

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 20 de septiembre de 2017

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-17/APC-000966. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Informe Anual del Defensor del Pueblo en los temas relacionados con la vivienda correspondiente al año 2016, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-17/APC-001060. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en relación a la situación del sector del taxi y su convivencia con los vehículos de alquiler con conductor (VTC).
- 10-17/APC-001068. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca del conflicto del taxi con las licencias VTC en Málaga y Sevilla, presentada por el G.P. Ciudadanos.
- 10-17/APC-001090. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en relación a la situación del sector del taxi y su convivencia con los vehículos de alquiler con conductor (VTC), presentada por

los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Julio Millán Muñoz y Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

- 10-17/APC-001114. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el conflicto del taxi con las licencias VTC en Málaga y Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/APC-001125. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas adoptadas por la Consejería de Fomento y Vivienda, en el ámbito de sus competencias, para modular el impacto que tiene sobre las personas residentes en barrios históricos el hecho de que las viviendas, instalaciones y servicios urbanos se destinen a usos turísticos que agravan la gentrificación, así como para garantizar el derecho a la vivienda en este contexto, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001088. Pregunta oral relativa al tranvía al aeropuerto de Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Escrivá Torralva y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-001275. Pregunta oral relativa a Plan Andaluz de la Bicicleta en la comarca del Campo de Gibraltar, Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. D. Sergio Romero Jiménez y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-001287. Pregunta oral relativa a la actuación en la barriada de La Verbena, en Arcos de la Frontera, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-001288. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-496 Calañas y Valverde del Camino en Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

10-17/POC-001483. Pregunta oral relativa a la ejecución de la variante de Roquetas de Mar, Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-17/POC-001487. Pregunta oral relativa al vial distribuidor oeste de Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-001525. Pregunta oral relativa a la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Carmelo Gómez Domínguez y Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

10-17/POC-001526. Pregunta oral relativa a las obras de seguridad vial en la A-315, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

10-17/POC-001564. Pregunta oral relativa a la conexión de la variante de Arriate, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000250. Proposición no de ley relativa al uso del suelo transmitido a Andalucía, en concepto de deuda histórica, en Sevilla, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-17/PNLC-000255. Proposición no de ley relativa a la autorización de la práctica del puenting en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

10-17/PNLC-000263. Proposición no de ley relativa a la bonificación para pescadores jubilados y mejoras en el puerto de Carboneras, Almería, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-17/PNLC-000274. Proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje Sevilla-Cádiz, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

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

COMPARECENCIAS

10-17/APC-000966. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Informe Anual del Defensor del Pueblo en los temas relacionados con la vivienda correspondiente al año 2016 (pág. 8).

Intervienen:

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

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

10-17/APC-001060, 10-17/APC-001068, 10-17/APC-001090 y 10-17/APC-001114. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en relación a la situación del sector del taxi y su conflicto con las licencias VTC (pág. 21).

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.

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

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

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

10-17/APC-001125. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas adoptadas por la Consejería de Fomento y Vivienda, en el ámbito de sus competencias, para modular el impacto que tiene sobre las personas residentes en barrios históricos el hecho de que las viviendas, instalaciones y servicios urbanos se destinen a usos turísticos que agravan la gentrificación, así como para garantizar el derecho a la vivienda en este contexto (pág. 37).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001088. Pregunta oral relativa al tranvía al aeropuerto de Sevilla (pág. 48).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001275. Pregunta oral relativa a Plan Andaluz de la Bicicleta en la comarca del Campo de Gibraltar, Cádiz (pág. 51).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001287. Pregunta oral relativa a la actuación en la barriada de La Verbena, en Arcos de la Frontera (pág. 55).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001288. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-496 Calañas y Valverde del Camino en Huelva (pág. 58).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001483. Pregunta oral relativa a la ejecución de la variante de Roquetas de Mar, Almería.

Decaída.

10-17/POC-001487. Pregunta oral relativa al vial distribuidor oeste de Málaga (pág. 61).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001525. Pregunta oral relativa a la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30 (pág. 64).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001526. Pregunta oral relativa a las obras de seguridad vial en la A-315, Jaén (pág. 66).

Intervienen:

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

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

10-17/POC-001564. Pregunta oral relativa a la conexión de la variante de Arriate (pág. 68).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-16/PNLC-000250. Proposición no de ley relativa al uso del suelo transmitido a Andalucía, en concepto de deuda histórica, en Sevilla (pág. 71).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación: aprobada por 9 votos a favor, ningún voto en contra y 8 abstenciones.

10-17/PNLC-000255. Proposición no de ley relativa a la autorización de la práctica del puenting en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía (pág. 81).

Intervienen:

D. Miguel Castellano Gámez, 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. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-17/PNLC-000263. Proposición no de ley relativa a la bonificación para pescadores jubilados y mejoras en el puerto de Carboneras, Almería (pág. 89).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-17/PNLC-000274. Proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje Sevilla-Cádiz (pág. 99).

Intervienen:

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

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

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

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

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

Votación del punto 1: aprobado por 10 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.

Se levanta la sesión a las quince horas, nueve minutos del día veinte de septiembre de dos mil diecisiete.

10-17/APC-000966. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la valoración del Informe Anual del Defensor del Pueblo en los temas relacionados con la vivienda correspondiente al año 2016

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Bienvenidas a esta primera Comisión, de septiembre, de Fomento y Vivienda, después de nuestro periodo vacacional.

Y, bueno, pues retomamos esta comisión con una comparecencia, propuesta por el Grupo Popular, a fin de informar sobre la valoración del Informe Anual del Defensor del Pueblo en los temas relacionados con la vivienda correspondiente al año 2016.

Y, para ello, tiene la palabra el señor consejero por quince minutos. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señoras y señores consejeros..., perdón, diputados.

Comparezco en la primera sesión después del periodo de vacaciones para valorar las aportaciones del informe del defensor del pueblo en el ejercicio 2016 en relación con la vivienda.

Antes de entrar en materia, quiero comenzar agradeciendo la labor que el defensor del pueblo andaluz realiza para proteger los derechos y las libertades de la ciudadanía, en dar solución a los problemas de la gente. Una actuación que también repercute en la mejora del diseño y ejecución de las políticas públicas. Por tanto, nuestra valoración no puede ser sino positiva, toda vez que desde la Consejería de Fomento y Vivienda consideramos fundamental la opinión y recomendaciones del defensor a la hora de adoptar y diseñar medidas que garanticen el derecho y disfrute de una vivienda.

Entrando ya en el informe del 2016, quiero manifestar que compartimos la preocupación que traslada el defensor, que son que muchos de los andaluces con problemas habitacionales, muchas familias se encuentran en situación de desempleo, sin recursos económicos o con recursos insuficientes para atender las necesidades básicas de una economía familiar.

Al respecto, el defensor igualmente pone en valor que la Consejería de Fomento y Vivienda haya puesto en marcha el pasado año el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, una acción política que ha sido objeto de análisis en esta comisión en reiteradas ocasiones, que comprende una amplia batería de medidas, sistema andaluz de información y asesoramiento, firma de convenios con el Consejo General del Poder Judicial y la FAMP, ayudas en supuestos de emergencia social, acciones que se han ido complementando a lo largo de estos últimos meses y que se complementan también con otras iniciativas que están en trámite parlamentario, como la Ley de Tanteo y Retracto de Viviendas en Andalucía, como ustedes conocen.

En ese sentido, ambas instituciones hemos coincidido en los diversos encuentros que hemos mantenido en que todas las administraciones han de poner los recursos que tienen a su disposición, todo, para hacer una acción coordinada, de forma que seamos capaces de dar la respuesta más eficaz.

Desde la consejería, hemos trasladado al defensor del pueblo que se trata de una cuestión que no puede ser afrontada en solitario por la Junta, porque nuestras competencias, obviamente, son limitadas y exige la concurrencia de esfuerzo, tal y como se plantea con el Plan de Vivienda del Estado, tal como hemos planteado también la estimulación a los propios ayuntamientos para que elaboren sus propios planes municipales de vivienda en una tarea que ustedes saben que hemos planteado en estos últimos meses, que ha supuesto una petición de más de quinientos ayuntamientos dispuestos a elaborar sus planes municipales de vivienda con una concurrencia también de esfuerzo notable de las propias diputaciones provinciales de Andalucía.

Una cuestión que plantea el defensor en su informe de 2016 es la escasez de vivienda protegida para atender la numerosa demanda existente, preocupación que igualmente compartimos.

El propio informe reconoce que el plan estatal de vivienda, actualmente prorrogado, supuso un golpe mortal a la vivienda protegida, pues no contemplaba ninguna ayuda para su promoción, una política que también está ausente en el proyecto del próximo plan estatal hasta donde conocemos, dado que está en este momento en exposición pública. Hemos trasladado al ministerio, en reiteradas ocasiones, que sería muy conveniente incorporar esa línea de ayuda para la construcción y promoción de vivienda protegida dentro del plan estatal.

La falta de vivienda protegida pública suficiente, destinada al alquiler social, se ha pretendido paliar desde la Junta de Andalucía, en parte con la suscripción del convenio hecho con la Sareb también, con, lógicamente, la promoción de nueva vivienda protegida. Estamos haciendo, como ustedes saben, los últimos trabajos para la puesta en marcha en Cádiz de la segunda fase del Matadero, que es la construcción de 102 viviendas en alquiler, con una inversión estimada de 5,7 millones de euros, y la séptima fase de rehabilitación integral del Cerro del Moro, que contempla la construcción de 67 viviendas en este popular barrio gaditano, cuya rehabilitación integral quedó ralentizada años atrás por las limitaciones presupuestarias. La inversión estimada para esta fase del Cerro del Moro será de 8,8 millones de euros. El objetivo es tener ambas en ejecución, ambas actuaciones en ejecución, en los primeros meses del próximo año.

Adicionalmente, con el objeto de preservar la disponibilidad de vivienda protegida, la Junta de Andalucía quiere evitar que se produzcan procesos especuladores que han estado provocando en otros lugares del Estado que viviendas protegidas acabaran en manos de fondos de inversión, generando una complicada dinámica para los ocupantes iniciales de la vivienda que se han visto amenazados por una escalada de precios, a muchos de los cuales les ha llevado a la antesala del desahucio.

En cuanto a la preocupación que expone el defensor sobre la ocupación sin título de vivienda protegida, en su informe reconoce que se trata de una situación que perjudica a las personas que se encuentran en una situación igualmente precaria, y que, sin embargo, sí se someten al procedimiento legalmente establecido para la adjudicación de vivienda. A este respecto quiero resaltar las acciones emprendidas por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, iniciadas el pasado año 2016, de verificación del parque público de vivienda.

Ya he tenido ocasión de exponerles en esta misma comisión en qué consiste este proceso, y los resultados que venimos obteniendo. Todas las viviendas de nuestro parque público en alquiler, 50.252 en este momento, han sido ya verificadas, y el objetivo es volver a verificarlo con una periodicidad de al menos una vez

al año. Se han detectado 4.452 situaciones irregulares, lo que representa un 8,8 del parque de viviendas en alquiler. Situaciones que están siendo objeto de los correspondientes expedientes administrativos o judiciales, con el objetivo de recuperar la posesión de la vivienda y así poder adjudicarla a quienes realmente las necesitan y están esperando en los registros municipales de demandantes de vivienda.

Se han adjudicado 2.204 viviendas, lo que nos ha permitido atender a través de estos registros municipales un promedio de tres familias al día. Muchas de las adjudicaciones han sido consecuencia de la rotación ordinaria del parque, pero en la medida en que se vayan resolviendo los procedimientos en marcha se prevé un incremento notable en este proceso de adjudicación.

En relación al retraso de las ayudas al alquiler de la convocatoria de 2015, que ha sido motivo de numerosas quejas por parte de los ciudadanos, quiero reiterar las dificultades de tramitación, ya puestas de manifiesto reiteradamente también en esta comisión, y que obviamente estamos tratando de acelerar todos los procesos en la convocatoria de 2016 y lo haremos también en la próxima convocatoria de 2017.

