control social en la aplicación de las mismas, caminando en una doble dirección, de reconstruir destrozos en derechos y personas, y de formular nuevas políticas que avancen en la justicia social y convivencia.

Pero este instrumento no tiene sentido si no podemos garantizar la autonomía e independencia en su funcionamiento y la necesidad de acceso a la información global y concreta sobre la materia de que dispongan el conjunto de las administraciones públicas. Y, por desgracia, esto no se ha cumplido desde su propio planteamiento, hace ya cinco años, cuando la Ley 1/2010, reguladora del derecho a la vivienda, determinó su creación.

Desde Podemos Andalucía, deseamos que el Observatorio de la Vivienda sea realmente un instrumento de encuentro de todos los sectores públicos y privados vinculados a la problemática de la vivienda, que sea realmente un instrumento participativo de la sociedad civil organizada, y contribuya así a la planificación de las políticas de vivienda y al control social de la aplicación de las mismas.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Con mucha brevedad, decirle, señor Gil de los Santos, que un compromiso de este Gobierno y de esta consejería, sin duda, es la transparencia. En el observatorio saben que tienen a disposición toda la informa-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

ción de que dispone la consejería, también, además, con un trabajo que se ha hecho con la Universidad Pablo de Olavide, que es una plataforma digital de acceso libre, que estará a disposición, lógicamente, de todos los miembros del observatorio. Si hay algún tema, alguna información necesaria y útil para el trabajo que no exista, pues se encargarán los informes necesarios a quien pueda proveerlos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

10-15/POC-000868. Pregunta oral relativa a las medidas relacionadas con el parque de viviendas

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la pregunta oral relativa..., al consejero, medidas relacionadas con el parque de viviendas, que formula también el Grupo Parlamentario Podemos Andalucía, a través de su portavoz, señor Gil de los Santos.

Tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Considerando que es conocida por todos y todas la magnitud de la emergencia habitacional que existe en Andalucía, y que se entiende prioritario disponer de un parque de viviendas para el alquiler social, requerimos conocer la realidad del parque público existente sin ocupar, y las medidas que el Gobierno andaluz afronta externamente para enmendar la situación actual.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Efectivamente, somos conscientes de que existe un parque de viviendas que se encuentra desocupado y, por tanto, desde el inicio de la legislatura en el ámbito de nuestras competencias estamos trabajando en dos vertientes: evitar desahucios de familias en situación de vulnerabilidad y, por otro, buscar soluciones a las familias que hayan perdido su vivienda.

Respondiendo estrictamente a su pregunta, hemos mediado con los agentes más relevantes implicados en esta materia, hemos mantenido reuniones con los representantes de 10 entidades bancarias que operan en Andalucía, con los que se acordó crear una comisión de trabajo para evitar el desalojo de familias en situación de insolvencia. Y estamos trabajando también en otros ámbitos, de manera que el propio Observatorio al que antes nos hacíamos..., aludíamos, Andaluz de la Vivienda, puesto en marcha recientemente, acabe teniendo la información precisa que nos pueda aportar a la hora de tomar soluciones eficaces.

Saben ustedes que tenemos una línea de financiación con ayudas para las familias que han sido desahuciadas. Estamos hablando con la Sareb para ver en qué medida parte del parque que tienen en An-

Andalucía nos es útil para resolver también problemas de familias en situación de riesgo, de vulnerabilidad social. Y, por tanto, estamos utilizando todas las vías que tenemos a nuestro alcance y también, obviamente, la imprescindible cooperación con otras instituciones. Hablamos del Consejo General del Poder Judicial, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, hablamos de ayuntamientos y diputaciones, hablamos de todos aquellos que, en definitiva, tienen oportunidades y capacidad de intervención en un problema tan complejo como este.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Muchas gracias, señor consejero.

Para que cualquier política de vivienda sea real y efectiva hoy día, necesitamos cambiar el paso con el que este Gobierno camina, tanto en la forma con la que enfrenta el problema de realojo como en lo relativo a recursos habitacionales disponibles públicos y los potencialmente posibles privados, vacíos y accesibles que existan para dar las respuestas necesarias, a corto y medio plazo, al problema de la vivienda. Insistimos en la urgencia de disponer de un parque suficiente de viviendas vacías con destino al alquiler social, porque con independencia de que exista de titularidad pública, que es insuficiente, hay que dar respuesta en el más corto plazo a muchos cientos de miles de familias que han sido desahuciadas de sus viviendas habituales en propiedad o en alquiler. Y, en otros muchos casos, las nuevas demandas de viviendas para jóvenes, mujeres en situación de violencia de género, etcétera.

Es necesaria otra forma de actuar. Nada de lo que hoy se está haciendo calma el problema, por el contrario, crece y crece el parque de viviendas vacías de titularidad de los bancos, personas jurídicas, fondos buitres o la Sareb, sin que se le ponga coto, y esto a pesar de que no encuentran encaje en los mercados.

Por esto es necesario abrir una mediación efectiva que paralice los desalojos por causas sobrevenidas en las viviendas habituales.

Y, por favor, no sigan hablando de la futura Ley de Retracto como el recurso a las soluciones de mediación y a la adquisición, porque me sonroja. Es necesario que se obligue a todas esas...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe ir terminando, señoría.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Voy terminando.

... instituciones y empresas mencionadas, tenedoras de viviendas vacías, a formalizar un acuerdo con la Junta de Andalucía para crear un parque de viviendas para el alquiler social por periodos mínimos de tres años.

Dicho parque de viviendas deberá acondicionarse al mapa de la demanda en los ámbitos territoriales de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor presidente.

Decirle dos o tres cosas que yo creo que han sido objeto de debate también a lo largo de esta mañana. Dice: «la mejor manera de luchar contra los desahucios es que cambie la política económica el Gobierno y se vaya yendo a otra senda que no sea del crecimiento de las desigualdades».

La gente, cuando es insolvente y pierde la vivienda, o no va a pagar el alquiler, no es por casualidad: es porque ha perdido su fuente de renta, ha perdido su empleo, ha perdido la protección por desempleo, y, en consecuencia, estamos ante esa situación.

¿Qué se hace desde la Consejero de Fomento y Vivienda y desde la Junta de Andalucía? Le he dicho esta mañana que es la comunidad autónoma que está siendo más beligerante en recursos y en cambio normativo para afrontar esos problemas. Y, ciertamente, allá donde ustedes, que tienen unas soluciones milagrosas para resolver los problemas están actuando, parece que tienen una capacidad de intervención bastante más reducida que la que está demostrando la Junta de Andalucía.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

10-15/POC-000869. Pregunta oral relativa a la composición del Observatorio Andaluz de la Vivienda

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, formulada también por el Grupo Parlamentario Podemos, relativa a la composición del Observatorio Andaluz de la Vivienda.

Señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señor consejero, ¿cuáles han sido los criterios para formular y definir la composición de los órganos del Observatorio Andaluz de la Vivienda? ¿Qué me puede decir respecto al funcionamiento de los grupos de trabajo y comisiones?

[Intervención no registrada.]

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señor Gil de los Santos.

Mire usted, la puesta en marcha del Observatorio, que ya le he señalado antes que era octubre, llevamos dos reuniones, responde a lo que el mandato de la Ley de 2010 establecía. El Consejo como plenario tiene una representación de todos los sectores relacionados con la vivienda en Andalucía, está presidido por el consejero, en su caso, o por la secretaria general de Vivienda, y tiene 29 vocales en representación de las administraciones. De la Junta de Andalucía, 12..., perdón, sí, de la Junta de Andalucía y administraciones locales, de agentes económicos y sociales, empresarios, sindicatos, cooperativas, promotores públicos, asociaciones de vecinos, consumidores y usuarios, entidades financieras, colegios profesionales, universidades y tercer sector.

Y, por tanto, es una representación muy amplia del conjunto de actores que tienen posibilidad de opinar, de aportar, de sugerir, de controlar, de evaluar; en definitiva, de que entre todos seamos capaces de que los recursos públicos tengan el mejor destino en términos de eficacia allá donde van dirigidos, y en este caso es el tema que representa la vulnerabilidad de muchas familias y, lógicamente, también, que haya un proceso posterior de evaluación de las políticas públicas que ponemos en marcha, las ponemos con consenso, intentamos ponerlas con consenso e intentamos, lógicamente, que al final sean evaluadas también de forma externa para que no seamos sólo juez y parte en la tarea de definición de los instrumentos.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Muchas gracias, señor consejero.

Me va a permitir que le haga una serie de comentarios sobre el Observatorio.

La estructura dirigente no debe ser exclusiva de los altos cargos de su consejería, 13 sobre 25, sino más plural y participativa, contando con personas, organizaciones sociales y profesionales. Porque, en definitiva, la función asesora del órgano de gobierno que usted representa sólo tiene sentido desde el exterior, la sociedad civil.

En la proporción de representantes del sector público y del externo tiene que haber una clara preeminencia de quien tiene que ejercer la función básica de aportar criterios y propuestas a las políticas de viviendas desde la sociedad civil, que es fundamento del Observatorio.

La participación de otras estructuras y organizaciones no debe condicionarse a sus fundamentos jurídicos, sino que sea proveniente de actividad sostenible y demostrada, social y profesional, en el campo de la vivienda.

Asimismo, otras estructuras institucionales, cuya función es la de defender el interés general de la población, como el defensor del pueblo o los grupos parlamentarios, deberían ser parte activa del mismo. Sólo así se puede garantizar el desarrollo de un sistema participativo.

Asimismo, en la composición y función de grupos de trabajo y de las comisiones previstas, hay que combinar...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe ir terminando.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Voy terminando.

... la presencia de técnicos, funcionarios y externos a la propuesta de los componentes del Observatorio.

Consideramos que sólo por este camino podemos tener un Observatorio de la Vivienda que sirva de punto de encuentro de todos los sectores vinculados con la problemática de la vivienda.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con suma brevedad.

Señor De los Santos, lo que hemos hecho es dar respuesta y cumplimiento a lo que la ley establece. No se trata de una cuestión volitiva de este consejero ni de la secretaria general de Vivienda. Estamos cumpliendo lo que dice, exactamente, la Ley de Vivienda de Andalucía.

Y, por citarle, están representados, aparte de diferentes niveles de la propia consejería, la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, la Asociación Andaluza de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo, la Confederación de Empresarios de Andalucía, Comisiones Obreras, UGT, CEPES Andalucía, la Asociación Española de la Banca, la Confederación Española de Cajas de Ahorros, la Asociación de Consumidores y Usuarios, la Confederación de Asociación de Vecinos de Andalucía, el Consejo Andaluz de Universidades, el Consejo Andaluz de Agentes Oficiales de Arquitectos, el Consejo Andaluz de Agentes de la Propiedad inmobiliaria, la Mesa del Tercer Sector.

Bueno, eso es mejorable y ampliable, pero dígame usted si no le parece representativa la panoplia de asociaciones que yo le estoy citando.

Gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías... Gracias, consejero, por su aportación a esta comisión.

Hacemos un receso de cinco minutos.

[Receso.]

10-15/PNLC-000078. Proposición no de ley relativa al tren-tranvía de la Bahía de Cádiz

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, comenzamos las proposiciones no de ley, que, en este caso, formula el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa al tren de la Bahía de Cádiz.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Traemos a esta comisión una propuesta no de ley para hablar sobre la necesidad de que la obra del tren-tranvía de Cádiz, que se empezó hace siete años, se ponga en marcha. Hay ya mucho dinero invertido. Como he comentado, vamos ya con un retraso de siete años, cuando se plantearon inicialmente dos. Esta obra tiene muchos ingredientes, muchos ingredientes, que hacen que se vaya demorando y que los afectados por esta obra sean cada vez más. Existe un desacuerdo muy grande entre las instituciones, por un lado el Gobierno de la Junta de Andalucía, por otro lado, Renfe, Adif. Existen muchos comerciantes afectados que han tenido que cerrar sus negocios. Afecta a la vida diaria de muchos ciudadanos. De hecho, en San Fernando ha habido mucho rechazo ciudadano al trazado elegido para esta obra. Es un asunto que además está judicializado. Tiene una financiación europea importante, con una fecha ya de fin, que hay que cumplir, si no habría que devolver las ayudas. Y existen todavía muchas lagunas abiertas en cuanto a cómo va ser la explotación y la gestión.

Por ello, creemos..., desde Ciudadanos creemos que se debe dotar presupuestariamente para la finalización de esta obra y su puesta en marcha. Y, lo que es más importante, como ya hemos comentado, poner de acuerdo a todas las instituciones para que se desbloquee ya y empiece a funcionar este tren-tranvía en la Bahía de Cádiz.

Respecto a las enmiendas, ¿en la siguiente intervención, señor presidente? En la siguiente intervención.

Por tanto, traemos esta propuesta para que por parte de todos los grupos parlamentarios, se muestre una acción de unión y se proponga que esta obra se finalice y sea realmente útil el dinero invertido con fondos europeos, y se finalice lo más pronto posible y para cumplir, además, con la fecha establecida de marzo del año que viene..., de 2017, perdón.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Comienza el turno de intervenciones. Tienen cinco minutos. Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Con brevedad, antes hemos tenido ocasión de referirlo, cuando nos ha trasladado su informe el defensor del pueblo. Esta es una obra emblemática que, efectivamente, en términos de movilidad, modifica sustancialmente la foto fija de la bahía de Cádiz y la mejora, porque es una apuesta por el transporte público con unos criterios europeos de modernización y puesta al alcance de la ciudadanía de este tipo de infraestructura, que además de una nutrida financiación europea, cuenta con reconocimientos expresos por parte de la Unión Europea, por ser una obra, como digo, dentro de esos parámetros de la movilidad sostenible de la que hablábamos esta mañana. Igual que hablábamos de la necesidad de que las administraciones no utilicen con créditos electorales o pongan de escudo humano, si se me permite, a las víctimas de las obras y de sus retrasos, obstaculizando proyectos que, de no haber tenido esos inconvenientes por parte de los ayuntamientos que están en el trazado por parte de la propia Adif, sería una obra que, a día de hoy, ya estaría a disposición de la ciudadanía de la bahía de Cádiz. Y que no lo está porque hubo quien pensó que tenía un rendimiento electoral poner trabas administrativas, burocráticas y de todo tipo a la resolución de una obra. Gente a la que no le tembló el pulso demorar la finalización de una infraestructura, a pesar de que eso, efectivamente, estaba causando un daño cierto al pequeño comercio y a la vida cotidiana de la gente que convivía con la obra.

No obstante, nos parece muy oportuno que nos conjuremos, en esta comisión, a resolver esos problemas, a que quienes tienen que tomar las decisiones en todas las administraciones las tomen de una buena vez, con el objetivo último de finalizar esa obra, de darle una certeza financiera en términos presupuestarios y de ponerla, por fin, a disposición de la ciudadanía de toda la bahía de Cádiz.

Así que nuestro voto será favorable, y esperamos que también se dé una reflexión serena por parte de quienes han tomado las decisiones estos años atrás, fundamentalmente en la Administración central y en los ayuntamientos, de por qué la obra ha tardado mucho más de lo debido y de lo necesario en estar a disposición de la gente, a pesar de que electoralmente fuese muy atractiva esa confrontación con la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Podemos, señor Gil de los Santos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Señorías, el tranvía de la bahía de Cádiz no es solo una gran infraestructura, sino una gran necesidad para una zona que abarca una población de 700.000 habitantes. Por eso, aunque compartimos el sentido de la moción, creemos que debería ser más ambiciosa. Los primeros plazos hablaban que sería a lo largo de 2016

cuando la línea 1 estaría totalmente en servicio. Los plazos se han ido prolongando hasta que el consejo ha situado en marzo de 2017 la finalización de los trabajos y la puesta en servicio de la línea.

Sin embargo, les recuerdo que, en julio, el mismo consejero anunció que era inminente, según sus propias palabras, la firma de los convenios con los ayuntamientos, como el de San Fernando, al que hace referencia la proposición no de ley. Y no ha sido hasta finales de octubre que estos convenios se han firmado.

Muchos nos tememos, visto lo visto, que los tiempos se midan de forma muy diferente por parte de la consejería y que nos encajemos a finales de 2017 para que todo esté a punto. La proposición del Grupo Ciudadanos hace referencia a la firma de convenios con los ayuntamientos, como el de San Fernando que, según hemos comprobado por la prensa, ya están firmados. Y también pide que se cumplan unos plazos previstos, pero sin fijar fechas ni calendarios.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario Podemos, proponemos, de un lado que, como estaba previsto en principio, se fije 2016 como fecha tope para la finalización de la línea 1 del tranvía de la Bahía de Cádiz, y planteamos esta fecha no como un brindis al sol, sino como algo realizable, a tenor de las cifras que maneja la propia Consejería de Fomento y Vivienda. Según declaraciones recientes del señor consejero, Felipe López, los trabajos están al 88%. Por ello, entendemos que no es descabellado pensar que, a partir de ahora y contando con más de un año, los trabajos que restan, que son solo un 12%, podrían estar finalizados.

Además, estamos convencidos de que no debe dejarse de lado el otro gran eje de este proyecto, que es la línea 2. Por ello, planteamos que se incluya también en la proposición no de ley que para el año 2016 se establezcan partidas para el inicio de los trabajos. Somos conscientes de que la línea 2 deberá ejecutarse con fondos europeos del nuevo marco, que hasta ahora no han sido, no han estado disponibles. Pero al mismo tiempo también es este el momento de que pueda calendarizar el grueso del proyecto. Les recuerdo que hace más de un año que se está anunciando a la población de esta zona que se van a poner en marcha los trabajos de la línea que conectará Cádiz con Jerez, la conocida como línea 2 del tranvía de la bahía.

Permítanme comentarles, a los compañeros del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que la proposición llega tarde, tal y como está redactada. Por ello, les pido que incluyamos en su propuesta las enmiendas que les planteo, sin ánimo de desvirtuar el sentido inicial de la PNL, pero entendiendo que es posible ser más ambiciosos, sin que ello suponga un esfuerzo extra por parte de ninguna administración y pensando en cubrir cuanto antes una importante necesidad de la zona en nuestra comunidad.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, el señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señor presidente.

Miren, quizás, si esto lo estuviera escuchando cualquier ciudadano de Andalucía, pues, probablemente diría que es una iniciativa muy positiva para, bueno, pues, los ciudadanos, en este caso, de San Fernando. Pero cuando lo estén escuchando los isleños, probablemente se estén llevando las manos a la cabeza, porque yo no sé si ustedes lo saben, y me dirijo al portavoz de Ciudadanos, que precisamente el partido de Ciudadanos en San Fernando se creó como una plataforma antitránvia. Es decir, el partido de Ciudadanos de San Fernando, cuando se creó, se creó como una plataforma antitránvia. Y ahora, siete años más tarde, quizás porque el señor Javier Cano, el que lidera la lista de Ciudadanos por la provincia de Cádiz, quiera ahora atribuirse los éxitos de que este tranvía se ponga en funcionamiento, pues, yo creo que se van a quedar sorprendidos, ¿no?, es decir, que quien realmente consiguió un apoyo popular, incluso en contra de los gobiernos de San Fernando, precisamente porque no fueron capaces de que el rodillo del PSOE en la Junta de Andalucía impusiera su criterio, pues, ahora, siete años más tarde, vienen aquí y, cuando lo escuchen los ciudadanos de San Fernando, se extrañarán, no solo a desvirtuar sus orígenes, que era precisamente una plataforma antitránvia, sino que quieren ser los adalides de la finalización del tranvía. Cuanto menos, es paradójico.

Sí decirles que los isleños, los vecinos de San Fernando, en ningún momento se oponían al tranvía. Esto es importante que lo sepan. Pero sí que rompiera el corazón de San Fernando en dos, que eso fue lo que pasó. El tranvía rompe San Fernando en dos por la calle Real, y deja a un lado de San Fernando aislado del otro lado. Curiosamente, en una ciudad hermana, cercana, como es la capital, como es Cádiz, con el Partido Popular de Teófila Martínez, con el Partido Popular en España, se hace lo contrario: una Cádiz dividida en dos se une con un soterramiento de las vías, y San Fernando se rompe en dos por la imposición del PSOE y de la Junta de Andalucía a no aceptar el trazado que querían los vecinos, que no era otro que llevar el tranvía por la ronda del Estero, que es una vía paralela y que no hubiese roto la ciudad en dos.

Los ciudadanos de San Fernando no se oponían a la peatonalización de la calle Real, pero sí a que la columna vertebral de su ciudad estuviese ocupada por dos vías de ferrocarril y unas locomotoras marchando. Eso es a lo que se oponían los ciudadanos de San Fernando.

El PSOE impuso su criterio, la Junta impuso su criterio, y el proyecto que se desarrolló nada tenía que ver ni con el que, desde el origen de Ciudadanos, se pusieron totalmente en contra, ni con el proyecto que realmente hubiesen querido los isleños. Y por eso es importante que se diga eso. El tranvía de San Fernando, y nosotros nos uniremos... Por cierto, no es solo San Fernando, también Chiclana de la Frontera tuvo las mismas consecuencias que San Fernando. Nosotros nos uniremos a esta proposición siempre que se acepten las enmiendas, teniendo en cuenta que, ahora mismo, es el mal menor, el mal menor a un proyecto que nunca quiso la ciudad de San Fernando, tal y como se había diseñado por la Junta de Andalucía y el Partido Socialista.

La historia nos demuestra que el PSOE impuso su rodillo, que cuando los vecinos querían que fuese por la ronda del Estero lo metieron por el corazón de la ciudad de San Fernando, por la calle Real. Se comprometieron públicamente con los comerciantes a medidas compensatorias por las obras, que es una de las enmiendas que presentamos, que nunca han llegado, esos comerciantes que, en origen, apoyaron esa alternativa que fue el origen de Ciudadanos en San Fernando, pues esos comerciantes son precisamente los que nunca han tenido las medidas compensatorias del PSOE y de la Junta de Andalucía.

Y, además, en las enmiendas hablamos de las medidas, perdón, de las obras complementarias. Miren, tanto..., en San Fernando quizá un poco menos, pero también en Chiclana, para coger el tranvía, hace fal-

ta coger el coche, y, por lo tanto, hacen falta aparcamientos disuasorios, que no se han contemplado todavía cuándo se van a hacer. Se comprometieron públicamente a arreglar las calles adyacentes, y no se ha hecho; o, por ejemplo, el soterramiento de otras instalaciones.

Y un tema también muy importante que va en nuestras enmiendas: si el tranvía fue un capricho del Partido Socialista y la Junta de Andalucía, tal como está concebido, que el capricho lo paguen el PSOE y la Junta de Andalucía, y no tengan por qué pagarlo, y no tengan por qué pagarlo los vecinos de San Fernando y los vecinos del área metropolitana.

Y digo esto porque en origen la explotación la iba a llevar la Junta de Andalucía, y tímidamente pues se han dejado, bueno, pues algunos indicios de que ya no iba a ser sólo la Junta de Andalucía, sino que también, en paralelo con el Consorcio Metropolitano de Transporte, que a la postre, esto es, yo me uno con los ayuntamientos para que los ayuntamientos financien y costeen parte de los caprichos que en un momento determinado fue el tranvía, por cierto, muy costoso, y, por otro lado, ahora pues el carril bici, ¿no?, que menos mal que tiene menos coste de mantenimiento.

Si el representante, el portavoz de Ciudadanos acepta las enmiendas del Partido Popular, por supuesto, se tienen que poner de acuerdo Adif y la Junta de Andalucía, no por nada, sino porque si uno pretende meter un tranvía por unas vías...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Saldaña.

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando, cinco segundos.

... si uno pretende meter el tranvía por las vías de un ferrocarril, pues se tendrá que poner de acuerdo, pero sí decirles que si el portavoz de Ciudadanos acepta nuestras enmiendas con un sabor agridulce, con un sabor agridulce, el Partido Popular dirá que sí a esta proposición.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Arrabal tiene la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señor presidente.

No quiero empezar sin aclarar algunas afirmaciones que ha hecho el Partido Popular. Cuando habla de que este proyecto es un capricho del Partido Socialista, discúlpeme que lo rectifique: es una apuesta, es un

impulso del Partido Socialista, eso sí es cierto; ahora, le quiero decir que si usted lo quiere calificar así, yo no tengo ningún problema, porque esto es un proyecto que cuenta con el aval de la Comisión Europea y es declarado gran proyecto, así que si nosotros somos responsables de que esto sea así, bienvenido Míster Marshall, sin ningún problema, sin ningún problema.

Yo no sé si ustedes..., ustedes nunca han estado a favor de este proyecto, jamás, y ahora haré alusiones a algunas declaraciones que han hecho. Pero, bueno, que sumarse a un gran proyecto creo que siempre es importante, y nosotros, desde luego, lo acogeremos en esa nueva andada en que ustedes estén a favor de que esto sea una realidad, nosotros nos congratulamos de que eso sea así.

Con respecto a la iniciativa, podemos estar más o menos de acuerdo con la exposición de motivos que relata Ciudadanos, o puede parecernos más o menos acertada, pero si bien se denota de esta iniciativa, o se desprende, la preocupación de Ciudadanos y la intención de garantizar su ejecución en plazo, preocupación que, evidentemente, este grupo comparte, y voy a explicar por qué.

No nos preocupa el ritmo que llevan las obras. Del 2015, lo consignado, los 24 millones de euros que se consignan, prácticamente están gastados y quedan aún dos meses de ejecución. La obra tiene una ejecución aproximada del 88% de la inversión total presupuestada, no por la consignación del 2016, que incluye la dotación económica necesaria para poder concluir esta actuación, la asignación es de 20,91 millones de euros, consignación para que el tren-tran en la anualidad 2016 estén finalizadas las obras. Es un compromiso. Esto atestigua el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía.

También destacar los avances de la comisión mixta el pasado 4 de noviembre. El Grupo de Podemos ha hecho alusión a ello. El 4 de noviembre, esta comisión fue muy positiva y mostró el apoyo por parte de los ayuntamientos, tanto de San Fernando como de Chiclana, en la que se acordó y se comprometió a dar el impulso definitivo a la subestación de Janer. En esta comisión mixta también se han cerrado los acuerdos en relación..., que también se ha comentado por ahí, está ya cerrado el acuerdo en relación a las actuaciones complementarias. Despejado, despejado el camino en el ámbito de las relaciones institucionales con los ayuntamientos, que no se pudo decir lo mismo de 2011 a 2015, porque, miren ustedes, el Partido Popular bloqueó, tal como lo digo, bloqueó practicando una estrategia poco cooperativa, bloqueó este proyecto. Eso es una realidad constatable, porque las comisiones mixtas no se reunían, no se hacían, no se avanzaban, y ahora, ahora que ya..., que cambiaron los gobiernos municipales, tanto de Chiclana como de San Fernando, ahora se avanza.

Usted ponía un ejemplo, el portavoz del Partido Popular ponía un ejemplo de Teófila en Cádiz y del señor Loaiza, o del Partido Popular, en San Fernando, y a mí me gustaría también decir aquí que tomaron las decisiones que en su momento consideraron oportunas y que tuvieron que tomar, pero que perdieron las elecciones municipales ambos ayuntamientos, el Partido Popular perdió en Cádiz y el Partido Popular perdió en San Fernando.

Queda una incógnita por despejar en todo ese proyecto...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, silencio, por favor.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... queda una incógnita por despejar, relativa a la planificación de la explotación, extremo en la que la colaboración estatal es imprescindible.

Recordar que desde el 2009 se trabajó, la consejería trabajó con el ministerio en grupos de trabajo mixtos y se consiguió un borrador de protocolo de intenciones con Adif y un plan de operaciones con Renfe operadora. Todo esto lo ha frenado, lo ha parado el Gobierno del Partido Popular. No solamente lo ha hecho a nivel municipal, sino que también lo ha hecho a nivel estatal. Quiero recordar aquí las declaraciones, el 19 de enero de 2014, del señor Loaiza, entonces alcalde del municipio de San Fernando. Él dijo que..., hacía referencia a los preacuerdos mencionados, los preacuerdos que os he dicho, que de 2009 a 2011 se cerraron. Haciendo referencia a estos preacuerdos...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señoría, vaya terminando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida concluyo.

Haciendo referencia a estos preacuerdos, el señor Loaiza afirma que «Renfe no tiene intención de gestionar el tranvía». Expresa, verbaliza, públicamente, el boicot que el Partido Popular desde el principio le tiene al tren-tranvía. En esta línea, nosotros hemos presentado también una enmienda..., vamos a presentar *in voce* una enmienda de instar al Gobierno central a que autorice la conexión física de las vías del tren y del ferrocarril en la zona Ardilla-río Arillo. Y materializar la colaboración de Adif y Renfe mediante la formalización de contratos-programa con la Junta de Andalucía...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que terminar.

La señora ARRABAL HIGUERA

—De acuerdo.

En esta línea, en el ánimo de resolver esta explotación...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que terminar, señora Arrabal.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... que es lo que queda, presentamos esta enmienda.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La enmienda *in voce*, ¿se acepta por parte de la comisión su tramitación o no? ¿Sí?

Señor portavoz, señor Hernández, en sus manos estamos.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar, dar las gracias a todos los grupos, en especial al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto, porque ha entendido perfectamente cuál es el fin de esta propuesta no de ley..., proposición no de ley, que es dar solución a un problema que tenemos a día de hoy en la bahía de Cádiz, una de las principales áreas metropolitanas de Andalucía. Así que muchas gracias.

Al portavoz del Grupo Podemos, entendemos..., entendemos el sentido de su enmienda, en la necesidad de que esta obra se finalice en los plazos establecidos por la Unión Europea. Pero entendemos que en la propuesta no de ley ya está incluido. Es decir, se establece que en los plazos comprometidos..., o sea, que la obra se finalice en los plazos comprometidos con la Unión Europea, con lo cual rechazamos esta enmienda. Y respecto a la otra enmienda, la de la línea 2, entendemos que si nos está costando siete años el sacar adelante la línea 1, creemos que hay que priorizar y cerrar este tema, que ya está bastante complicado por tener muchos aspectos. Por tanto, se rechazan las dos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siga, por favor.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí, continúo.

Respecto al Partido Popular, parece que tiene mucho interés en volver siete años atrás. Pero no estamos aquí para eso, estamos aquí para resolver los problemas a día de hoy, y resolver los problemas que tenemos a día de hoy. Podemos volver siete años atrás y discutir si esta obra es necesaria o no es necesaria, pero ya está empezada. Y, como bien ha dicho el portavoz del Partido Popular, la ciudad de San Fernando está partida en dos, están las obras empezadas y estamos aquí para resolver ese problema. Con lo cual, el sentido de esta propuesta no de ley es dar soluciones a los ciudadanos, no abrir un debate de siete años atrás.

Respecto a la enmienda del Partido Popular, incorporaremos al texto del segundo punto, que, entre las cuestiones abiertas que afectan al proyecto, le daremos otra redacción para incorporar las enmiendas del Partido Popular.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que presentar la redacción.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí, sí, ahora se la entrego al letrado. De forma que se incorpore la necesidad de concretar el calendario de obras, la forma de explotación, el acuerdo con Adif y un apoyo a los comerciantes afectados.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que seguir la intervención.

Siga, por favor, señor Hernández.

Falta una *in voce* que ha aceptado al PSOE. Tiene que manifestarse, por favor.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Exactamente.

Respecto a la enmienda *in voce* del Grupo Socialista, de la misma forma, incorporamos, en el texto que acabo de comentar, que el acuerdo con Adif es necesario para sacar adelante este proyecto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a ver, en esa enmienda transaccional quiero entender que se asume parte de las dos, parte del Partido Popular y parte del PSOE. No digo que esté de acuerdo... Digo que esa es la intención del proponente.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Exactamente, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿El PSOE está de acuerdo? Sí.

¿El Partido Popular?

El señor SALDAÑA MORENO

—Señor presidente...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Eso deberíamos haberlo hablado antes.

El señor SALDAÑA MORENO

—No, si lo hemos hablado. El tema es que la redacción, básicamente, son..., telegráficamente, prácticamente, son los mismos puntos que nosotros hemos hablado. Y yo creo que... Vamos, si tiene a bien el portavoz de Ciudadanos, la incorporación de las enmiendas, tal como están redactadas, cumple perfectamente con la filosofía que él ha planteado, y entiendo que sería razonable que así fuese.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No vamos a abrir...