Quiero señalar también que, en cualquier caso, lo hemos dicho en reiteradas ocasiones, que la normativa estatal es una normativa muy constreñida que nos ha obligado, a la Comunidad Autónoma de Andalucía y al resto de las comunidades autónomas, a una tramitación muy lenta.

Hemos introducido, no obstante, una serie de mejoras con respecto a las convocatorias de años anteriores, que nos va a permitir reducir al menos en seis meses el periodo de tramitación.

Se ha procedido a verificar toda la documentación requerida en el momento de su presentación y hemos contado con entidades públicas colaboradoras para su tramitación.

La incorporación de otras mejoras adicionales está en manos del Estado, al que le hemos solicitado que, en el próximo plan estatal, los programas se ajusten mejor a la realidad actual de las familias y que los procedimientos administrativos no sean gravosos para los ciudadanos.

Le hemos pedido que las ayudas al alquiler tengan un procedimiento de concesión por concurrencia no competitiva, más acorde con su finalidad social y la condición de los beneficiarios, lo que permitiría a los solicitantes disfrutar de las ayudas de forma casi inmediata a su concesión.

En otras cuestiones adicionales, también hemos solicitado excepcionar a los solicitantes de la obligación de estar al corriente de las obligaciones tributarias y de Seguridad Social, dada la especial naturaleza de estas subvenciones, que pretenden posibilitar el ejercicio del derecho básico a la vivienda y en atención a los ingresos limitados de sus beneficiarios.

Merece también especial mención el reconocimiento que hace el Defensor del Pueblo a una respuesta definitiva para todos aquellos expedientes de ayuda de competencia autonómica pendientes de resolución y que fueron tramitados al amparo de planes autonómicos de vivienda anteriores al hoy vigente.

El Plan 2016-2020, en su Disposición Transitoria Quinta, establece el régimen aplicable y contempla una dotación de 22,5 millones de euros distribuidos en tres anualidades —2016, 2017 y 2018— para su abono.

El plan igualmente señala que, en el caso de que la disponibilidad presupuestaria no permita atender la solicitud, el solicitante deberá dirigirse al procedimiento de concurrencia competitiva que se regula en el propio plan.

Respecto a ayudas a rehabilitación y, más concretamente, a rehabilitación singular, el Defensor entiende la actitud de la Administración de salvar los expedientes con convenios firmados, que es lo que estamos haciendo en estos momentos. Estos expedientes se encuentran actualmente en tramitación, habiéndose ini-

ciado ya algunas obras, y el resto están fiscalizaos y pendientes del inicio. En total, son en torno a 130 los expedientes de solicitudes, que van a representar algo más de 1.700 viviendas, que van a poder disponer también de un ascensor cuando se culminen las obras, como les digo, que están en avanzado estado de tramitación administrativa, empezadas algunas y próximas al comienzo el resto.

Para aquellas comunidades en las que no se firmaron los convenios pero en las que se incurrió en gastos, la Consejería de Fomento y Vivienda ha contemplado un plus en la puntuación en su valoración en las convocatorias de rehabilitación edificatoria.

En su informe, el Defensor señala que en el año 2016 se han recibido quejas motivadas por la necesidad de permutar la vivienda por razones de conflictividad social o problemas asociados a la movilidad y a la salud.

En este sentido, y al amparo del plan andaluz, en las próximas semanas verá la luz la orden por la que se crea la bolsa de oferta de vivienda y se regula el procedimiento para la declaración de permuta protegida de vivienda, que podrá paliar determinadas carencias existentes en estos momentos. De hecho, el propio Defensor aplaude que el plan andaluz incorpore esta medida.

Sigue siendo elevado el número de quejas en las que se denuncian las deficiencias estructurales en viviendas y edificios propiedad de la Administración. El Defensor señala que, en ocasiones, estas deficiencias no son imputables a la titularidad del inmueble, sino al incumplimiento por parte de los adjudicatarios de las obligaciones contractuales de conservación y mantenimiento y, por tanto, al mal uso que a veces algunos inquilinos hacen.

En los últimos diez años, la Junta de Andalucía ha invertido 349 millones de euros en rehabilitar su patrimonio residencial, disperso por toda la geografía andaluza, mediante actuaciones encaminadas a mejorar el estado del edificio, reparación de cubiertas y fachadas, remodelación de redes de saneamiento de agua y suministro de luz, facilitación de la accesibilidad, etcétera.

Cuando el deterioro de determinadas promociones no ha sido posible, en contadas ocasiones, la consejería ha llevado a cabo intervenciones más ambiciosas, consistentes en la renovación integral de los edificios. En el año 2016 se ha hecho posible la reparación y mejora de 1.614 viviendas, con una inversión en obras de conservación y mantenimiento que asciende a 2,2 millones de euros.

A estas actuaciones puntuales de mantenimiento debemos sumar la rehabilitación de los edificios en las barriadas declaradas de regeneración y renovación urbana.

En cuanto al tratamiento de los grupos de especial protección, con especial mención a las mujeres, en los procedimientos de adjudicación de viviendas, el Defensor recuerda a los ayuntamientos la posibilidad de utilizar la excepción contemplada en el artículo 13 del Reglamento regulador de los registros municipales de demandantes de vivienda protegida.

En este sentido, señalar que el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía ha ampliado los grupos de especial protección, al objeto de que sus integrantes obtengan una mayor puntuación en el baremo regulador, aprobado mediante ordenanza municipal.

Para concluir, quiero resaltar el balance positivo que hace el Defensor de la colaboración de la Administración y destacar, así mismo, que desde esta consejería se han aceptado todas las recomendaciones y sugerencias emitidas en materia de vivienda en sus resoluciones.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y, ahora, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Martínez.

Cuando usted quiera, por siete minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, hoy el Partido Popular ha querido traer, para analizar y para ver cuál es la reacción de la Consejería de Fomento y Vivienda ante los sistemáticos informes que en materia de vivienda hace el Defensor del Pueblo, que un año tras otro se repiten en los mismos problemas. Y usted ha citado algunas de las cuestiones y ha sido un poco dulce en el balance que usted ha leído sobre lo que hace el Defensor del Pueblo en materia de vivienda. Sin embargo, bueno, ha sido reiteradamente una de las preocupaciones fundamentales de los andaluces, y ha sido una voz clamando en el desierto, el Defensor del Pueblo, año tras año, y este año una vez más, en relación a determinados aspectos relacionados con la vivienda, fundamentalmente los que tienen que ver con los colectivos más vulnerables y excluidos.

Y, de hecho, pues, el Defensor, este año, inicia su informe diciendo que debe destacar que son muchos los andaluces y andaluzas con serios problemas habitacionales, familias cuyos miembros se encuentran en situación de desempleo, sin recursos económicos o absolutamente insuficientes para atender las necesidades básicas de una economía familiar en riesgo grave de exclusión social.

Lo ha citado usted, pero es que el siguiente párrafo, lo que dice es que, frente a esta dramática realidad, nos encontramos con una Administración pública que, si bien por imperativo constitucional y estatutario —y después hablaremos de las competencias— tiene la obligación de poner en práctica las medidas necesarias que garanticen a la ciudadanía una vivienda digna, lo cierto es que se rebela incapaz, con los medios a su alcance, absolutamente insuficiente frente a una demanda creciente de atender estas obligaciones, utilizando, como viene siendo habitual y ya desde hace varios años, el paraguas de la crisis económica. Me parece que es una afirmación muy grave, que lo que viene a decir es que, desde que la crisis, en el año 2008, es operativa, las administraciones no han estado a la altura de dar la respuesta necesaria a tantas familias que su principal problema ha sido el mantenimiento de su vivienda.

Y, a continuación, habla de que no se puede obviar la paralización de la promoción de viviendas públicas en alquiler de nueva construcción, a lo que se une la escasa o nula tasa de reposición de las viviendas de promoción pública existentes, situaciones todas estas en las que muchas personas en situación de pobreza extrema nunca van a poder ver satisfecho su derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada. Al menos, esta es la situación que detecta la Defensoría, a la luz de muchas quejas.

Esta es la situación que dice el Defensor del Pueblo un año más. ¿Y qué es lo que nos encontramos? Pues, ha citado dos cuestiones: la necesidad de garantizar el derecho a una vivienda, a pesar de que hay leyes aprobadas, en esta comunidad autónoma, que así lo establecen. Sin embargo, no se cumplen y quien

tiene la competencia para el cumplimiento de esas leyes y la garantía de los derechos que en ellas se establecen no es, ni más ni menos, más que el Gobierno de Andalucía, y así se establece en las competencias en el Estatuto de Autonomía.

Ha hablado usted de que son necesarias las acciones coordinadas. Desde luego que sí, pero... Y habla usted de que son necesarias las acciones coordinadas, desde luego que sí, y habla de que sus competencias son limitadas. Diríamos que son mucho más completas las competencias, yo diría que son únicas las competencias en materia de vivienda, desde luego, coordinadas con las que el Gobierno de la nación tiene de promoción económica en el ámbito del sector inmobiliario y de garantizar, efectivamente, también el derecho a una vivienda, pero sin duda son las competencias autonómicas las que tienen que garantizar ese derecho recogido en la Constitución y en el Estatuto de Autonomía.

Y habla usted de la necesidad de los planes municipales de vivienda, y que más de 500 ayuntamiento ya se han suscrito para intentar hacer esos planes. Lógicamente, el plan andaluz que ustedes han aprobado establece como una condición prácticamente *sine qua non* el que puedan ser beneficiarios de las ayudas aquellos ayuntamientos que tengan aprobados estos planes, así se dice, pero en cualquier caso, señor consejero, sabe usted que está fue una condición de la ley que nunca se ha cumplido y que, bueno, otra vez se pone sobre la mesa.

La cuestión es su responsabilidad y las competencias que usted tiene que desarrollar. Y ahí yo le quiero hablar de la escasez de vivienda protegida, de nueva promoción, de construcción de vivienda..., desde cuándo... Usted ha citado hoy dos promociones en Cádiz que se van a iniciar el próximo año, pero ¿desde cuándo la Junta de Andalucía no promueve ninguna vivienda pública, ninguna vivienda pública en alquiler, con protección de algún tipo, desde cuándo?

Díganos, señor consejero, bueno, cuáles han sido los resultados de que durante un año entero haya habido una legislatura sin un plan andaluz de vivienda que promueva viviendas sociales. Y, bueno, ha citado una por una algunas de las medidas, como por ejemplo el convenio de la Sareb. Yo le pregunto, ¿dónde están las viviendas de la Sareb?, ¿las están arreglando?, ¿las van a poner a disposición? Todavía no se sabe, y ya otras comunidades autónomas, sin embargo, las tienen en funcionamiento.

En Andalucía no están funcionando, y también el defensor del pueblo cita otras herramientas, como puede ser el fondo social de la vivienda. Pero ciñéndonos al informe, el defensor también es duro en cuanto a la necesidad que las personas con una peor situación económica, bueno, las respuestas que tienen de las administraciones públicas, y viene a decir que al final la actuación de los servicios sociales municipales en coordinación con la Administración de la Junta de Andalucía, que al final esas son las dos administraciones que fundamentalmente tienen que estar mejor coordinadas, no está dando el resultado esperado, y que el parque público, bueno, pues no está teniendo tampoco los resultados o las necesidades, no está cubriendo las necesidades precisamente porque, desde luego, a nosotros nos parece que 4.000 viviendas en situación irregular son muchas viviendas, aparte de... Usted ha citado las que pueden estar irregularmente ocupadas, pero tampoco ha citado las que no se están pagando los alquileres, o no sé qué procedimiento se están aplicando para cobrar esos alquileres, en definitiva, otras personas en Andalucía que necesitan de ese acceso a esas viviendas se están viendo perjudicadas.