[*Rumores.*]

Le agradezco...

Portavoz de Ciudadanos, ¿usted mantiene la posición como la ha planteado?

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Sí, como la he planteado.

Exactamente.

10-15/PNLC-000156. Proposición no de ley relativa a la creación de una comisión de participación sobre la reformulación del nuevo Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos al siguiente punto del orden del día.

Siguiente proposición no de ley relativa a creación de una comisión de participación sobre la reformulación del nuevo Plan de Infraestructuras Sostenibles del Transporte de Andalucía, que formula el Grupo Parlamentario Popular, cuya iniciativa hace el señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—¿Diez minutos, no?

Señorías, el diseño de un moderno...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siete y tres.

El señor ROMERO MORENO

—Ah, siete y tres.

Vale, trataré de ajustar.

El diseño de un moderno y eficaz sistema transporte resulta capital. En nuestra comunidad autónoma es el presupuesto necesario para lograr un avance serio y verdadero de nuestra comunidad autónoma. Un avance que nos permita superar, de una vez por todas, el injusto e inexplicable atraso que tiene nuestra tierra. En una sociedad globalizada, donde la capacidad de interrelación y la accesibilidad son requisitos básicos para la competitividad, no cabe el desarrollo económico ni la consecución de derechos sociales si no se garantiza de forma eficiente y accesible la función del transporte de bienes y personas.

Y esa función solo se asegura con una apuesta decidida por la inversión en infraestructuras. Una apuesta que tiene que surgir, además, de una planificación meditada y consensuada con todos los operadores económicos, políticos y sociales de la comunidad. Una apuesta que tiene que contar con recursos suficientes y que, en última instancia, se ejecute y se cumpla, que es, desgraciadamente, lo que hasta ahora no ha sucedido.

En 2007 se formuló el Plan Pista, cuya vigencia debía abarcar hasta el 2013, fecha en la que todas las inversiones que contenía debían de encontrarse finalizadas. Y no es que a nosotros nos pareciese el mejor de los documentos, porque, de hecho, un plan que preveía inversiones, de las cuales dos terceras partes debían ser ejecutadas por un tercero, el Estado, al que no podíamos obligar, pues la verdad es que no era un esque-

ma que nos permitiese ser muy halagüeños en cuanto a su ejecución, en cuanto a las garantías de su planteamiento, de su traslación a la realidad.

Pero nosotros reconocemos que el Plan Pista contenía aspectos muy interesantes y muy positivos, sobre todo, todo aquello que tenía que ver con aquellas inversiones propias de la Junta.

Desgraciadamente, el Plan Pista, como otros de la Junta, resultó un fiasco. No se pusieron en marcha los instrumentos de seguimiento que el propio Pista, en su apartado 18, establecía en forma de diversas comisiones. Tampoco se reunió nunca la comisión parlamentaria que, a tal efecto, se aprobó también mediante proposición no de ley, con lo que la ejecución —y digo ejecución entre comillas— del plan se hizo de espaldas a colectivos y al Parlamento. Decía ejecución, entre comillas, porque para más inri, esa ejecución ha sido prácticamente nula. De hecho, la inversión prevista en los presupuestos por la Consejería de Fomento en el período 2008-2013 no alcanza ni siquiera la quinta parte de los 8.134,5 millones de inversión que se preveían en el Pista, cantidades que, además, se incluían, en el caso de los presupuestos de la Junta, inversiones que no estaban incluidas en el mencionado Plan Pista.

Tan fallido ha resultado el bien redactado y mejor intencionado Plan Pista que, de una reformulación del mismo, hemos pasado a su prórroga en el año 2020.

La consejería aún mantiene que el nuevo plan se esté reformulando, y nosotros entendemos que así debe de ser, porque la Andalucía de 2007, que enmarca la planificación del Pista hasta 2013, es muy distinta de la Andalucía de 2015.

Hoy debemos formular una nueva planificación de infraestructuras con el horizonte del 2030, que es la fecha a la que se remiten los objetivos formulados por el Libro Blanco del Transporte, aprobado por el Parlamento de Europa en su última revisión el 9 de septiembre de 2015. Una planificación que incluya las necesidades de Andalucía y sus costes, para que año tras año se incluyan en los presupuestos y se ejecuten.

Tenemos la oportunidad de acometer una planificación que garantice los plazos para la ejecución de todos los compromisos aún vivos, en materia de red de carreteras, como pueden ser necesidades tan añejas como la Autovía del Olivar, del Almanzora, de la Cuenca Minera, etcétera.

Una planificación que culmine el trazado de la red ferroviaria de Andalucía, en estrecha colaboración con la Administración central. Una planificación que contemple la funcionalidad de nuestros puertos comerciales de interés general del Estado, con mayores superficies, con mayores zonas de flotación, con mayor calado de sus muelles, con más capacidad para sus depósitos y accesos terrestres, pero que también tenga en cuenta la inversión en los puertos deportivos e instalaciones náutico-recreativas que tanta riqueza pueden atraer hacia nuestra comunidad. Por supuesto, una planificación que contemple los flujos económicos y garantice la circulación y la generación de un valor añadido, tanto para nuestros productos como para poder mantener también perfectamente surtida nuestra industria turística. Y eso lo podemos hacer a través de una definitiva y tantas veces esperada apuesta por las áreas logísticas. Pero, sobre todo —y voy a ir terminando—, tenemos la oportunidad de diseñar el futuro de nuestro sistema de transporte, de las arterias y capilares por las que se moverá la vida de nuestros ciudadanos, de mutuo acuerdo. Y eso es lo que proponemos, que se constituya una comisión que permita que todas las sensibilidades estén en el diseño de ese futuro, y que a la par sirva también de acicate para impulsar la formulación de ese nuevo plan, de tal manera que no quede nunca en un cajón.

Como lo que queremos es participación, por supuesto que admitiremos la enmienda *in voce*, presentada por Podemos, para que se integren más colectivos, y admitiremos también una transacción con el mismo grupo para contemplar, en el diseño futuro, la implantación de las infraestructuras ya existentes y la interrelación de esas infraestructuras ya existentes con las que tenemos planificadas o queremos planificar para el futuro.

Señorías, tenemos una oportunidad de demostrar altura de miras. De nosotros depende, y a todos invitamos a que, votando esta PNL, demuestren que el futuro no será de unos o de otros, sino que pertenece a todos y cada uno de los andaluces.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Tendrá usted en la segunda intervención que volver a decir las que acepta o no acepta, por si hay alguna más.

El señor ROMERO MORENO

—¿Por si hay alguna más?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí.

Señor Romero, como usted entiende, es el momento procesal para hacerlo.

El señor ROMERO MORENO

—Perfecto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al turno de intervenciones.

Señora Nieto, por parte de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Algunas consideraciones, aunque el sentido del voto creo que terminaremos de fijarlo una vez oigamos al resto de portavoces y el resumen que haga el proponente sobre las reflexiones que le trasladen. Aunque, en principio, nos parece oportuna la idea de introducir criterios participativos a la planificación de la infraestructura como elemento vertebrador del territorio y por lo que tiene también que ver con la diversificación de nuestras oportunidades productivas y de creación de empleo. Lo que ocurre es que hay algunos elementos que, a nuestro entender, al entender del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, van desacompañados.

Cuando en la legislatura pasada se inició la reformulación del PISTA se hizo con dos criterios. Por un lado, para adecuarlo a la nueva realidad económica, que supuso para nuestra comunidad autónoma una retirada de fondos públicos en materia de infraestructuras, decidida por el Gobierno central, de un 37%. En el conjunto de las comunidades autónomas ese retroceso de fondos se tradujo en un 25%. Nosotros fuimos una comunidad autónoma especialmente castigada por ese recorte, pero no solo a una cuestión económica, también a un repensar la utilidad de las infraestructuras, cuáles eran las que mejoraban de manera directa la calidad de vida de la gente y garantizaban unos criterios de sostenibilidad, tanto ambiental como social y económica, las prioridades que debían trazarse. Esos dos elementos para la reformulación del PISTA estaban estrictamente relacionados con la Ley de Movilidad Sostenible, que quedó aprobada por el Consejo de Gobierno, pero que no llegó a entrar a la Cámara a consecuencia de la convocatoria anticipada de elecciones, porque, claro, es que aún no habríamos terminado la legislatura pasada. Y ese elemento, esa Ley de Movilidad Sostenible, nos parece desde Izquierda Unida una herramienta de mucha utilidad a la hora de planificar con criterios sostenibles, el futuro de las infraestructuras pendientes en Andalucía. Y ha dicho el proponente algunas cosas: la garantía del transporte de bienes y personas, la planificación meditada, los recursos suficientes, y que luego se garantice la ejecución y el cumplimiento. Y dicho así en abstracto, como concepto, desde Izquierda Unida no tenemos nada que objetar. Lo que ocurre es que estamos en una tierra en la que está seriamente condicionada la garantía de ese transporte de bienes y personas. En algunos casos debiera haber sido la Junta de Andalucía la que afrontara los retos pendientes y, en otros casos, la Administración central. Probablemente la obra de mayor tasa de retorno que tiene pendiente este país es la electrificación del tendido férreo Algeciras-Bobadilla, que es una sección compartida de dos corredores básicos de la Red Europea de Transportes, que está bloqueada, que no se le ha puesto en cuatro años una traviesa, y que lamentablemente condiciona las posibilidades de generar empleo y riqueza a través de la cadena logística a la que está llamada nuestra comunidad autónoma a ser..., tener un papel protagonista en la Unión Europea.

Entonces, consideramos interesante la participación. Y, ya digo, cuando oigamos al resto de portavoces y al proponente cerrar, fijaremos nuestro voto. Pero echamos de menos una reflexión autocrítica por parte del Partido Popular, que lleva cuatro años sosteniendo un gobierno que no puede zafarse de las consecuencias en materia de retraso de ejecución de infraestructuras en nuestra comunidad autónoma, como en ninguna otra, dado que esos retrasos en buena medida han tenido que ver con una injustificable política de recortes que no ha servido para enjuagar la deuda de este país, pero sí para condicionar el cumplimiento de unas obras que ahora se reclaman. Parece que es poco compatible una posición con la otra. Y en el ámbito de Andalucía, entendemos que, sin la Ley de Movilidad Sostenible, poca reformulación del PISTA con talento vamos a hacer.

Gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos el turno de posicionamiento a Ciudadanos.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Respecto a esta propuesta no de ley, la posición del Grupo Ciudadanos es lo que se ha comentado en esta comisión, bueno, y en muchos momentos, y es que los planes están para cumplirlos, los presupuestos están para cumplirlos. Y podemos coincidir con el Grupo Popular en el sentido de que el Plan PISTA se tenía que haber cumplido, porque para eso es para lo que se planifica.