Y la falta de control es otra de las cuestiones que cita el defensor del pueblo. El tema de la ocupación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, pues entonces me queda poquísimo tiempo.

No quiero pasar sin citar los dos temas fundamentales, que son el retraso a las ayudas al alquiler y el tema de las ayudas de planes anteriores, fundamentalmente en el tema de la rehabilitación singular y de la rehabilitación edificatoria.

Mire, en el retraso de las ayudas al alquiler, el defensor sigue indicando que son absolutamente lentas, pone de manifiesto la desigual gestión que por parte de las delegaciones provinciales —termino inmediatamente—..., que por parte de las delegaciones provinciales se está llevando a cabo, y bueno, para nada es satisfactoria la solución que ustedes les han dado a las comunidades de vecinos que firmaron o presentaron y llegaron a los acuerdos necesarios para instalar ascensores en sus viviendas, y que definitivamente no han tenido la respuesta adecuada.

No puede ser que tengan un punto más, porque ellos han hecho gastos y confiaban en ayudas que definitivamente la Junta de Andalucía no les va a aportar. Y esta es una cuestión que resalta, desde luego, el defensor del pueblo. Espero su respuesta y espero su compromiso.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, mire, si quiere usted... A mí me gusta empezar por aquellas cosas que es posible acabar suscribiendo en términos de concordancia, para luego explicar razonadamente las discrepancias.

Que hay problemas con la política de vivienda en el estado español no es ninguna novedad. Lo que sí le quiero decir es que el Gobierno de Andalucía está cumpliendo con su responsabilidad. Ahora, si usted pretende colocar todos los problemas asociados a la exclusión social, a la baja de los salarios, a la crisis económica, a la pérdida de desempleo, a la bajada de renta que genera un incremento de la demanda para muchas familias que se han visto abocadas a una situación muy complicada, y que con el instrumento solo de la política de vivienda de la Junta de Andalucía se pueda resolver, se está usted equivocando en el diagnóstico.

Por eso, yo creo que hay que hacer muchas cosas. En la política económica general, en el Estado y por supuesto en relación con lo que sean pasos determinantes y decisivos, que tiene que ser, no sé si un pacto de

estado a nivel nacional, pero en definitiva hacer posible de verdad que el derecho constitucional a la vivienda recogido en la Constitución, el Estatuto de Autonomía, en la Declaración Universal de Derechos Humanos, sea realidad con una política decidida del Gobierno, del Gobierno de España, del Gobierno de España fundamentalmente, ¿verdad?, para que ese derecho sea una realidad. Y no es eludir responsabilidades propias, estamos asumiendo nuestras propias responsabilidades.

Le contestaré ahora a algunos de los temas que usted ha planteado, pero no podemos negar la mayor, o sea, el origen del crecimiento de los problemas está donde está, asociados a la crisis, asociados a determinadas políticas económicas que han hecho soportar en las espaldas de los más débiles una situación que, evidentemente, los ha colocado en un escenario mucho más vulnerable, también, en el acceso a un bien absolutamente fundamental y a un derecho como es el de la vivienda.

Por lo tanto, ¿competencias que parecían exclusiva?, hombre, no sé porque el Estado tiene un plan de vivienda. Pensará que es una dádiva generosa al conjunto de las comunidades autónomas, ¿verdad?

Es la obligación que tiene el Estado español, ¿verdad?, con recursos manifiestamente insuficientes de hacer políticas que permitan, en concordancia con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, que es verdad, la ley de 2010 en Andalucía establecía la necesidad de que los municipios tuviesen sus planes de vivienda. Hubo solo 24 que lo hicieron. Hemos intentado con este plan de vivienda que haya más estímulos para que los ayuntamientos transiten en esa dirección, a los que tengo que agradecer su disposición y a las propias diputaciones con las que hemos firmado convenios.

Pero no es que la Junta de Andalucía no esté haciendo política de vivienda en los diferentes campos que usted ha citado.

Dice que no hemos promovido vivienda. Mire usted, yo no estuve, no hace demasiado tiempo en Cádiz, entregando una promoción de viviendas, que por cierto cambiamos las condiciones porque estaban algunas de ellas en régimen de acceso por vía de venta, y las hemos puesto, algunas de ellas en régimen de alquiler y otras en régimen de alquiler con opción a compra, para adaptarlo a la nueva situación económica de las familias que habían planteado el acceso a la vivienda.

Eso fue..., viviendas entregadas. Le he citado otras, otras que empezamos a promover. Le he citado..., bueno, no sé si lo he citado en esta intervención, pero en otra intervención sí que lo he hecho, la política de movilización de suelo propiedad de Junta Andalucía sobre los cuales se construye vivienda protegida. Nuestra aportación en esa materia, y hemos enajenado suelo para construir 450 viviendas en estos últimos meses, ¿verdad?, es no vender al mejor postor, sino vender a aquel que garantiza que se traslada al final al usuario final esa bajada de precio haciendo un estímulo por la vía..., en fin, sí, sí, un estímulo claro por la vía de los hechos a que esa vivienda tenga las mejores condiciones. Por cierto, en contraste con lo que hizo el Gobierno España, que liquidó cualquier ayuda en materia de vivienda protegida, tanto la sucesión de tipo de interés como la eliminación de otras vías, que hemos reiterado que en este momento que en el nuevo plan se pudieran incorporar. El borrador que está en información pública no lo contiene.

Por lo tanto, hagamos un ejercicio, acercándonos con rigurosidad a lo que son las responsabilidades de cada uno. Yo entiendo su vehemente afán de hacer una crítica al Gobierno de Andalucía, pero los hechos son lo que son. Habla usted de la Sareb, bueno, pues le puedo decir que ciertamente tenemos del orden de 136 viviendas ya disponibles, después de ser revisadas, adaptadas, dispuestas a los registros

municipales de vivienda, 34 de ellas, las próximas hasta 236 estarán en los próximos días, y llegaremos hasta las 400, que era el compromiso..., no está siendo un proceso fácil, pero lo estamos haciendo.

Y claro, que ustedes aparezcan enarbolando banderas de su extraordinaria sensibilidad social en materia de política de vivienda... Se lo he dicho muchas veces, sé que no le gusta escucharlo, pero forma parte de la [...] de su partido, ¿no? Yo me imagino que le gustaría borrar ahora de la militancia de su partido a la que fue alcaldesa de Madrid, la señora Botella, ¿no?, enajenando viviendas del parque público, más de 2.500 viviendas, para entregárselas a fondos de inversión especulativos que colocaron a muchas familias en la antesa-las si no en el desahucio, y eso es política de vivienda del Partido Popular. Entonces, tengan ustedes un poco más de modestia a la hora de hacer análisis críticos respecto a lo que hace el Gobierno de Andalucía cuando en su hoja de servicio tienen cosas como esta.

Por lo tanto, ¿que esto es mejorable? Sin ninguna duda, pero estamos dando pasos, y hay un plan de vivienda, un plan de vivienda que ha aprobado la Junta de Andalucía y que, por cierto, el Estado no lo tiene, ha tenido que prorrogar el de 2016 y estamos a la espera de que apruebe el siguiente plan.

Gestión del parque público. Usted sabrá que no es fácil, y lo conoce, lo que pasa es que interesa silenciar algunos aspectos, no es fácil la gestión de un parque público donde hay rentas debilísimas por parte de muchos de los ocupantes, donde estamos haciendo un ejercicio de rigurosidad en el control de que las personas, las familias que habiten ese parque sean efectivamente las que tienen el derecho a hacerlo. Esa verificación que estamos haciendo es imprescindible. Le he dicho que hay 2.200 personas, familias, que han ocupado viviendas como consecuencia de la rotación natural, pero como consecuencia de la verificación lo serán más en los próximos meses, y estamos haciendo un ejercicio de mejora de la capacidad de generar recursos con el alquiler medio, que es en torno a treinta euros lo que se paga, para que esos recursos vayan destinados también a política de vivienda, no a otra cosa.

¿Qué eso no es fácil? Pues lo entenderá usted, yo se lo reconozco, puede tener también el cotejo con lo que ocurre en otras comunidades autónomas, me imagino, pero, en definitiva, estamos haciendo un ejercicio yo creo que sensato, un ejercicio ambicioso que podía estar, además, acompañado de otras acciones del Gobierno, si usted dice que el compromiso del Partido Popular es tan determinante con la política de vivienda.

Mire usted, en Madrid la política hipotecaria, que no tiene este Gobierno competencia, como usted sabe, bueno, pues al final el Gobierno de España ha sido ya requerido por parte de la Unión Europea para que incorpore a su ordenamiento jurídico la normativa que rige en Europa, y están llamados, en términos de atención, otros Estados miembros como Croacia, Chipre y Portugal.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

Con ello estamos siendo requeridos por parte de la Unión Europea para que se acabe modificando una legislación europea en materia de créditos hipotecarios.

Bueno, pues todas estas cosas forman parte de la hoja de servicio en el capítulo del debe por parte del Gobierno del Partido Popular.

Yo le quiero decir que somos conscientes de las necesidades que tenemos por delante, estamos haciendo un importante esfuerzo, y lo que sería bueno es que hubiese una concordancia en materia de política de vivienda con ambición por parte del Gobierno de España, por supuesto el compromiso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que lo estamos desarrollando con todas las capacidades que tenemos, y también de los ayuntamientos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Martínez, tiene usted la palabra por tres minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señor consejero, bueno, lamentablemente usted está instalado en un discurso absolutamente triunfalista. Yo pensaba que en más de treinta años de gobierno socialista en Andalucía, con leyes que garantizan el derecho a la vivienda, era suficiente para que en Andalucía los andaluces tuvieran otras condiciones mejores que en otros sitios. Pero la realidad es que no es así, y lo usted lo reconoce cuando culpa, de alguna manera, y confronta nuevamente con el Gobierno de la nación, con el Estado español.

Mire, no, en fin, no falte a la verdad. El Estado español está financiando la política de vivienda en Andalucía. Y, es más, del compromiso que firmó con el convenio de la Junta de Andalucía en el que se ha puesto a disposición de los andaluces para que usted ejerza su política de vivienda han sido 138 millones de euros desde el año 2014, 2015 y 2016, de los que ustedes solamente han sido capaces de gestionar 86, luego han ejecutado un 62% del presupuesto disponible que ha puesto el Estado español sobre la mesa para políticas de vivienda en Andalucía, ustedes solamente han ejecutado un 62%. Y los 52 millones que faltan por ejecutar, ¿dónde están, señor consejero?, ¿cuándo piensan aplicarlo a todas las necesidades en política de vivienda? Ha dicho anteriormente que se han gastado 2,2 millones en conservación del parque público. Qué ridiculez, frente a 50 que le faltan por aplicar.

Mire, y, por favor, ha vuelto a decir que no hay un plan. Claro que hay un plan estatal, hay un plan vigente estatal, vigente, hay un plan vigente, pero es que los andaluces tienen que saber que en Andalucía no ha habido plan en el año 2013, en el año 2014, en el año 2015 y en el año 2016. Ha habido una legislatura entera sin plan, y las consecuencias son que, una vez más, la estadística registral inmobiliaria de hace muy pocos días volvió a dar que Andalucía era la comunidad donde más embargos existían.

Mire, un repaso rápido para que crea un poco que estamos apoyando la necesidad de una política de vivienda que llegue a los ciudadanos.

En materia de alquiler, la falta, el Defensor del Pueblo lo que habla es de la burocracia y le dice a usted que ponga más personal, porque esto ha llevado a la gente al desahucio. Y nosotros le apoyamos que usted gestione mejor y que ponga más personal.

En rehabilitación, con el parque social lo que le pide el Defensor del Pueblo es más política social, más asistencia social, y nosotros se la vamos a reclamar siempre porque lamentablemente, efectivamente, hay un mal uso debido a las condiciones de exclusión. Pero nosotros le vamos a pedir más política social. Ahí están las fianzas del alquiler, ¿dónde están las políticas de aplicación de las fianzas del alquiler en toda Andalucía para la rehabilitación del parque público?

En ascensores, mire, desde el año 2008, señor consejero, convenios, y ustedes se permiten decir que algunas no se van a tener en cuenta, que vuelvan a pasar otra vez la concurrencia competitiva. Nosotros vamos a pelear por esas comunidades.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

Vamos a pelear por esas comunidades porque nos parece, y así lo dice el Defensor del Pueblo, que son situaciones dramáticas. Usted lo sabe, señor consejero, son situaciones dramáticas y, por lo tanto, nosotros le vamos a insistir, lo mismo que hace el Defensor del Pueblo, en su compromiso con esas situaciones más duras, más difíciles, en materia de vivienda.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señora Martínez, mire, pareciera que los recursos que pone el Gobierno de España, no para Andalucía, para el conjunto de comunidades autónomas, en una política tan fundamental como la de vivienda, fuese algo que hay que agradecer de forma extraordinariamente generosa al Gobierno de España. Mire usted, un Estado donde la centralidad, la recaudación tributaria es la que es, pues entonces si me quiere usted llevar a la conclusión de que el Gobierno de España recauda, se lo debe quedar, o debemos agradecer la magnanimidad del Gobierno cuando hace una política, desde nuestro punto de vista, absoluta-

mente insuficiente en materia de política de vivienda, y estamos hablando de un derecho fundamental, a la hora de plantear ese espacio de cooperación con las comunidades autónomas.

Usted vuelve a manejar cifras y datos, no quiero decirle que mienta, digo que son incorrectos simplemente, vuelve a sacar de forma de soslayo el tema de, ha dicho usted, embargos, al final inicio del proceso, desahucios y lanzamientos en su caso. Los datos del Consejo General del Poder Judicial referidos al año 2016, se lo vuelvo a reiterar y yo creo que esta es la enésima vez que se lo digo en esta comisión, no me alegro de ello, ni lo utilizo como escudo defensivo, sé que tenemos que hacer todos los esfuerzos posibles, pero la primera precisión que le hice, y que le reitero, esos datos se refieren a todo tipo de inmuebles, no solo viviendas principales, viviendas secundarias, garajes, fincas rústicas, todo tipo, pero a pesar de eso los datos de Andalucía, insisto, y no lo digo en términos defensivos, son 1,9 lanzamientos por cada mil habitantes y la media en el Estado español son 1,38. Mire usted, esa es la realidad. ¿Hay que seguir luchando con eso? Ciertamente, pero no pretenda usted colocar de nuevo a Andalucía en la cola de algo que objetivamente con datos estadísticos, y no son de la Junta de Andalucía, no es así.

¿El esfuerzo de la Junta de Andalucía durante treinta años en materia de política de vivienda? Sin ninguna duda. ¿A usted le cabe alguna duda? Y vuelvo no a la defensa vehemente de lo que ha hecho el Gobierno de Andalucía, que es parte interesada, vuelvo a la estadística, usted se va con datos, con datos de la estadística nacional y ve cuál es, habiendo todavía muchas necesidades en Andalucía en relación con accesibilidad, vea las viviendas que tienen tres o más plantas que en Andalucía, efectivamente, necesitan todavía la instalación de un ascensor y vean cuál es la media del Estado, la media del Estado es peor que la de Andalucía, estadística nacional. Y, por tanto, ¿significa que no hay que hacer aquí esfuerzos? Por supuesto que hay que hacer un extraordinario esfuerzo, pero no vuelva a colocar a Andalucía en el sitio en que no está.

¿Qué le hemos dicho? Que los convenios que, efectivamente lo dijo la presidenta en el discurso de investidura, los convenios firmados, que eran 178, se iban a financiar en los términos que estaban comprometidos, y es lo que hemos hecho, en el plan de vivienda hay contenida financiación para eso, se lo he dicho antes. Estamos en la tramitación, algunas obras empezadas, de todos los convenios que han querido seguir manteniendo la instalación, y aquellos que habían solicitado en otros momentos y que el plan anterior no pudo atender les hemos dado carácter preferente en estas convocatorias. Pero, es más, le estamos pidiendo al Gobierno que flexibilice su posición, que no sea el 50% el tope al que se pueda llegar, porque hay familias que necesítandolo no pueden poner el otro 50%.

Entonces, estamos haciendo un esfuerzo, construyendo, constatando que lo hecho hace años tiene reflejo en la estadística nacional, como le estoy diciendo. Y si hablamos de otro eje, que saquemos también una convocatoria escasamente hace mes y medio, que es de la adecuación funcional básica para personas con más de 65 años, con dificultades en la movilidad o algunas personas que tengan algún tipo de discapacidad o de movilidad reducida. Bueno, han sido más de noventa millones de euros invertidos por la Junta de Andalucía a lo largo de sucesivos ejercicios presupuestarios —hubo un parón con la crisis, y lo hemos retomado este año—, y se han beneficiado más de setenta mil familias en Andalucía. Y hay cosas que a alguien le puede parecer relativamente banales, pero es el cambiar, efectivamente, una bañera por un plato de ducha; el poner un suelo antideslizante, el cambiar la dimensión de las puertas para que pueda acceder una silla de ruedas..., una serie de temas que, para las familias que lo necesitan, son vitales. Entonces, todas esas polí-

ticas, y le hemos sugerido al Gobierno de España que esas políticas las implemente y las haga general para el conjunto de los ciudadanos de España, no solo de Andalucía, pues eso estamos haciéndolo lógicamente con recursos de la Junta de Andalucía. Hombre, lo que usted dice al final, el correlato en términos estadísticos, no sostiene sus afirmaciones, y son estadísticas nacionales, no de la Junta de Andalucía.

Y, por tanto, yo creo que tenemos que ser en esto ambiciosos, porque el reto por delante es muy importante: ser capaces de identificar cuáles son las causas, no pretender solo centrarse en las soluciones con administraciones que tienen herramientas muy limitadas, que no se trata de gastar más en sanidad sino tratar de evitar —por poner un ejemplo— enfermedades que son evitables con la prevención. Entonces, si la gente tiene mejores salarios, si trabajamos todos porque la distribución de la renta es un proceso...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, debe ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

Se ufana el señor presidente del Gobierno —hace no mucho— de que España había vuelto a tener los datos, en términos de PIB, de previos a la crisis. Lo que ocurre es que los beneficios no se distribuyen de la misma manera. Ha sido notablemente reducida la renta del trabajo, han crecido las rentas empresariales y el número de millonarios en este país, bueno, pues eso tiene que ver con la política de viviendas, porque hay más gente que tiene más dificultades, obviamente, para acceder a una vivienda, para pagar el alquiler... Tiene que ver con todo esto, y por lo tanto lo que le digo es, sin renunciar —y no estoy tratando de eludir nuestras responsabilidades, estamos apurando todas nuestras capacidades—..., hay temas que forman parte de la necesidad de un concierto, en términos de política fundamental como la vivienda, en el conjunto del Estado español.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/APC-001060, 10-17/APC-001068, 10-17/APC-001090 y 10-17/APC-001114. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en relación a la situación del sector del taxi y su conflicto con las licencias VTC

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos al segundo punto, que es un debate agrupado a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda en relación a la situación del sector del taxi y su convivencia con los vehículos de alquiler con conductor, la famosa VTC.

Para ello tiene la palabra, el consejero, por 15 minutos.

Cuando usted quiera, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Me van a permitir que en los primeros momentos de la intervención haga un breve repaso.

Quizás, los diputados y diputadas que conozcan el tema con más detenimiento lo sepan, y sería un tiempo perdido, pero yo creo que, con carácter general, no es ocioso hacer una reiteración de lo que puede parecer obvio.

El reparto competencial en materia de transporte público de viajeros, tanto el taxi como el VTC, está establecido en función de una serie de normas, la Ley de 2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos en Andalucía, establecían competencias de carácter normativo, de gestión, de inspección y de sanción, de los servicios urbanos que son competencia de los ayuntamientos cuando no salen del término municipal. Parece que es una obviedad —lo saben ustedes— la reglamentación sobre los taxis.

De la misma manera, si la interacción o el trabajo, el discurrir es por ámbito interurbano, ya no es competencia del ayuntamiento, es competencia de la comunidad autónoma. Y hablo del caso de taxis. En el caso de las denominadas VTC, esta autorización es de carácter nacional —y quiero reiterarlo, porque si no se tiene clara esta afirmación, difícilmente será posible entender las consecuencias derivadas de esto—, tanto en su competencia como en su regulación normativa, gestión e inspección y sanciones, corresponden al Estado.

Es verdad que mediante la Ley Orgánica 5/1987, se hace una delegación de facultades del Estado a las comunidades autónomas en materia de inspección y en materia de sanción, pero se reserva el Estado la potestad normativa. Insisto, fundamental para entender el resto de los razonamientos que, a partir de aquí, les haré.

Por lo tanto, los ayuntamientos no tienen competencias sobre las VTC más allá de la cooperación que las policías locales pueden hacer con la inspección, lo mismo que la Junta de Andalucía tampoco tiene competencias en esta materia, más allá de la petición, en los movimientos interurbanos, en la colaboración inspectora, que, aparte de su propio cuerpo de inspectores, le pide, lógicamente, a la Guardia Civil.

Bien. ¿Cuál es el escenario con este marco competencial? Desde el año 1987, las autorizaciones de VTC, las interurbanas de taxis y las..., perdón, las autoridades de vehículos taxis urbanos y las autorizaciones de VTC corresponden..., lo hacen las delegaciones territoriales de la Junta de Andalucía. Insisto, no potestad normativa, sí gestión delegada para esto.

La Junta de Andalucía ha venido denegando sistemáticamente, pero no por un capricho sino sencillamente porque la normativa a nivel estatal establece que la proporción idónea —la voluntad del legislador ha sido reiteradamente contemplada en 2008, lo fue con la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 2013, y lo ha sido con la reglamentación en 2015— de 1-30: una licencia de VTC por cada 30 taxis.

Claro, la realidad del momento presente, en la Comunidad Autónoma de Andalucía y en otras comunidades autónomas, no es esa. Las razones que nos han llevado a tener ese escenario de desajuste respecto a lo que decía el legislador y lo que contempla la ley, es que en este momento en Andalucía no hay una proporción de 1-30, hay una proporción de 1-10, ¿qué ha ocurrido? Pues sencillamente que, a pesar de la negativa de la Administración autonómica en la concesión de licencias de VTC por parte de los peticionarios, solicitada en las delegaciones, contestada negativamente, recurrida en vía de reposición a la dirección general, vuelta la negativa, la vía contencioso-administrativa, y una sentencia del Supremo ha establecido un cauce de jurisprudencia que ha dado licencia —a la postre, ¿verdad?— a los peticionarios, de forma que la proporción en este momento, como les decía, en el caso de Andalucía, es de 1 a 10, una licencia de VTC por cada 10 taxis, no por cada 30 taxis.

Estábamos en el año 2014 en 1-19, estamos en este momento en 1-10. Hay 882 licencias de VTC por cada 8.000..., perdón, por los 8.835 taxis que hay en Andalucía. Es una tendencia que se repite en el conjunto del Estado español, donde hay una licencia de VTC por cada 11 taxis, cuando en 2014 se situaba en 1-20. Esta proporción se repite, más o menos, en otras comunidades autónomas: en Cantabria, en este momento, hay uno cada tres, frente a 1-12 que había en 2014; en Madrid hay 1-6, frente a 1-13 que había en 2014; en Murcia hay 1-8, frente a 1-13 que había en 2014, y por tanto el problema es de carácter general.