Lo que no compartimos es que haya, otra vez, que volver a reformular el Plan PISTA, que haya que volver a empezar. Porque entendemos que es un plan que ya está aprobado, o que ya se está..., está en marcha. Y que de alguna forma..., Ciudadanos no estaba presente, pero que de alguna forma los grupos parlamentarios han participado en su elaboración.

Entendemos, además, que cualquier iniciativa del Gobierno andaluz debe ser consensuada con el resto de grupos parlamentarios, sea el Plan PISTA o sea cualquier otra iniciativa. Por eso, por eso, tenemos la duda respecto a nuestro voto acerca de esta proposición no de ley. Nos gustaría escuchar al resto de grupos y escuchar también los comentarios del grupo proponente respecto a lo que hemos comentado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Podemos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

La propuesta del Grupo Popular de crear una comisión de participación sobre la reformulación del nuevo Plan de Infraestructuras Sostenibles y de Transporte de Andalucía, el conocido como PISTA, nos parece correcta. Nos siguen sorprendiendo, de todas formas, las prisas del Grupo Popular por aparecer en esta Cámara como el adalid de la transparencia y de la participación, cuando, donde gobiernan, hacen todo lo contrario, pero a estas alturas ya nada nos sorprende.

Ustedes hablan en su proposición de que se hace necesaria una planificación estratégica. La planificación, como ustedes sabrán, es un proceso complejo que parte de un análisis de lo que se tiene hasta ahora para llegar a una formulación de futuro. En medio, entre uno y otro punto, existe un amplio proceso, que re-

queriría de una amplia participación social y de grupos de expertos, que nos ayuden a comprender de dónde venimos, hacia dónde vamos y cuál entendemos que es el mejor camino para llegar hasta la meta.

Voy a volver a recordarles tres conceptos que he mencionado hasta ahora: participación, sostenibilidad y planificación estratégica. Señorías, el nuevo PISTA no debe ser la lanzadera para los mismos errores cometidos en el pasado. Pensemos en la cantidad de infraestructuras inutilizadas o con usos muy por debajo de sus posibilidades. El nuevo PISTA deberá dar respuesta a las necesidades del futuro, pero también tendrá que plantear soluciones para lo que se ha hecho hasta ahora. Algunas cosas se han hecho bien, pero otras tendremos que reconocer que no. Por ello, entendemos que esta comisión, en el caso de que se cree, debe tener como pilar fundamental la búsqueda de la eficiencia y de la optimización de las infraestructuras actuales, buscando en todo momento evitar la creación de otras nuevas, salvo que las circunstancias indiquen que son necesarias. Apostemos por un transporte intermodal, combinando tren y autobús, autobús y tranvía, o tren y tranvía. Seguramente estaremos evitando crear nuevas líneas de transporte y aprovecharemos mejor los recursos que tenemos hasta ahora.

Seamos respetuosos con nuestro medio ambiente y no lo agredamos con grandes proyectos innecesarios. Busquemos la eficiencia económica y social, y entonces habremos logrado ser sostenibles. Pero con independencia de los contenidos que debería tratar la comisión que propone el Grupo Popular, en el caso de que se cree debe garantizar no solo la participación de todos los grupos políticos con representación parlamentaria sino también la de aquellos colectivos sociales y profesionales que puedan aportar ideas y soluciones para los problemas que se puedan plantear. De forma que la reformulación del Plan PISTA sea un proyecto lo más consensuado posible. Por tanto, me gustaría que se recogiera este particular, añadiéndolo como enmienda *in voce* al punto primero de la proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Millán, tiene la palabra.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Bueno, desde el Grupo Socialista, coincidimos en buena parte de la filosofía de esta proposición no de ley, de la exposición de motivos, cuando se habla de que hay que huir del cortoplacismo, del trabajo estratégico... Pero lógicamente no podemos coincidir en aquella parte donde dice que estas infraestructuras deben alejarse de la política de partidos. Claro, coincidimos en eso, pero no que ya se quiera dar a entender que las que se han hecho, la planificación hasta este momento, atiende a esa política de partido.

Esta reformulación del PISTA deviene de una resolución del Parlamento de Andalucía del año 2011, en la que ya se insta al gobierno a la necesidad de la reformulación —lo ha dicho la diputada Nieto—, porque, por las circunstancias de la crisis y por la dificultad que conllevó la ejecución del plan, la anterior consejera ya ex-

puso que se había ejecutado en un 51% —no quiere decir que no se ejecutara nada, está ahí, en las actas de la anterior comparecencia—, y entiendo que el Partido Popular no debe mirar a otro sitio, yo creo que también tiene ser corresponsable de que esto fuese aquí porque ellos gobernaban, y gobiernan, en el Gobierno de España, y hay unas restricciones presupuestarias impuestas por el Gobierno del Partido Popular. Por lo tanto, decir ahora..., mirar para otro sitio, como que no entienden, y no aceptan, pues a todos nos hubiera gustado que todo se hubiera ejecutado, y que el mundo fuese maravilloso, pero la realidad es la que es, y con ésa es con la que tenemos que convivir, y ése es el estado en el que estamos.

Por tanto, se aprueba esta reformulación, dando acuerdo a esta resolución del Parlamento de Andalucía, y se hace en el año 2013, el 19 febrero, dirigiendo Izquierda Unida la consejería, y entendemos que —aquí tengo el acuerdo de formulación del PISTA, de este plan— ya se recogen medidas, en esa comisión de redacción, en la que se da participación. Por eso digo que yo entiendo que hay que darse, pero se recoge la participación tanto de la Consejería de Fomento, del resto de consejerías, de la Administración del Estado, de la FAMP, de otros colectivos interesados, y que, lógicamente, participen en la comisión de redacción.

Por otra parte, se recoge en el apartado quinto el procedimiento de elaboración y aprobación, donde también se recoge la..., que se dé audiencia a la Administración General del Estado, lógicamente, porque es muy importante en estas inversiones que se vayan a realizar a las diputaciones provinciales, a la asociación más representativa de municipios y provincias de la comunidad autónoma, a las restantes administraciones y entidades públicas afectadas en razón de su competencia, así como a otros colectivos sociales relacionados con la materia. E, igualmente, la propuesta de revisión del plan será debatida en el órgano previsto en el seno del acuerdo de concertación vigente.

Tenemos que ser conscientes de que, aunque seamos nuevos diputados, que todo lo que se ha hecho de aquí a atrás, ni eran tan torpes, ni se hacía tan mal. Quiero decir que hay..., o sea, contemplan criterios y cuestiones de participación que ya se contemplaban y, por supuesto, están garantizados en los procedimientos de aprobación de estas normas.

Por lo tanto, entendemos que lo que se haya hecho hasta 2013 ya no valga, porque no..., no tiene sentido, y, de alguna forma, porque ya hemos visto que, algunas veces, pues se ha podido plantear el Gobierno..., gobierna con sus fórmulas y con todos los procedimientos que se estipulen, y el Parlamento pues controla al Gobierno y legisla, que para eso también estamos aquí.

Por lo tanto, consideramos que hay mecanismos de control y participación parlamentaria que pueden permitir que se siga controlando y aportando iniciativas, o propuestas, en este sentido, el plan PISTA; que en esta nueva reformulación existiría el riesgo muy, muy evidente, y claro, de una ralentización de toda la aprobación de este proyecto, lo que vendría sumado también a la pérdida de fondos europeos, porque tendría que estar aprobado en el final de 2016 para que también llegaran esos fondos. Porque, además, iniciar..., llevar a cabo este acuerdo que ustedes nos proponen, que además no es sólo del grupo parlamentario sino donde ya, con la enmienda de Podemos, intervienen agentes sociales y tal; que ya está garantizado en el procedimiento —insisto—, que no es una cosa nueva, también conllevaría, ya digo, una nueva reformulación, que es lo que ustedes piden, pero que tengan en cuenta que, después, hay que iniciar nuevamente todo el proceso; iniciar la participación de todos, porque todas las modificaciones que se planteen en esos nuevos grupos, como en cualquier plan que tiene su tramitación, hay que darles la participación a todos de cualquier modifi-

cación que se haga sobre ese proyecto, esas medidas que se planteen. Y, luego, trámites ambientales. Aquí tengo el trámite ambiental que se solicitó en abril de 2013, y éste es solo el avance. Y, oye, amigo, y esto no se hace en dos días, ¿eh? Entonces, yo lo que pediría es mucha responsabilidad a los distintos grupos políticos, que sabemos lo que nos jugamos; nos estamos jugando mucho, yo creo, con esta medida, y que tengamos buena atención y responsabilidad, porque es importante.

Insisto, creo que existen mecanismos más que suficientes en el ámbito parlamentario para, desde nuestra responsabilidad, poder dar respuesta a lo que los ciudadanos nos plantean, e incluso a exigir y a insistir en que la participación que ya se contempla dentro de la formulación del plan, que se cumpla.

Gracias, presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Nieto, plantea usted su intervención sobre dos cuestiones: la primera, dice que está pendiente de que se apruebe la Ley de Movilidad Sostenible, el que se pueda tomar una decisión en cuenta a la idoneidad de llevar adelante esa reformulación del plan PISTA, y luego, de paso, también establece pues una crítica política sobre el nivel de inversión que ha tenido la Administración central del Estado, aquí, en Andalucía.

Yo tengo que decir, en primer lugar, que, evidentemente, nada opta a que los trabajos de esa comisión se vayan desarrollando, y, posteriormente, todas las previsiones de la Ley de Movilidad Sostenible, una vez se convierta en norma positiva, se puedan incluir en las conclusiones que se lleven adelante. Y tengo entendido —porque así lo establecieron en el programa de calendario legislativo— que la propia Junta se ha comprometido ya a traerlo en esta..., en el siguiente calendario de sesiones, en la siguiente sesión después de Navidades, con lo cual, en principio, no debería haber ningún problema a ese respecto.

Con respecto a la inversión, yo le digo que niego la mayor, los hechos son tozudos: nunca antes se ha invertido más en fomento, nunca antes se ha invertido más en redes ferroviarias, nunca antes se ha invertido más, en Andalucía, que lo que ha hecho este Gobierno de la Nación actualmente. Yo digo que, por ejemplo, los presupuestos tienen 1.457 millones, es decir, casi tres veces lo que tiene la propia Consejería de Fomento —más de tres veces— de inversión en esta materia, en los presupuestos de 2006, y no sólo eso sino que, además, pues un 206,4% por encima de la media de inversión por comunidades, lo que se invierte, por parte del Gobierno de la Nación, en España..., en Andalucía. Y, en cualquier caso, lo que nosotros pretendemos es simplemente que haya un foro donde todo eso se pueda debatir.

Usted puede tener una opinión distinta, y lo que queremos es que tengamos un sitio donde usted, su opinión distinta, la pueda plasmar, y, al final, lleguemos a una conclusión, entre todos.

El plan PISTA, señor Hernández, no está aprobado sino que está hoy prorrogado, y en esto le respondo también a la señora Nieto. El plan PISTA es una fotografía, que se saca en 2007, y que es totalmente distinto de la realidad que tenemos en 2015. Es decir, la alternativa, actualmente, es la parálisis, el continuar con una fotografía del año 2007, cuando Andalucía ha cambiado radicalmente, precisamente, también, por el impacto de la crisis en el esfuerzo inversor. Y, evidentemente, lo que queremos es actualizar esa visión que se tuvo hace muchísimos años ya.

El señor Gil de los Santos nos critica por plantear iniciativas de participación, y dice que tenemos mucha prisa por aparecer defendiendo la participación. Nosotros no tenemos ninguna prisa, somos simplemente representantes de electores andaluces en esta Cámara, y tenemos exactamente los mismos derechos que cualquier grupo a proponer las medidas que estimemos oportunas. Yo le rogaría que tome decisiones sobre el contenido de nuestro planteamiento y que plantee la defensa de su posición política, pero que no se ponga a juzgar nuestro trabajo ni nuestras iniciativas como tal..., como tal iniciativa.

Todos los demás planteamientos que hace usted en su intervención los suscribimos plenamente. Claro que debemos tener en cuenta la intermodalidad, el consumo energético eficiente, etcétera, etcétera, etcétera. Por eso es por lo que queremos tener una comisión donde todos participemos y podamos dar nuestra opinión.

Y al señor Millán le tengo que decir que nosotros nunca hemos planteado que las infraestructuras tengan color, o sean de nadie, o sean partidistas; las infraestructuras son de todos los andaluces...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdone, señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Voy terminando.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no, no. Sobre la enmienda de Podemos.

El señor ROMERO MORENO

—Que la acepto.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Las dos enmiendas?

El señor ROMERO MORENO

—La..., la... Bueno, hemos hecho una transaccional, que le he pasado al señor letrado.

[Intervención no registrada.]

Sí, la transaccional es con referencia... Como me esté corriendo el tiempo, ya no puedo responder.

[Risas.] [Intervenciones no registradas.]

Sí, le decía que la transaccional va con referencia a la enmienda que ha presentado Podemos en materia escrita, y que la enmienda *in voce* que ha presentado la aceptamos sin ningún problema, siempre y cuando se pueda tramitar.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—La transaccional no ha llegado a la Mesa.

El señor ROMERO MORENO

—Sí, se la he dado yo, escrita y firmada.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Ah, ¿ésta?

El señor ROMERO MORENO

—Claro.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Tiene que tener referencia de qué trata, ¿no?, porque es que es imposible...

El señor ROMERO MORENO

—Bueno, es con referencia... Sería la enmienda que ellos han presentado, la transacción a la que hemos llegado es ésta.

[Intervención no registrada.]

Se acepta, y la enmienda que ellos presentan es esa transacción, en definitiva.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a terminar, pero yo...

Si seguimos funcionando así en la comisión, algún día votaremos algo en que no estemos de acuerdo, ¿eh? Lo digo porque hay que hacerlo con anterioridad, porque, si no, no vamos a admitir el tema.

Continúe, señor Romero.

El señor ROMERO MORENO

—Si quiero la leo.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no. Siga, por favor, siga.

El señor ROMERO MORENO

—Le decía al señor Millán que nosotros nunca hemos planteado que las infraestructuras tengan color político ni sean de nadie: son infraestructuras de todos los andaluces. Y a nosotros lo que nos incumbe —a nosotros, en este caso, como oposición— es la crítica en cuanto a la ejecución o la necesidad de esas obras, pero, desde luego, no el decir que esta obra es mía o es de aquel: es de todos los ciudadanos.

Y la participación que usted dice que está garantizada en el PISTA, yo le decía —lo he dicho en mi propia intervención— que está en el apartado 18, en la parte final del plan PISTA. Pero lo cierto es que no se ha ejecutado, no se ha llevado adelante, esa participación no ha tenido efectividad.

Y, en última instancia, nosotros no queremos que el PISTA continúe prorrogado, y éstos son mecanismos del PISTA prorrogado. Lo que queremos es precisamente que se revise el plan PISTA, que haya un nuevo plan PISTA, o con otro nombre, que, en definitiva, llegue a..., bueno, pues a sacar una fotografía de la realidad actual, y no de la de hace pues más de una década, o casi una década.

Dice usted que no todo se ha hecho mal; pues evidentemente que no, algunas cosas se han hecho bien, por supuesto, pero esencialmente es que no se ha hecho, ni bien ni mal, no se ha hecho, yo se lo decía también en mi primera intervención. Una quinta parte de las inversiones que tenía prevista la Junta de Andalucía son las que coinciden en cantidad con las que venían en los Presupuestos de la Junta; es decir, en el mejor de los casos se hubiese llegado a una quinta parte de ejecución de ese plan durante todos estos años.

Yo creo que el planteamiento último que usted hace, en cuanto a que es una situación compleja y que hace falta mucho tiempo para llevar adelante un plan de este tipo, por supuesto que lo compartimos y por eso es, precisamente, por lo que invitamos a todos los grupos a que nos pongamos manos a la obra y empecemos cuanto antes, porque si no más añeja va a ser la previsión que tenemos, más descuadrada o más poco coordinada con la realidad va a ser la previsión que tenemos en el actual Pista y más difícil va a ser reformularlo conforme la realidad vaya cada vez separándose más de lo que en su día se fotografió.

Así que yo no tengo más que decir, si quiere usted que lea la...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no...

El señor ROMERO MORENO

—Pero básicamente el sentido era ese, es decir, nosotros pedíamos..., ellos piden...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Es un poquito difícil el tema, ¿no?, permítame, señor Romero, que...

El señor ROMERO MORENO

—Yo simplemente he pretendido facilitar la tarea...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Lo sé, lo sé, pero...

El señor ROMERO MORENO

—... y por eso me he acercado y se lo he dado manuscrita, pero, bueno, otra vez...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pero, bueno, se pongan de acuerdo...

El señor ROMERO MORENO

—... pues no se la daré manuscrita.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—... se pongan de acuerdo. La metodología no es buena, lo sabemos todos, que esto..., tendremos que adoptar alguna decisión porque no podemos estar continuamente... Una cosa es una transaccional y otra cosa es continuamente, pero bueno.

10-15/PNLC-000168. Proposición no de ley relativa a la conexión de los servicios ferroviarios a través de la construcción y puesta en funcionamiento de un intercambiador de ancho en las proximidades de la ciudad de Granada que permita conectar por ferrocarril la provincia de Almería con la futura línea de alta velocidad Granada-Antequera

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Punto del orden del día...

Proposición no de ley relativa a la conexión de los servicios ferroviarios a través de la construcción y puesta en funcionamiento de un intercambiador de ancho en las proximidades de la ciudad de Granada que permita conectar por ferrocarril la provincia de Almería con la futura línea de alta velocidad Granada-Antequera.

Señor Rodrigo, tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Con la venia, señor presidente.

Cumplidas las cinco horas de comisión, voy a intentar no agotar la paciencia de la Mesa ni de sus señorías, voy a intentar ser breve.

Hoy nuestro grupo vuelve a plantear otra iniciativa parlamentaria para que, una vez más, se haga justicia con nuestra tierra. Me gustaría, en primer lugar, poner de manifiesto el contexto en cuanto a inversiones de infraestructuras ferroviarias nos encontramos.

La alta velocidad en el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías es un eje fundamental para el desarrollo de Andalucía. Así lo hemos defendido el Grupo Parlamentario Socialista antes, ahora y siempre para todo el territorio de Andalucía. Necesitamos seguir avanzando económica y socialmente de la mano del desarrollo ferroviario en kilómetros de vías y en alta velocidad, necesitamos seguir acortando las distancias en reducir el tiempo necesario para realizar los desplazamientos. Ese es el objetivo que persigue esta proposición no de ley que traemos hoy a esta comisión, y que consideramos que beneficiará a los ciudadanos en sus relaciones sociales y a las actividades productivas de nuestra comunidad autónoma.

Quiero destacar, y así lo defiende nuestro grupo, que el medio de transporte del ferrocarril tiene, además, una especial relevancia en la dimensión de la movilidad sostenible, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas para el medio ambiente. Además, como ya hemos defendido en el Parlamento, la llegada de la alta velocidad supone un importante revulsivo económico, que repercute muy positivamente en la generación de empleo, en el aumento de la productividad y en el desarrollo del tejido productivo y turístico de nuestra comunidad.

A estos beneficios estructurales de la alta velocidad se añade la posición geográfica estratégica de nuestra comunidad autónoma, que nos apremia aún más en la dotación de infraestructuras interconectadas que permitan el traslado de pasajeros y mercancías en la alta velocidad en el actual escenario de globalización.

Pues bien, en este contexto de necesidades ferroviarias, la provincia de Almería, una de las que cuenta con las comunicaciones ferroviarias más deficitarias..., este es el panorama que nos encontramos en Almería. Almería es una provincia aislada del mundo en cuanto a transporte ferroviario se refiere, y lo es tanto des-

de un punto de vista radial, en su conexión con Madrid, lo es en el punto de vista transversal, con la conexión con el interior de Andalucía, y lo es también en la conexión con el corredor mediterráneo.

Nuestro grupo parlamentario no puede admitir que, mientras la alta velocidad está llegando a muchas provincias de España y está beneficiando a todas ellas de muchos aspectos positivos, Almería se esté quedando desplazada de este progreso. Si la alta velocidad es importante para todo el territorio, para la provincia de Almería es vital para su desarrollo porque, además de mejorar la conectividad desde la perspectiva de los viajeros, en el apartado de mercancías es fundamental para la producción de mármol y para la salida de los productos hortofrutícolas. Este retraso en la llegada de la alta velocidad a la provincia de Almería está produciendo un grave perjuicio desde el punto de vista económico y social que lastra el desarrollo económico de la provincia en sectores claves como son la agricultura y como es el sector del mármol.

Estas evidencias, que estoy convencido de que todos ustedes comparten con nuestro grupo, pues año tras año desde el Gobierno de Mariano Rajoy han sido obviadas. Las nulas inversiones en esta materia proyectadas e incumplidas en los Presupuestos Generales del Estado están arrinconando a la provincia de Almería al mayor de los ostracismos, con una cada vez mayor retahíla de incumplimientos en las conexiones ferroviarias. Como ustedes saben, señorías, el tramo de línea de alta velocidad Murcia-Almería, integrado en el corredor mediterráneo, ha tenido en estos años del Gobierno del Partido Popular como única inversión el tapiado de los túneles del olvido, el tapiado de los túneles de Sorbas. Eso pone de manifiesto las intenciones de un gobierno, que en una provincia la única inversión que se haga sea el tapiado de los túneles pues pone de manifiesto las intenciones de un gobierno.

Señorías, en estos años no se ha construido en Almería ni un solo metro de vía, esto es una muestra evidente de la falta de compromiso del Estado con la llegada de la alta velocidad a Almería y su incorporación al corredor mediterráneo.