Nosotros hemos reiterado al Gobierno de España y al ministro de Fomento, por escrito y de forma presencial, la necesidad que el Gobierno de España utilice su capacidad normativa para hacer algo tan sencillo como acercarse a lo que dice la ley, solo eso: acercarse a lo que dice la ley, que es tomar medidas de forma que vayamos colocando la horquilla del 1-30, que era lo deseable, lo que era la voluntad del legislador, y la realidad de hoy es 1-10, vayamos acercándola no al 1-2, 1-1, al 1-4, sino, si es posible, al 1-15, al 1-20 y, si fuera posible, a lo que realmente eliminaría las dificultades, que es esa proporción de 1-30, que no por casualidad el legislador la estableció como punto de encuentro para hacer posible la convivencia armónica de dos subsectores del transporte en el conjunto del Estado español y, por tanto, en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

¿Qué es lo que estamos haciendo desde el Gobierno de Andalucía, con interlocución, tanto con los representantes del sector del taxi como con los representantes del sector de la VTC? Pues lo que estamos haciendo es tratando de afinar todos los procedimientos que permitan la mejora de las tareas de inspección, que son las que nos competen, tareas de inspección para las que hay necesidad de cooperación con las Policías Locales, hay necesidad de cooperación con la Guardia Civil, que es lo que estamos haciendo. Tenemos un plan cuatrimestral de inspección. Desde el año 2014 —les cito algunos datos— hemos aumentado el número

de inspecciones, de 2014 a 2015 se incrementó en 900, hasta situarnos en este momento en torno a las dos mil quinientas inspecciones anuales. En 2016 se han derivado de todas las inspecciones 93 expedientes sancionadores. En lo que va de 2017 se han abierto 78 expedientes sancionadores.

Pero estamos, como les digo, de capacitación de las Policías Locales, a petición de los ayuntamientos, para hacer más eficaz esa tarea de inspección. Estamos con el compromiso de diseñar nuevas herramientas; por ejemplo, una demanda que se ha planteado, que es la construcción de una web y una base de datos donde estén recogidas no solo todas las autorizaciones de VTC sino todos los viajes precontratados, sin los cuales no puede empezar a operar un tenedor de una licencia VTC, en una base de datos que pueda seguir consultada. Pero, estando comprometido el Gobierno de Andalucía para hacer eso, le estamos sugiriendo o demandando al Gobierno de España que lo racional no es hacer 17 bases de datos con esos registros sino hacer una de carácter nacional, porque no operan dentro de cada comunidad autónoma las licencias de VTC, operan en el conjunto del Estado. Por lo tanto, es poco operativo que haya 17 bases de datos no interconectadas en términos de eficacia y de operatividad, y sí haya una base de datos a nivel nacional que sea accesible desde todas las comunidades autónomas.

Por tanto, la posición del Gobierno de España yo creo que en este momento es de falta de compromiso claro, se lo trasladé al ministro en una reunión a la que nos convocó a las comunidades autónomas y ayuntamientos el 6 de junio en el ministerio en esos términos. Si se hace un mal diagnóstico de la situación, se pondrá una terapia inadecuada para solventarla, y no se trata de que el ministerio trate de centrifugar responsabilidades en los hombros de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos. Tienen responsabilidad las comunidades autónomas, la estamos ejerciendo, estamos afinando instrumentos, estamos intentando ser lo más eficaces en la inspección, pero la inspección sola no resuelve el problema si no se toman medidas de carácter normativo, y esa potestad no es de las comunidades autónomas, para ir acercándonos a algo tan elemental como que acabe cumpliéndose la ratio de 1/30.

Yo sé que en el seno del Gobierno hay dificultades entre Fomento y Economía. La tendencia de Economía es que hay que producir una liberalización absoluta, y esa es la impresión que tengo, del sector, de forma que desembarquen en él multinacionales, grandes empresas, que acabe por una vía, por la vía de los hechos, amenazando la posición legítima..., pero legítima no porque sea de autónomos y de personas que viven del taxi sino porque la ley que este país a través de sus órganos legislativos ha aprobado dice que la proporción para que haya una relación armónica y de convivencia sin sobresaltos entre los dos subsectores del transporte, en este caso, taxi y VTC, es de 1/30.

Esto es lo que le hemos pedido al Gobierno, y le hemos hecho algunas sugerencias.

La primera de ellas, conociendo que detrás de algunos peticionarios hay decenas de autorizaciones, algunas con expectativas de especulación, que corte radicalmente las expectativas de especulación de quien es tenedor de licencias y espera mercadear con concesiones administrativas. Le hemos dicho que no se transmita ninguna licencia que no tenga una antigüedad de diez años. Le hemos planteado que el que tenga una licencia no pueda hacer dejación de su obligación dejando de prestar el servicio en tres meses, y el que no lo haga, fuera del sector. Le hemos pedido que haya un número mínimo de conductores para demostrar que hay una verdadera actividad de transporte. Bueno, esto no ha tenido contestación por parte del ministerio, yo lo planteé en esa reunión del día 6, el ministro puso una cara un poco extraña. Luego,

he visto con parcial satisfacción que ha hablado de intentar evitar la especulación, pero ha hablado solo de dos años para restringir la transmisión de licencias; nosotros le dijimos diez. Pero eso es sugerencia que hemos hecho nosotros, pero el ministerio tiene la potestad, porque es su capacidad, de tomar las medidas que crea que son necesarias para algo tan sencillo como que se cumpla la ley, no estamos pidiendo ninguna otra cosa. Y cumplir la ley representa tratar de evitar un conflicto que está teniendo consecuencias negativas y desagradables para mucha gente.

La posición de la consejería, del Gobierno de Andalucía, es de total compromiso, desde luego, con el cumplimiento de sus obligaciones en materia de inspección, en materia de afinar todas las herramientas que podamos en cooperación con las Policías Locales y con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, pero de reclamar a quien tiene la potestad normativa, que no fue delegada en las comunidades autónomas, son normas de carácter nacional, que tome medidas que sean eficaces para avanzar en la dirección hacia el 1/30.

Les quiero decir también que hemos hecho un avance más. La proporción, les decía, en Andalucía en este momento está en 1/10; sin embargo, hay muchas peticiones que fueron denegadas en vía administrativa que están pendientes de resolución judicial.

Cuando se produce una sentencia, lo que hace es al final trasladar a la Administración autonómica que el expediente hay que retrotraerlo al momento donde se denegó, invocando..., lo que se invocaba es que había una superación de la proporción 1/30 y, por tanto, creíamos que no se podía dar, no se debía dar. El Tribunal Supremo y los juzgados que han ido incorporando esa doctrina pensaban que no era de aplicación esa norma después de la aprobación de la denominada Ley Ómnibus de 2009.

Vamos a seguir denegando esas autorizaciones, no invocando la proporción 1/30, porque los tribunales en ese periodo, en esa ventana, nos dijeron que no era de aplicación, pero sí hay una disposición en la normativa en vigor en aquel momento, en 2008, que nos permite consultar a los ayuntamientos para saber su opinión de si es oportuno en términos de equilibrio del subsector transporte y en términos de seguridad para todos y si están cubiertas las necesidades en materia de servicio público para que, en base a esa opinión de los ayuntamientos, pudiéramos denegar de nuevo esa petición y esa demanda de VTC; en definitiva, para que sobre la realidad de hoy, que es 1/10, no acabemos empeorando el escenario final porque acaben entrando más autorizaciones vía judicial.

Por lo tanto, reitero —y termino—, todo lo que es capacidad normativa del Gobierno de Andalucía está puesta en marcha, y seguimos pidiéndole al Gobierno de España que haga lo que debe hacer para que se cumpla la legislación, para evitar conflictos, para buscar un espacio de armonía entre dos sectores del transporte que deben convivir y no deben tener enfrentamiento.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y pasamos al posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios. Y para ello tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenos días. Gracias, consejero.

Está bien que haya hecho un relato que sitúe el marco de competencia y quién tiene la potestad legislativa en este ámbito.

Y por seguir un poco el esquema que usted nos trasladaba, comenzando por el tema judicial y sus repercusiones políticas, le iba a trasladar algunas consideraciones. Una parte de lo que usted nos comenta lo compartimos desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y luego le comentaré aquellas cosas en las que discrepamos.

Es verdad que lo del Tribunal Supremo supone un mazazo a las expectativas de proteger jurídicamente a un sector del taxi que lo ha pasado muy mal y que se enfrenta a una competencia desleal en términos objetivos. No es menos cierto que la inminente sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ya se conoce el informe del abogado general dando la razón a la Asociación de Taxistas de Barcelona, que recurrió a la justicia europea para, en el caso de Uber, prohibir que dieran el servicio entre particulares. Conocer ya lo que, a todas luces, va a ser la sentencia porque normalmente va en la misma línea que el abogado general plantea, va a modificar también un poco ese espacio jurídico, por lo menos va a dar un asidero a las comunidades autónomas del que ahora carecen, porque, evidentemente, esa sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea va a interferir en términos positivos en la jurisprudencia nacional. Por tanto, bueno, ahí puede que venga un cierto aliento para un sector que está muy castigado y con una fundamentación potente, por parte de la Unión Europea, en la medida en la que no estamos hablando de una plataforma digital de intermediación, estamos hablando de una empresa de transportes con todos sus ingredientes y que quiere operar en una situación objetivamente de ventaja, conviviendo con un servicio que está normado y regulado.

Entonces, bueno, ahí parece que se va a abrir una ventana que permita reconducir el tema a las ratios que están sobre la mesa con las modificaciones que usted apuntaba, que también nos parecen interesantes para proteger un sector que, efectivamente se enfrenta a una disyuntiva también, paradójicamente, a raíz de que esa sentencia se publique y sea firme.

¿Por qué lo vemos así, consejero? Pues, le digo, usted lo sugería. Parece que detrás de todo esto lo que se busca es una liberalización absoluta. De hecho, la comisión nacional del mercado de la competencia también impugnó la reforma de 2015. ¿Dónde parece que estamos?, pues estamos debatiendo el futuro de un sector entre quienes pensamos que debe seguir regulado, porque eso es lo que garantiza unas condiciones laborales dignas y lo que garantiza un servicio de calidad que también proteja a sus trabajadores y trabajadoras, y quienes dicen: no, si lo que está chocando con la libre competencia es una norma que tenemos, des hagamos esa norma y abramos a la total libertad de mercado un sector con un perjuicio que a nadie se le debiera escapar, salvo desde una concepción absolutamente cándida, que el abaratamiento de costes que tenga el precio final al usuario viene provocado por un deterioro objetivo de las condiciones laborales de las personas que presten el servicio, algo que, en opinión de Izquierda Unida, es inaceptable. Por tanto, en todo este proceso, desde Izquierda Unida, hemos estado respaldando las movilizaciones y las legítimas demandas de un sector del taxi que se está viendo amenazado por esa competencia salvaje que, desde el Estado —y mire usted que pone cuidado el Estado en cumplir según qué cosas de la Unión Europea, recuerdo la

sentencia de la estiba—, no parece acoger con tanto entusiasmo las decisiones de la Unión Europea cuando lo que le están pidiendo es que sea consecuente con su propia normativa y con la protección de un sector que —repito— está regulado, y usted cerraba su intervención y lo compartimos, en este momento lo que se está pidiendo es algo tan poco revolucionario como que se cumpla con la ley establecida. Y ahí entro —y para terminar—, consejero, en las cuestiones que entendemos que la Junta debe poner un mayor celo, una mayor diligencia en ellas, y es, efectivamente, la labor de inspección.

Porque no solo —también lo sabemos— por salirnos de ese espacio de la candidez, de pensar que todo esto si se liberaliza va a ser bueno para todos no lo va a ser, no porque no se otorguen las licencias no están vehículos operando con menos papeles que una liebre de campo —si me permite—. Por tanto, la inspección debe intensificarse al menos para acercarse al calado del fraude objetivo que está produciéndose y que, con o sin papeles, produce el mismo menoscabo en un sector en el que nosotros compartimos con usted que hay que proteger y defender de esa agresión, sea por la vía de unas licencias sobredimensionadas en la proporción con relación al sector del taxi, sea por vehículos que están pirateando en el servicio y que están generando una sensación..., una sensación no, están generando una situación objetiva de deterioro del sector del taxi, de pérdida del sustento de las personas que viven de ese sector y también están proporcionando un servicio inseguro para quienes lo utilizan. Por tanto, consejero, esa parte que sí que le corresponde a la Junta de Andalucía, entendemos, desde Izquierda Unida, que debe ser incrementada en su esfuerzo, la de inspección y la de sanción debe ser reforzada, y, luego, la correlación de fuerzas en el Congreso también permitiría, lo dejo ahí, que lo que el ministro no asume o no se muestra receptivo cuando son propuestas del gobierno autonómico, pues, quizás si hay una mayoría en la Cámara, que lo convertiría en norma, si se lleva por la vía del Legislativo y no por la del Ejecutivo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos, y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señor consejero, por su comparecencia en el día de hoy para informar acerca del conflicto de las VTC con los taxis en varias ciudades de Andalucía.

Quería hacerle una serie de comentarios y aspectos que en algunas cosas coincidimos con lo que nos ha expuesto. Sin duda son dos colectivos, el del taxi y el de VTC, que tienen que convivir, que tienen que convivir de la mejor forma posible. Y, sin duda, varios de los aspectos que ha comentado van en esa línea y, por tanto, los apoyamos.

En primer lugar, pensamos que se debe ir, se debe converger hacia el cumplimiento del 1-30, pensamos que hay que ir hacia eso, hay que ir en esa línea y que se deben tomar líneas, se deben tomar medidas en

esa línea. Nos parece bien la iniciativa de crear una base de datos de las licencias VTC, y que esta debería ser de ámbito nacional. Esto lo compartimos totalmente, porque no olvidemos, además, que estas empresas que han irrumpido en este mercado son de ámbito nacional o incluso internacional. Entonces, no tiene sentido que haya 17 bases de datos que no se comunican, no se relacionan entre ellas. Ese no es el modelo que nosotros pensamos que sería más óptimo. Con lo cual, apoyamos su iniciativa y su propuesta de que sea una base de datos nacional, por sentido común, simplemente por sentido común.

También coincidimos en la necesidad de que haya una mayor inspección y que ya se haya producido un aumento de las inspecciones, es fundamental. Es fundamental para controlar la competencia desleal que se produce, la competencia desleal que aplican muchas de estas empresas. Los taxistas llevan funcionando muchísimos años, llevan toda la vida. Entonces, no es justo que ahora surjan empresas que realicen una competencia en distintas condiciones y sin ningún control o con poco control.

Por tanto, consideramos positivo ese aumento de la inspección y, como también proponen, involucrar de alguna forma a las policías locales para que se sancione a estas empresas que no cumplan. Porque, sin duda, en cualquier sector económico, uno de los principales problemas es la competencia desleal, por tanto, aquí se debe atacar de forma tajante.

Y también pensamos que hay que controlar el negocio que hacen algunos, negocio lucrativo de estas licencias administrativas de VTC. Eso está a la orden del día en Internet, y pensamos que eso se debe controlar. Quizás también —como decía— de una forma coordinada a nivel estatal, pero es algo que se debe controlar, porque no es justo ni para los taxistas ni para la sociedad en general que haya especulación de licencias administrativas en este sentido. Debe ser un servicio, un servicio a los ciudadanos, y no cabe una especulación de ese tipo.

Por tanto, son los aspectos que quería comentarle, por un lado, converger hacia el 1-30, que la base de datos debe ser nacional y coordinada, que se debe actuar con mayores inspecciones, aunque se han incrementado —lo cual celebramos—, debe haber mayores inspecciones, involucrar a todas las fuerzas, a la Policía Local, para incrementar esas inspecciones y sancionar, y que se debe llegar a una convivencia total de ambos modelos de negocio, porque, al final, si eso no se produce, los afectados son los ciudadanos, como hemos lamentablemente visto en Málaga y en Sevilla en estos últimos meses.

Así que, no tengo nada más que añadir.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Podemos. Y en su nombre, su portavoz, la señora Molina tiene la palabra por siete minutos, cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, tenemos aquí un conflicto entre dos modelos en los que se debe dar una convivencia en..., supuestamente un vacío legal al que se intenta paliar regulándolo, que ha sido aprovechado como nicho de mercado por el sector de VTC.

Esos dos modelos de transportes públicos que pelean por atraer a los mismos clientes. Por ejemplo, Cabi-fy y Uber, que son las empresas de VTC que están más implantadas, son plataformas en realidad tecnológicas que van a permanecer y que están planteando unos retos al sector de los taxistas en los que los propios taxistas ya también están creyéndose la viabilidad de estos y están comprando, de hecho, licencias VTC previendo las posibilidades que abre este nuevo modelo.

Ahí podríamos entrar y debatir, que supongo que es algo que también habría que asumir en la regulación que se inicie, el hecho de la burbuja que ya se produjo en cuanto a las licencias administrativas para los taxistas, que eran de una cuantía muy elevada y en la que se entraron muchísimos taxistas que compraron licencias y que después las han vendido bastante más baratas. Y, en este sentido, se está empezando a producir una misma burbuja en las licencias de VTC. De hecho, algunas ya están cerca de los 40.000 euros y se prevé..., han aumentado hasta diez veces su cuantía, y eso también supongo que sería..., de alguna manera habría que regularlo.

Alegan la competencia desleal por parte de las empresas, debido a que les permiten operar con menor carga regulatoria y fiscal. Ahí está el meollo del conflicto. Sin embargo, la problemática toca muchos palos; entre ellos, la regulación de la denominada economía colaborativa y la protección de los derechos del trabajador en modelos de empleo líquidos, como el que ofrecen las empresas de este sector.

La economía colaborativa, simplemente, es un simple intercambio, más libertad y flexibilidad a cambio de menos seguridad en el trabajo.

Los cambios legislativos podrían, sin embargo, modificar esos equilibrios en este tipo de modelos. Así que por ahora no hay ningún efecto inevitable sobre el mercado laboral, siempre que se tomasen las medidas oportunas.

No hay efectos inevitables, pero sí síntomas de que algo se ha desequilibrado en el sector del transporte de vehículos con chófer, y ya hay algunos colectivos de esta economía colaborativa en la que supuestamente se insertan estas empresas tecnológicas que están sopesando cómo afecta a las condiciones laborales y han elaborado, de hecho, un decálogo de peticiones ante la precarización progresiva que sufre, ya que sienten que las nuevas empresas digitales sirven para restar derechos laborales.

El Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, que fue aprobado en noviembre de 2015, como ya hemos visto, ha hecho un intento en la buena dirección de equilibrar las licencias de unos y otros y el que también se necesiten flota de un determinado tamaño, creo que siete vehículos en la VTC, de manera que la competición entre ambos sectores se desequilibre.

La Consejería de Fomento, además, adquirió el compromiso sobre las empresas de VTC y entendemos que también ha solicitado al Gobierno central una presencia proporcionada que garantice la convivencia de esos dos sectores.

En cuanto a los asalariados, los taxistas se rigen por el convenio colectivo nacional para el sector de taxis y las empresas que usan licencias VTC tienen que cumplir convenios colectivos de alquiler de vehículos con y sin conductor; es decir, en ambos casos hay convenios colectivos que las patronales o patronos tienen que

aplicar a sus conductores contratados. Los dos tienen que tener, por ejemplo, seguro de accidentes y sus empleados tienen que tener derechos a permisos como los de matrimonio, nacimiento o asistencia. ¿Pero, entonces, esto va a erosionar los derechos de los taxistas? La disputa es, fundamentalmente, de modelo empresarial y de regulación, como estamos diciendo. Si la regulación va en la línea de equilibrar ambos modelos, suponemos que debe encontrarse la solución.

Como son considerados un servicio público, el servicio de taxis, las licencias son una concesión administrativa regulada y entonces se deben regular las tarifas. Lo mismo quizás cabría hacer en el caso de las licencias VTC.

Finalmente, bueno, comentar que, en cuanto a la economía colaborativa, un tribunal británico dictaminó que la empresa estadounidense Uber debía considerar a sus conductores como empleados y no como meros autónomos, que es lo que está generando el conflicto, confiriéndoles el derecho a vacaciones y a un salario mínimo. Quizás por ahí habría que ahondar en la búsqueda de soluciones. Porque, como decía antes, de fondo queda la ausencia de regulación para ese sector de la economía colaborativa, ya que Uber defiende que no es una empresa de transporte, sino un negocio que se centra en conectar digitalmente a pasajeros con conductores, y ahí habría que dirimir, realmente, en qué lado queda.

Hasta ahora, la mayoría de los países europeos habían rehusado regular el sector, amparando, por tanto, la alegación en la que han trabajado estas empresas hasta ahora, y entendemos que la regulación debe ir en el sentido de garantizar los derechos tanto de las personas que trabajan para estas empresas de VTC, garantizándoles unos mínimos de derechos laborales que entendemos que están en cuestión ahora mismo.

Y nada más.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra el señor Saldaña. Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, y con independencia de que entremos a valorar las actuaciones y, bueno, las posibles soluciones por parte de la consejería, sí decirle una cosa: usted ha hecho un alegato exculpativo de que usted no tenía competencia en materia normativa, que incluso hasta en cierta manera ha tenido unas altas dosis de credibilidad, pero el propio Estatuto de Autonomía le desmiente.

El Estatuto de Autonomía de Andalucía, en el artículo 64, dice: «Transportes y comunicaciones» —punto 3— «corresponde la competencia exclusiva sobre transporte terrestre de personas y mercancías por carretera, ferrocarril o cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz,

con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolla». Es decir, cualquier trayecto que se dé dentro de la comunidad autónoma ustedes tienen la competencia para regularlo.

Sí, sí, y le voy a ir a más, no es una interpretación suya o mía, precisamente, la Agencia de la Competencia, ante un caso similar, que usted sabe que es un decreto ley que la comunidad catalana, la Generalitat de Cataluña ha sacado en el año 2017, dice textualmente: «Hasta la aprobación del referido decreto esta actividad no ha sido regulada por el legislador catalán». Es decir, a pesar de que la Generalitat de Cataluña tiene atribuida, por el artículo 169 del Estatuto —ponga usted 64 de Andalucía—, la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros que trascurren íntegramente en el territorio de Cataluña, nunca se ha hecho uso de esta competencia para regular específicamente esta actividad. Este hecho ha provocado que sea la legislación estatal, con carácter supletorio, la que se ha aplicado en el territorio de la comunidad.

Es decir, usted no tiene en Andalucía una normativa, no porque el Estado no se la haya dado, sino porque usted no ha querido ejercer —usted, digo, la consejería—, no ha querido ejercer las competencias del Estatuto de Autonomía.

Y decir que es que son multinacionales, mire usted, señor consejero, McDonald's es una multinacional y, cuando implanta un restaurante en la Comunidad Autónoma de Andalucía, tiene que cumplir la normativa medioambiental andaluza, que también es una competencia de la comunidad autónoma. Por lo tanto, no se escude usted echándole las culpas a otro, porque si usted no regula es porque usted no quiere, porque el Estatuto de Autonomía le otorga esa competencia exclusiva en el artículo 64 del Estatuto de Autonomía de Andalucía.

Lo digo porque decir que es que en el año 1987 se le delegaron es como decir que en materia de sanidad antes la competencia era estatal hasta que se delegó, pero que entonces en lo malo... Mire usted, el Estatuto en su artículo 64 dice lo que dice, y la Agencia de la Competencia dice que las comunidades autónomas no han legislado y por eso se aplica con carácter supletorio.

Por lo tanto, usted ha contado un rollo que ha intentado que nos lo creamos, pero no tiene usted la razón en ese tema.

Dicho esto, es cierto, señor consejero, que la convivencia de las VTC y los taxis no es y no ha sido pacífica, ¿no?

Pero también es cierto que, precisamente, esa pasividad de la Junta de Andalucía es la que ha empeorado la situación que se está produciendo. Es decir, usted no tiene la culpa, evidentemente, de que se haya creado una plataforma digital que permita que las VTC puedan funcionar en determinadas circunstancias como funcionan los taxis. Eso no tiene la culpa la consejería, evidentemente.