Pero seguimos. En el caso de la mejora y modernización de las conexiones radiales con Madrid y las transversales, el tramo de alta velocidad Granada-Almería sigue figurando en los Presupuestos Generales del Estado con unas cantidades irrisorias, solo se prevé avanzar en la redacción de proyectos, sin concretar absolutamente nada. Estos son algunos de los ejemplos del maltrato constante en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias a que está sometiendo el Gobierno del Partido Popular en Madrid a nuestra comunidad autónoma y, especialmente, a la provincia de Almería.

Sin el perjuicio del desarrollo de estas infraestructuras que nuestro grupo parlamentario sigue reclamando y que estamos convencidos de que con el próximo gobierno en la Moncloa será una realidad, esta proposición no de ley lo único que persigue es la construcción de un intercambiador de ancho en las proximidades de la ciudad de Granada que permita conectar por ferrocarril la provincia de Almería con la futura línea de alta velocidad Granada-Antequera.

Como consecuencia de los constantes incumplimientos del Gobierno del Partido Popular con la llegada de la alta velocidad a Almería, la propuesta socialista de un intercambiador de ancho de vía en el entorno de la futura estación del Ave de Granada supondría una solución provisional pero de rápida implementación y de un coste no muy elevado.

Con esta solución, señorías, los almerienses nos beneficiaríamos antes de las ventajas de la alta velocidad, cuando la línea de alta velocidad Antequera-Granada esté en funcionamiento. Esta solución permitirá

no solo que los trenes de altas prestaciones puedan continuar hasta Almería gracias a este intercambiador de ancho de vía sino que los usuarios podrán tener una mejor conexión con una reducción considerable de tiempo en el trayecto Madrid-Sevilla-Málaga, una vez el Ave llegue a Granada.

Para que la reducción de los tiempos sea efectiva, además se debería ejecutar la electrificación completa de la red ferroviaria que une Almería y Granada, una demanda que desde el Partido Socialista hemos planteado en multitud de ocasiones y que desde el Gobierno central se ha rehusado poner en marcha. El importe necesario para la construcción de este intercambiador oscilaría entre los cinco y 15 millones de euros, muy lejos de la cuantía que está planteando..., o que ha planteado el Partido Popular en los Presupuestos Generales del Estado de 200.000 euros.

Lo que nuestro grupo parlamentario exige con esta PNL es que se consigne la partida para la puesta en marcha del intercambiador y de la electrificación de la vía. Almería no puede esperar más la llegada de los beneficios de la alta velocidad. Es de justicia, señorías, que en nuestra tierra con esta medida al menos podamos darle solución a las actuaciones del Gobierno del Partido Popular durante los últimos cuatro años con Andalucía.

Señorías —y con esto termino—, pedimos el apoyo para dar respuesta a las demandas de la sociedad almeriense, demandas que exigen..., a nosotros, a sus representantes políticos, demandas de infraestructuras para mejorar su calidad de vida y el desarrollo económico de la provincia. Es prioritario que exijamos al Gobierno de la nación esta inversión para adelantar los beneficios de la alta velocidad. Nuestro grupo parlamentario, como siempre, va a estar exigiendo lo que es de justicia para nuestra tierra y que responda al interés general de los andaluces. Esperamos que sus señorías también entiendan como prioridad esta infraestructura para seguir avanzando en el proyecto de nuestra tierra.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Turno de posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, señora Nieto, de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Anticipar nuestro voto favorable a esta iniciativa. Felicitar al proponente de la misma por el texto y por la defensa que ha hecho del mismo, aunque para convencernos, por lo menos a mí, le ha sobrado más de la mitad de la intervención. Porque es verdad que Almería necesita un empujón, en términos de infraestructuras, que le permita aprovechar el potencial que tiene. Y es verdad que hace falta que el Gobierno central tenga una visión estratégica de futuro con relación a esa zona de nuestra comunidad autónoma. Aunque también es verdad que, de aquí para atrás, los sucesivos gobiernos que hemos tenido en el país no podrían sacar pecho con relación a lo que han hecho, teniendo en cuenta cómo está Almería. Ahora le ha tocado al PP, antes le tocó al PSOE.

Ha hablado usted de que era de una de las provincias peor tratadas, en términos de infraestructuras ferroviarias. Probablemente yo soy de la otra, que es la provincia de Cádiz y... Exactamente, alguna otra hay. Y esto parece poner sobre la mesa la evidencia constatable de que, ni por parte del Partido Socialista, ni por parte del Partido Popular, cuando han tenido responsabilidades de gobierno en Madrid, han comprendido la necesidad de vertebrar adecuadamente y modernizar adecuadamente las infraestructuras que tienen que ver con las comunicaciones en nuestra tierra y que están vinculadas a potenciales de su economía y de fortalezas, como en el caso de Almería, se refiere en la exposición de motivos.

Por tanto, Izquierda Unida va a votar a favor. Es cierto que no es una inversión especialmente grande para el beneficio diferido que tiene para la población almeriense. Pero esperemos que ahora ya sí, de verdad, a partir de ahora, en los próximos gobiernos que tenga la Administración central, sí sean sensibles con estas cuestiones. Porque, para ser honestos con nosotros mismos, de aquí para atrás no hay nadie a quien ponerle medallas en la solapa cuando hablamos de infraestructuras y de la provincia de Almería.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, valoramos positivamente esta propuesta no de ley, porque supone..., supone una mejora en los viajeros que viajan de Almería a Granada, o al resto de Andalucía, ya que no tienen que hacer transbordo cuando llegan a la ciudad de Granada. Por tanto, es positivo, porque además se acortan los tiempos de viaje entre Almería y el resto de Andalucía.

Lo que nos sorprende es que estos tiempos de viaje, por ejemplo, entre Almería y Sevilla se reduce a hora y diez minutos..., en una hora y diez minutos, cuando la reducción sería mucho mayor si la obra del ferrocarril entre Antequera y la provincia de Sevilla no se hubiera quedado abandonada. Eso lo echamos de menos respecto a esta propuesta no de ley, y que fuera un poco más ambiciosa en cuanto a mejorar los tiempos de viaje de Almería con el resto de Andalucía.

En cualquier caso, nuestro voto va a ser favorable, porque es de beneficio..., lleva beneficio a la calidad de vida de los ciudadanos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor Gil de los Santos, por el Grupo Parlamentario Podemos.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente.

Hace unos días se concentraban en una céntrica plaza de Almería un millar de personas reivindicando un tren digno para su provincia. Una movilización que había organizado la Mesa por el Ferrocarril, que está integrada por unas 40 organizaciones sociales de la provincia. No es el único acto de protesta, también se han realizado otras actuaciones, incluida una reunión de los alcaldes de Almería, Murcia y Lorca, para impulsar los proyectos vinculados al Corredor Mediterráneo. Bien podríamos parafrasear aquel eslogan que se hizo famoso y decir que «Almería también existe». Y es un eslogan del que deberían aprender tanto los señores del Grupo Socialista, que han traído aquí esta proposición no de ley, como los del Grupo Popular. Y se lo digo, señorías, porque ustedes han tenido y tienen en sus manos los mandos para haber hecho algo por esta provincia, no ahora, sino desde hace mucho tiempo.

El presidente Griñán, que todos recuerdan por motivos varios, prometió que en 2013 todas las capitales andaluzas estarían conectadas por Ave. Dos años después de este plazo, su promesa está lejos de ser una realidad.

También el gobierno socialista, el de las mayorías absolutas, puso en marcha la obra para la línea entre Antequera y Sevilla. Una obra paralizada en la que se han malgastado 280 millones de euros de fondos públicos, el dinero de todos nosotros y nosotras. Señorías del Grupo Socialista, sin contar con otros desmanes, con el dinero que ustedes han despilfarrado desde la Junta, se habría podido mejorar no solo la línea de Almería sino otras muchas más. Pero estamos en el momento en el que estamos, y hay que atender a la población de esta provincia. Y esta provincia necesita mucho más que un intercambiador y que se electrifique la línea que les une con Granada. Esta provincia, como han reivindicado sus vecinos en la calle, necesita una infraestructura ferroviaria digna. Por ello, aunque ofrezcamos nuestro apoyo a la proposición presentada por el Grupo Socialista, les proponemos ampliar su contenido, de forma que también se solicite al Gobierno central que pague la deuda que mantiene con esta provincia y reactive las actuaciones previstas en el Corredor Mediterráneo, de forma que se enlace no solo con Granada sino también con la capital murciana. Unas obras que también llevan tiempo paralizadas en una zona, la suroriental de nuestro país, que es una de las principales productoras de frutas y hortalizas, y que es una importante potencia también a nivel turístico.

Almería se merece que, desde las instituciones, empecemos a darnos cuenta de que también existe. Mejoremos ahora las comunicaciones y pidamos ese intercambiador. Pero pensemos en el futuro y pidamos lo que realmente se merece esta provincia, que no es otra cosa que empezar a tratarlos como a todos los demás.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor Romero, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra.

El señor ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Hay que ser muy serios, señorías, cuando de infraestructuras se habla, más aún cuando tratamos de inversiones ferroviarias de alta velocidad. Inversiones muy costosas que requieren de minuciosos estudios de todo tipo, que calculen el impacto de la infraestructura en cuestión en la economía de la zona, pero también que tengan en cuenta el calado social que una inversión de este tipo tiene. Porque, sin duda, la alta velocidad debe ser, sobre todo también, asequible al ciudadano. En definitiva, la inversión en infraestructuras ferroviarias requiere una planificación previa, que es precisamente lo que viene haciendo el actual Gobierno de la Nación a través del Ministerio de Fomento y de Adif. Una planificación ordenada y estudiada que ha hecho posible, frente a la propaganda del Partido Socialista, la mayor inversión que en Andalucía se ha realizado nunca por parte de una Administración central. Y lo ha ejecutado, señorías, un gobierno del Partido Popular: prácticamente 2.000 millones de euros para la alta velocidad andaluza en esta legislatura. Y esto no es política, señorías, son matemáticas. El portavoz del Grupo Socialista y muchos representantes del Grupo Socialista se han aplicado a buscar cálculos que les permitan atacar al Gobierno de la Nación, dividen por habitante, por kilómetro cuadrado, buscan obras injustas en algún lugar remoto para buscar la confrontación, para, en definitiva, plantear el ataque impenitente al Gobierno de la Nación. Pero la realidad, señorías, es tozuda, casi 2.000 millones de euros en inversión solo para Ave, más que toda la inversión en obra pública de la Consejería de Fomento en el mismo periodo. Esa es nuestra gestión, señorías, y hoy, le pese a quien le pese, es una realidad las obras de interconexión de Granada a la línea de alta velocidad a través de Antequera. Se ven, materialmente, cuando uno pasa por la carretera. La conexión entre Sevilla y Cádiz, la llegada del tren..., del Ave también entre Sevilla y Huelva, y el tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora, en Almería, que ya está formalizado el contrato y que conectará Almería con Murcia por alta velocidad a través del Corredor Mediterráneo.