Pero sí es verdad que lo que le está pidiendo el sector, al igual que se ha hecho en otras comunidades autónomas, es que dentro de esa potestad de regulación que ustedes tienen, de inspección y de sanción, pues, se aplique la normativa para que se cumpla la ley. Esto es, simplemente, que se cumpla la ley.

La pasividad de la Junta de Andalucía en este asunto ha sido patente. A nivel general, con ausencia de una regulación específica, que usted puede regular, conforme al artículo 64 del Estatuto de Autonomía, salvo que usted ahora se vaya a cargar lo que dice el Estatuto 64 de Autonomía de Andalucía. Pero, además, es una pasividad por la vía de los hechos. Yo no sé si usted recuerda que hace un año, año y pico, le preguntamos cuál era el plan de inspección que había realizado en el aeropuerto de Jerez, y no habían realizado nada, ninguna inspección en el aeropuerto de Jerez.

Es curioso, además, la actitud que ustedes han tenido en la huelga de taxis en Málaga, ¿no?, cuatro días. Cuatro días a usted le puede parecer poco, pero cuatro días de una feria que dura siete u ocho días, realmente es algo que ha sido una pasividad absoluta.

Probablemente, como dicen mis compañeros de Málaga, si ustedes hubiesen actuado con carácter inmediato, se habrían solventado muchas de las situaciones de estos cuatro días. Mientras que otros compañeros —en este caso, del ayuntamiento— se reunieron muchas veces con los afectados, usted no dio la cara. Y ya lo dicen, y lo dicen... No, no, sí, sí, y lo dice todo el mundo, no solo mis compañeros, sino en el sector, si usted se hubiese reunido antes, probablemente se hubiesen evitado esos días.

Pero más a más: es que aquí se presentó, en este Parlamento, precisamente un plan de inspección en marzo para evitar lo que se ha producido en la feria de Málaga. Y ¿qué hizo la consejería? Pues, probablemente, no hizo nada o, al menos, no se preocupó lo suficiente.

Yo entiendo que este tema es complicado, y que lo fácil es decirle al Gobierno de España que lo arregle él, porque hay muchos intereses contrapuestos y, evidentemente, y estoy de acuerdo con usted, hay un vacío ahí... No un vacío, sino un problema en la aplicación de la normativa europea.

Usted se comprometió, en la reunión del 16 de agosto, a realizar medidas para el control, en este caso, de la VTC. Después, sin embargo, dijo que no era un problema de inspección, sino un problema normativo, pero después usted sacó pecho diciendo que habían hecho muchas inspecciones, porque esa era la manera en la que usted quería quitarse la responsabilidad.

Pero simplemente decirle una cosa: si ha habido otras comunidades autónomas, con el mismo Estatuto de Autonomía, que han podido legislar, yo no entiendo por qué usted dice que no puede regular. Y no le estamos pidiendo una regulación que esté a favor de unos ni de otros, lo que le estamos pidiendo es una regulación que, incluso con su potestad dentro del territorio, pueda, en cierta manera, poner un poco de orden en esta circunstancia.

Se escuda usted en una base de datos nacional. Bueno, haga usted la andaluza y ya, cuando vengan las otras, la integraremos, ¿no? Es lo razonable de cualquier persona que...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando, por favor.

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando, señora presidenta.

... de cualquier actividad que se realice en la comunidad autónoma y que esté establecida en las competencias.

Reconocemos —y termino— que no estamos ante una solución fácil, pero sí tenemos que decirles que ustedes han mirado para otro lado durante todo este tiempo, que no han hecho nada y, lo más importante, no quedarnos en la crítica, que es lo que tienen previsto hacer, ya no solo desde el punto de vista de la inspección, que todo el sector sabe que es prácticamente nula, prácticamente nula —pregunte usted a los taxistas,

sobre todo en los puertos y aeropuertos—, prácticamente nula, qué es lo que tiene previsto hacer, con carácter normativo, como la competencia del artículo 64 del Estatuto de Autonomía de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días a todas y a todos.

En primer lugar, señor consejero, agradecerle su prolija exposición sobre la comparecencia que hoy nos ocupa, sobre la situación en la que se encuentran los dos subsectores del transporte, por una parte el sector del taxi y, por otra, la de las licencias de los VTC, los coches de alquiler con conductor.

Decirle al señor Saldaña que considero su intervención como absolutamente lamentable porque no solamente tergiversa, es que además miente. Y, cuando se miente en una comisión, hay que saber de lo que se habla, porque usted ha dicho que tardó el señor consejero cuatro días en darle una reunión al sector del taxi. Veinte minutos tardó el señor consejero en comunicar, a través de esta diputada que les está hablado, al presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, al señor Miguel Ruano, veinte minutos, en darle cita, una vez que se había solicitado vía mensaje telefónico. Y tenemos muestra de que así fue. Domingo por la tarde se solicitó la cita; a los veinte minutos esa cita estaba concedida para el miércoles, teniendo en cuenta que era domingo, al día siguiente era inviable convocar la reunión, el martes era festivo nacional. A lo mejor para usted, en el Partido Popular, no lo era, pero el miércoles 16 el señor consejero se estaba reuniendo con los representantes del sector del taxi. Así que suspenso en primero de Estatuto y suspenso en matemáticas, porque no sabe ni contar. Veinte minutos en darle cita, insisto, y tenemos pruebas que así lo demuestran.

Así que debería rectificar respecto a lo que ha dicho, porque el conflicto que se plantea en mi ciudad, en Málaga, de la que soy plenamente consciente y conocedora, es verdad que aparece durante la feria de Málaga, es cierto, pero estamos hablando de un problema que se lleva arrastrando mucho tiempo.

Además, le voy a recordar otra cosa, en el *Diario de Sesiones*, octubre del año 2015. Esta diputada que también le está hablando hizo la primera pregunta de iniciativa ciudadana de la historia de este Parlamento por iniciativa del sector del taxi, de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi. Con lo cual, este grupo parlamentario puede llevar a gala y sí que puede sacar pecho, ahí sí que podemos sacar pecho de que hemos defendido al sector del taxi. Y, como le digo, en esa reunión en la que el señor consejero se compromete, un mes más tarde, a volver a reunirse con el sector, se trabaja sobre todo

en materia de inspección. Se le cita para el 15 de septiembre y, finalmente, esa cita tiene lugar el 14 de septiembre. ¿Volvemos a contar? Porque creo que contar no lo lleva muy bien.

En cualquier caso, lo que está claro es que el sector de taxi se ha visto apoyado por esta consejería, por este Gobierno y por este grupo parlamentario. Lo ha hecho de manera sobrada. Sabemos que son 100.000 autónomos y autónomas los que viven del sector del taxi en España. Nos preocupan sobremanera, por supuesto que nos preocupan. En mi ciudad, 9.000 personas que se dedican a este sector. Y, evidentemente, es una preocupación la que existe con respecto a las licencias de VTC, sobre todo a las empresas de Uber y de Cabify, que también debo decirles que se han hecho famosas, precisamente por esa polémica, una polémica que se ha visto azuzada por la intervención de personas que, de manera no muy inteligente, incluso provocaron algún tipo de disturbio en el aeropuerto de Málaga.

Pero nosotros no nos queremos quedar en eso, en absoluto. Nosotros lo que deseamos es seguir avanzando a la hora de regular este sector, como digo, en materia de inspección, y no se trata de sacar pecho, se trata de que los números están ahí, de que durante este mes que ha mediado entre la primera reunión a la que he aludido y la segunda, que se produce la semana pasada, salieron los datos en los cuales se puede constatar cuál es el nivel de inspección que ha realizado la Junta de Andalucía.

Lo que está claro es que vamos a seguir apoyando al sector del taxi y lo vamos a hacer, como digo, frente a empresas que son de carácter internacional, que además tributan en paraísos fiscales, y está claro que la línea de actuación, tanto del grupo parlamentario como de la consejería, del Gobierno andaluz, es que se produzca una regulación de estos dos subsectores. De hecho, los propios taxistas reconocen que tienen que modernizarse, que tienen que adaptarse a la nueva realidad, que si las diferentes empresas de VTC están operando con aplicativos de móvil, pues, a lo mejor ellos tienen que modernizarse, tienen que realizar mejoras en sus vehículos, puesto que la competencia está ahí. Y las VTC han llegado para quedarse, la propia presidenta de la Comunidad de Madrid, de su propio partido, la señora Cristina Cifuentes, ya decía en el mes de mayo de 2017 que las VTC habían llegado para quedarse. Y es así, y tienen que convivir con un sector que, como digo, nos preocupa sobremanera, porque es cierto que pagan sus impuestos, unos impuestos altísimos, y que vienen trabajando por el sector desde hace muchísimo tiempo.

En cualquier caso, creo que estamos trabajando en la dirección correcta. En esa reunión que se produce la semana pasada, pues, se hablaba de reducir esa ratio, que ahora mismo es muy baja, subirla hasta 1-10. No se puede cumplir la de 1-30, porque sabemos que la mayor parte de esas licencias están llegando en cascada, vía judicial, a pesar que desde la Administración andaluza se han negado una y otra vez. Y esa base de datos que, como ha dicho el señor consejero, pues, bueno, lo ideal es que fuese de carácter estatal, porque ya hemos visto que, cuando se producen grandes eventos en ciudades importantes como Sevilla o Málaga, se produce un efecto llamada que hace que los distintos vehículos de Uber y Cabify o de cualquier otra empresa del sector pues acudan a dichos eventos a cubrir los servicios que pueda demandar la ciudadanía.

Reitero que hay que hablar con seriedad, hay que hablar con propiedad, hay que saber de lo que se habla. Suspenso en primero de Estatuto de Autonomía y suspenso, desde luego, en matemáticas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y, para finalizar este debate agrupado, tiene la palabra el señor consejero. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Voy a intentar contestar, si puedo, a la mayoría de las intervenciones. Lo haré con orden.

De acuerdo en casi todas las cosas que ha dicho la señora Nieto. Yo creo que, al final, aquí, en el fondo..., lo vi ayer, hay una orientación política y una forma de entender el mundo y la vida, en este tema como en otras tantas cosas.

La derecha piensa de una forma, incluso tratando de no cumplir una ley que el Parlamento aprobó, que es la proporción de uno a treinta, y busca centrifugar las responsabilidades porque no quiere dar la cara,

Me referiré a las cosas que dice el señor Saldaña después. Yo creo que está absolutamente equivocado, no sé si conscientemente o no, en lo que es la interpretación del Estatuto y ese artículo 64. Por lo tanto, si el Tribunal Europeo al final nos ayuda en términos de una palanca concurrente con la posición política de este Gobierno, que está manifestada de forma clara, pues todo vendrá mucho mejor.

Registro. Nosotros no tenemos inconveniente en hacerlo, lo hemos dicho, pero si queremos una inspección eficaz de licencias que se mueven en el territorio nacional, parece razonable que haya una base de datos nacional, porque si no, la inspección será ineficaz, será una forma de centrifugar la responsabilidad por parte del Gobierno y colocarlo en el ámbito de la comunidad autónoma. Pero será una tarea ineficaz. Y eso tiene que aceptarlo el Gobierno, porque 17 bases de datos no interconectadas al final no proporcionan un instrumento útil para las tareas de inspección a los inspectores de la Junta Andalucía, a las Policías Locales y a la Policía de Tráfico de la Guardia Civil.

Por tanto, en ese sentido creo que tenemos que ir en orden a la eficacia de los instrumentos que construimos. Nosotros dijimos, y estamos haciendo tareas que son fundamentales, bueno, formación, por ejemplo, de las Policías Locales a petición de los ayuntamientos, que vamos a intentar que haya incluso en la escuela de formación de policías un módulo de mercancías, y general en transporte, y desde luego sobre la prestación de servicios públicos, como es el transporte de viajeros, para que tengan toda la formación adecuada para actuar de la manera más útil y eficaz. Ciertamente, en fin, los aeropuertos y las estaciones de ferrocarril están en ámbitos urbanos, aunque algunos de los movimientos sean de carácter interurbano.