Señorías, cuando hablamos de inversión en infraestructuras ferroviarias debemos tener los conceptos muy claros: nunca se invierte en una línea, se invierte en una red. La mejora que se produzca en una línea en concreto beneficia a todos los andaluces que tienen acceso a esa red, que ven invariablemente mejorados sus tiempos de viaje. Y les pongo un ejemplo: dicen los proponentes de esta PNL que la inversión en el cambiado de ancho permitiría reducir el trayecto Almería-Madrid hasta las 5 horas y 33 minutos. Y, sin embargo, sin ninguna inversión adicional, la puesta en marcha del servicio Ave Antequera-Granada va a permitir que el viaje entre Madrid y Almería se reduzca hasta las 5 horas y 15 minutos. Madrid-Granada, 2 horas 50 minutos, y Almería-Granada, 2 horas 21 minutos. Es decir, no es que se reduzca el trayecto en 45 minutos, como ustedes dicen y proponen, sino que las obras impulsadas por el gobierno del PP, que tanto atacan, ya lo reduce para principios de 2016 en 1 hora y 3 minutos.

Y es verdad, no eliminamos el engorro del transbordo, pero es que se ha preferido optar por la solución que produzca mayor economía de tiempo. La propuesta que se plantea en esta PNL no es una opción óptima, y es, de hecho, una comunicación mucho más lenta que la actualmente propuesta. Me explico, si optamos por el cambio de ancho en vez del transbordo, los trenes acumularán retrasos más allá de Granada. Si no hay transbordo, sino cambio de ancho, desde Granada se seguirán utilizando trenes híbridos que sólo al-

canzan los 220 kilómetros por hora, en vez de los Ave, que alcanzan los 300 kilómetros por hora, con lo que la opción más rápida es el transbordo con una correcta combinación tarifaria y horaria.

Respecto a la electrificación de la vía Granada-Almería, decirles que ya se han realizado estudios por parte de Adif que resultan concluyentes, y esa electrificación no supone una mejora en los tiempos de viaje respecto a las condiciones existentes en la actualidad.

No parece que la opción planteada en la PNL sea la más óptima para el servicio, pero si en algo se ha caracterizado este Gobierno, el Gobierno popular de la Nación, es en explorar todas las vías y en no considerarse dueño de ninguna verdad absoluta. Y por eso, en los presupuestos generales del Estado 2016 ya se ha previsto una partida para realizar los estudios pertinentes y profundizar en la mejor solución de conexión entre Almería y Granada. La partida en cuestión se titula «intercambiador Granada». Como verán, se está estudiando para asumir la fórmula más eficiente, y en ese sentido va nuestra enmienda. Plantear, en definitiva, a quien tiene los medios necesarios —en este caso, Adif—, que defina la red óptima de alta velocidad, incluyendo en sus cálculos de rebaja, en los tiempos de trayecto, a los viajeros que partan o vuelvan de Almería.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Señor Rodrigo.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Con la venia.

En primer lugar, me hubiera gustado ver aquí a los diputados de Almería, me hubiera gustado ver aquí a Carmen Crespo venir a defender los intereses de su tierra. Aquí debiera estar hoy, defendiendo y apoyando el intercambiador, como espero que ustedes lo apoyen.

Señora Nieto, comparto la mayor parte de su intervención. No puedo aceptar que los sucesivos gobiernos, hasta 2011, todo, en el corredor mediterráneo, estaba todo perfectamente planificado, estaba todo perfectamente trazado para que se fueran realizando las siguientes inversiones en infraestructuras. Esto, en cuanto a la provincia de Almería nos referimos. Llegó el Gobierno del Partido Popular, presupuestó cada año unas cantidades y no ejecutó ninguna de ellas. Y han sido cero euros, la gran inversión del Partido Popular en la provincia de Almería, han sido cero euros. Esa es la gran inversión. Por lo tanto, no puedo compartir... sí que era cierto que estaba todo ello previsto.

En relación a lo que había planteado el portavoz del Grupo Podemos, Almería también existe. No comparto eso. Almería también existía hasta 2011, en cuanto a inversiones ferroviarias nos referimos. Desde 2011, ha dejado de existir, hasta la actualidad. Espero que cambie próximamente.

Por supuesto que somos serios, y la inversión en Almería han sido cero euros, cero euros. Ni un solo metro de trazado de vía, ni uno, ¿eh?, ni un solo metro. Lo único que se ha hecho, el tapiado de los túneles de Sorbas. Y ése es el patrimonio que presenta el Partido Popular en Almería.

Señorías del Partido Popular, lo único que han hecho es defender lo que viene planteando Génova, es lo único que han hecho hoy aquí. Yo traía la respuesta, y esperaba contestarles, que me hubieran sorprendido con algo, pero se la voy a leer porque es que es lo que tenía previsto. Han hecho, únicamente, defender los planteamientos de Génova, no han hecho otra cosa, no han aportado absolutamente nada nuevo.

Ustedes no defienden los intereses de Andalucía, sólo repiten los dictados de Génova, exclusivamente. Nunca han apoyado las reclamaciones y las reivindicaciones que ha hecho este Parlamento, nunca, nunca, nunca. A Andalucía nos corresponde el 18% de inversión, ustedes han realizado el 7% de inversión en Andalucía. Tenemos... estamos hablando de 1.500 millones de euros, en palabras de la ministra Báñez, y 50.000 empleos directos que ha dejado de tener Andalucía.

Ustedes mismos reconocen, y así lo reconocían en sus presupuestos en el año 2015, proyectaban 504 millones de inversión. Curiosamente, en el año 2016 dicen que la inversión que tenían para el año 2015 no era de 504 millones, era de 405 millones, o sea, cien millones menos y un 20% menos. Ustedes mismos reconocen sus mentiras.

Señorías, no valen excusas. Tenían previsto... debían haber invertido el 18%, y ustedes han invertido el 7%, y a Galicia han llevado el 33%. Datos concretos.

No les basta con recortar en los presupuestos. Sin embargo, además, el Gobierno de España ha dejado fuera a Andalucía del mecanismo Conectar Europa, 8.000 millones de euros. A España se le han asignado 882 millones de euros para 31 proyectos, y a Andalucía ni un solo euro. Ésa es la disposición que ustedes tienen con Andalucía y la predisposición a ejecutar. Y, ahora, lo único que les pedimos es una solución provisional para que los beneficios de la alta velocidad lleguen a Andalucía, y ustedes lo único que hacen es que no se exija al Gobierno de la Nación nada. No, no, exijan ustedes. El compromiso con Almería, el compromiso con Andalucía está en que ustedes también le exijan al Gobierno de la Nación.

Por tanto, no podemos aprobar su enmienda. Sí podemos, sí vamos a aceptar la enmienda del Grupo Podemos.

Y, señorías del PP, con las pírricas cifras que han puesto en los Presupuestos Generales del Estado, se tardaría más de una década en construir el intercambiador. Han planteado 200.000 euros, 200.000 euros es lo que han planteado. Diez años, ¿eh?, tardaríamos en llevar a cabo algo de... que pueda ponerse en marcha el intercambiador.

Y eso, señorías, a ustedes seguramente les valdrá. Pero ni a los almerienses ni a los socialistas ni espero que a esta comisión les valga para hacer llegar la alta velocidad a Almería.

Señorías, por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista mantiene su exigencia de que se destinen los fondos necesarios para, en un plazo máximo de doce meses, poner en marcha el intercambiador y la electrificación completa de la red ferroviaria entre Almería y Granada.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Vamos a comenzar las votaciones. En primer... Un momento, por favor.

Le voy a decir al letrado que lea, primero, cómo han quedado porque, si no, me parece que a estas alturas el tema está un poquito complicado.

Vamos a ver la primera proposición no de ley en comisión, que es la relativa al tren tranvía bahía de Cádiz, que propone Ciudadanos.

Señor letrado, por favor, ¿cómo queda?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues se somete a votación el texto original, con la incorporación de la enmienda transaccional, que supone añadir un nuevo texto al punto segundo. Es la única modificación que tiene.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Venga.

¿Votos a favor?

Doce.

¿En contra?

¿Abstenciones?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Cinco.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Cinco.

Queda aprobada.

Pasamos a la segunda proposición no de ley, que formula el Partido Popular.

Señor letrado.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Perdón, un momento. No sé si está el grupo, si está completo.

Bueno, ésta, relativa al plan PISTA, se somete a votación con la modificación del punto primero, que queda redactado de acuerdo con las enmiendas in voce de Podemos, el punto segundo queda igual y el punto tercero, según la transaccional manuscrita.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿De acuerdo?

¿Votos a favor? ¿Ocho?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Se abstienen.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Votos a favor. Estamos sólo contando votos a favor. Ocho.

¿En contra?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Ocho. Ocho también, ¿no?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ocho también.

¿Abstenciones? Ninguna. Esto sí que es...

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Bueno, entonces, se han votado a favor, el grupo... el Grupo de Izquierda Unida, ¿no? No, no, perdón

[*Intervenciones no registradas.*]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Repetimos?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—No, no. Perdón, es para ver... Esto se resuelve mediante el voto ponderado en el Pleno. Entonces vamos ...

[*Intervenciones no registradas.*]

Sí, sí. Si es que, por eso...

[*Intervenciones no registradas.*]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ocho y ocho es dieciséis.

La señora REDONDO CALVILLO

—Sale a favor. Con el voto ponderado del Pleno sale a favor, porque es Podemos, PP y Ciudadanos.
[*Intervenciones no registradas.*]

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Entonces, ¿queda aprobado o no, que yo no me he enterado?
Entonces, se aprueba, ¿no?

La señora REDONDO CALVILLO

—Se aprueba, claro.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Por qué? ¿Por qué se aprueba?

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Por el voto ponderado.

La señora REDONDO CALVILLO

—Porque, si hay empate, pues..., vamos, lo digo por...

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí, sí, sí. Es que yo no, yo...
[*Intervenciones no registradas.*]

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Guarden silencio, por favor.
A ver, señor letrado.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí, sí, si ha votado a favor... Es que yo, es que no me he dado cuenta quién ha votado a favor y quién...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Venga, votos a favor. Ciudadanos...

La señora REDONDO CALVILLO

—PP y Podemos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ciudadanos, PP y Podemos.

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Y, finalmente, en la última...

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La tercera.

[Intervención no registrada.]

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Ah, el resultado es aprobado por aplicación del voto ponderado.

Y la tercera, sobre servicios ferroviarios, se vota el texto original más la enmienda que ha sido aceptada del Grupo de Podemos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—De Podemos.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 11 votos a favor, ningún voto en contra, 5 abstenciones.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 96

X LEGISLATURA

11 de noviembre de 2015

El señor TERRÓN MONTERO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí. Perdón, perdón, voy a hacer una rectificación de la primera votación, porque no fueron 12, sino 11, porque faltaba un miembro de Ciudadanos.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, se levanta la sesión.