Estamos hablando también de que los propios ayuntamientos, vía convenio, puedan participar digamos de la fuente de ingreso, aunque no sea la tarea financiar a la Administración, obviamente, con las sanciones, pero que tengan una fuente de ingresos los propios ayuntamientos de la recaudación de las sanciones, con lo cual, puedan de alguna manera compensar también los gastos derivados de las tareas de intensificar su acción inspectora.

Con la señora Hernández estamos de acuerdo. Yo creo que radicalmente no se puede al final operar especulativamente con licencias administrativas. Bueno, esto lo tiene que hacer el Gobierno, pero cuando yo

consultaba al ministro en la reunión del 6, y había testigos, ¿verdad?, la primera intervención fue la del ministro, la siguiente fue la de este consejero, y estaba la alcaldesa de Madrid, estaban representantes de la Comunidad Autónoma de Cataluña, de Baleares, donde están los problemas más concentrados... Se lo digo con toda claridad, le he dicho, si diagnostican mal el problema, la terapia que estableces es absolutamente inadecuada y el problema es de carácter normativo. Las comunidades autónomas tienen delegadas competencias en materia de inspección y de sanción, pero de inspección y de sanción sobre normas que no crean las comunidades autónomas, sobre normas que crearon el Gobierno de España o el Parlamento Nacional vía ley que no han delegado, y que por lo tanto siguen siendo... ¿Por qué? Y enlace con lo que dice el señor Saldaña. Cuando usted hace una interpretación del artículo 64 y dice competencias exclusivas, se está equivocando radicalmente, radicalmente. Consulte a cualquiera. Estamos hablando... Radicalmente. Hace una interpretación absolutamente errónea. Lo mismo que los ayuntamientos no tienen competencia en materia de taxis en su término municipal, y ese es su territorio, y la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencias en materia de transporte interurbano de taxis, cuando las licencias son de carácter nacional la competencia no es de las comunidades autónomas, ni de Andalucía ni de ninguna: es de carácter nacional, de carácter nacional, y está usted interpretando inadecuada y erráticamente ese artículo en materia de competencia exclusiva.

Efectivamente, podíamos hacer una cosa, fíjese usted: si la Junta de Andalucía, en el ámbito de sus competencias, decidiera crear una vía para que hubiese VTC—A, andaluzas, estaríamos con capacidad para regular, para establecer un régimen de sanciones y para establecer todas las normas para el control de esas VTC andaluzas. ¿Pero usted cree que eso viene a resolver el problema de ahora o le añade? Porque con eso no íbamos a eliminar los nacionales, ¿verdad?, porque si pudiera ser que la creación de la VTC andaluza, regulada desde Andalucía, siempre que se muevan en territorio de Andalucía, anulara las autorizaciones que hay de carácter nacional que operan en Andalucía, estaríamos por una vía de solución, pero ustedes se están equivocando radicalmente. Y si se equivoca de buena fe, sería bueno que saliera del error, y si propaga una interpretación errática claramente con intenciones de confundir, no de no debía hacerlo, no debería hacerlo. Consúltelo.

Por tanto, no vamos a crear una VTC andaluza, que lo que venga sea a agravar el problema que ya tenemos. Parece de elemental sentido común.

Hombre, habla usted de parsimonia, de dilación, de pasividad. Yo agradezco a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que le haya aclarado alguna cosa que seguramente usted conocía, pero, claro, si usted habla de esto con veinte minutos..., de dilación, con lo que usted quiera, ¿usted sabe lo que ha tardado el Gobierno de España, siendo consciente de cuál era la aplicación de la doctrina del Tribunal Supremo? Cuatro años, cuatro años, desde el año 2011 hasta el 2015. La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, modificada en el 2013, del once al trece, dos años. Pero consciente de que, además, los tribunales decían que no revivía la norma de uno—treinta con la aprobación de la ley, sino que había que reglamentarla. Y tardaron otros dos años en hacer la reglamentación: 2.015, noviembre, ¿de acuerdo? Eso sí es pasividad, eso ya es parsimonia.

¿Parsimonia resultado de la casualidad? No, resultado de una corriente de fondo en términos de orientación política, que es: dejemos crecer por la vía de los hechos, contraviniendo la ley, lo que nuestra posición política en el fondo determina. Ancha es Castilla, la ley de la jungla, la regulación fuera y que Economía... Es decir, la orientación política del Ministerio de Economía acabe triunfando.

Pues lo que defiendo es que este Gobierno lo que tiene que hacer es cumplir la ley, nada más que eso. Lo decimos y cooperamos para tratar de alcanzar ese objetivo. He dicho uno-diez la proporción en Andalucía; en algunas zonas especialmente conflictivas como Málaga está cerca de uno-cuatro, entre uno-cuatro y uno-cinco, y con la tendencia a si son aceptadas 1.700...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muy bien, presidenta.

... de que caigan las sentencias, de que pudiera ser uno-uno, 2.400 licencias de VTC sobre 2.600 taxis. ¿Usted cree que eso se puede sostener?

Cada uno que tome las medidas en su ámbito de responsabilidad. La Junta de Andalucía está extremando las capacidades que tiene en materia de inspección, de coordinación con Policías Locales, con la Guardia Civil en materia de cooperación con los ayuntamientos, porque supone una fuente de recaudación complementaria que les compensa de los esfuerzos que tienen que hacer, pero la capacidad normativa en licencia de carácter nacional es del Estado español, y, desde luego, lo que usted plantea vendría a ser algo tan absolutamente disparatado como que la Junta de Andalucía, en el ámbito de sus competencias exclusivas, generara también un espacio de VTC andaluz, que vendría a sumarse al que ya está generando problemas indigeribles, que es de ámbito nacional.

Consúltelo, que se lo planteen en términos de asesoramiento alguien que lo conozca, y verá usted cómo llega a esa conclusión.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/APC-001125. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre las medidas adoptadas por la Consejería de Fomento y Vivienda, en el ámbito de sus competencias, para modular el impacto que tiene sobre las personas residentes en barrios históricos el hecho de que las viviendas, instalaciones y servicios urbanos se destinen a usos turísticos que agravan la gentrificación, así como para garantizar el derecho a la vivienda en este contexto

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la última comparecencia propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, para informar sobre las medidas adoptadas por la Consejería de Fomento y Vivienda en el ámbito de sus competencias para modular el impacto que tiene sobre las personas residentes en barrios históricos el hecho de que las viviendas, instalaciones y servicios urbanos se destinen a un uso turístico, lo que agrava la gentrificación, así como para garantizar el derecho a la vivienda en este contexto.

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

Ah, perdón, tiene la palabra el señor consejero.

Cuando usted quiera, señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Yo creo que la señora presidenta quería dejarme descansar unos minutos.

[Risas.]

Gracias, señora presidente.

Efectivamente, esta comparecencia tiene que ver con la petición del Grupo Parlamentario Podemos sobre la gentrificación, que es un concepto que viene a agrupar a aquellos movimientos demográficos que se producen en determinadas zonas de la ciudad en las que su población tradicional se siente desplazada por la presión y [...] vecinos o las actividades económicas que se implantan en ello.

La ciudad es un espacio vivo, crece, evoluciona, se transforma a lo largo de su historia para adaptarse a las necesidades de sus habitantes y de las actividades que en ella se desarrollan. Podríamos decir que la vitalidad y esa capacidad de adaptación a los tiempos fundamentan el espíritu de la ciudad contemporánea.

Este agente externo, por identificarlo de alguna manera, que puede representar sobre una población residente frágil, una relegación en su propio territorio, exige, lógicamente, una reflexión, un debate, una toma de medidas que, como siempre, el acercamiento [...] más complejo, ciertamente tiene múltiples causas, y hay que actuar en múltiples direcciones de manera concurrente.

Hay un hecho que es evidente en algunas zonas, que es que ese agente en forma de persona física o jurídica con renta más elevada empieza a rehabilitar algunas zonas de la ciudad, empiezan a mudarse. Hay también, aparte, lógicamente, en términos de rentabilización de esas inversiones, orientadas al uso a destinos turísticos y cambian también parte de la fisonomía de ese espacio urbano.

Estamos ante un hecho urbano que tiene algunos aspectos, sin ninguna duda, positivos, en muchos casos, recuperación urbana de determinada zona de la ciudad, pero también acompaña algunos aspectos negativos o injustos para algunos de los residentes habituales.

El problema radica cuando el cambio no se produce atendiendo a las necesidades de los ciudadanos que inicialmente habitaban esa zona, a lo que se suma la pérdida de la identidad del barrio, en su caso, el aumento de los precios tanto de alquiler como de compraventa.

Se trata de un proceso de cambio social y económico complejo, que se viene extendiendo en muchas ciudades, especialmente en cascos históricos, y que en España viene aumentando en los últimos años con la ilusión del alquiler de viviendas particulares con fines turísticos a través de plataforma digital.

Podemos debatir, y lo podemos hacer en extensión sobre los efectos que produce la actividad turística en nuestra comunidad, sin duda ello, enormemente positivo en casi todos los casos, y esperando, por supuesto, la multiplicación del alquiler turístico en la convivencia también dentro de las ciudades.

Yo quiero señalarles, aunque sea una obviedad, que estamos en la Comisión de Fomento y Vivienda, y que, por tanto, lo que nos corresponde sería analizar si el alquiler turístico está incrementando de forma artificial los precios y alterando el derecho de los andaluces a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

En primer lugar, y para mensurar los efectos que está teniendo el disfrute del derecho a la vivienda en Andalucía el alquiler turístico, me gustaría hacer alguna indicación. Sobre la evolución del mercado de la vivienda dedicado al alquiler y atendiendo a los datos que disponemos sobre el depósito de fianzas o arrendamientos, la renta mensual media de alquiler en Andalucía, actualmente, se sitúa en 458,15 euros, unos nueve euros más que hace un año.

Señalarles que el incremento anual del alquiler es el 2%, el IPC interanual en agosto era de 1,6. Por tanto, digamos que sin, prácticamente, incremento.

Si tenemos en cuenta las dos ciudades más pobladas de Andalucía, donde existe más el fenómeno del alquiler turístico, la renta media de alquiler es 486,34 euros, cifra similar a la de hace un año. Podemos evaluar también si nos enfrentamos a un elemento que esté alternado el precio de la vivienda, no el valor del alquiler.

Según las estadísticas del Ministerio de Fomento, el valor tasado de la vivienda libre en Andalucía crece por debajo de la media nacional. El precio tasado del metro cuadrado de vivienda libre en nuestra comunidad ha experimentado un incremento del 1,4 frente al 2,2 de variación en el conjunto de España.

Podemos concluir, en consecuencia y en términos generales, que las ciudades andaluzas mantienen los precios al alquiler, mientras que en el caso de la compra de vivienda libre los precios tasados evolucionan por debajo de lo que se viene registrando en el conjunto del Estado. Ahora bien, somos conscientes que la gentrificación es un fenómeno muy local, centrado en determinados barrios y calles. Y, por tanto, desde el conjunto de las administraciones debemos estar atentos a lo que significa la implantación del alojamiento turístico en viviendas particulares, y los efectos, decía antes, unos positivos y otros negativos que esto puede generar.

Especialmente, debemos enfocar la atención en el litoral, sobre todo en la Costa del Sol, y en barrios históricos en ciudades como Sevilla, como Cádiz o como Granada, donde, como es lógico, una mayor implantación tiene la oferta de alquiler al haber una mayor demanda por la naturaleza de las ciudades a las que nos referimos.

El Gobierno de Andalucía, desde luego, está actuando, está actuando al respecto. En primer lugar, regulando la actividad del alquiler turístico para hacer posible su convivencia con otra forma de alojamiento.

En febrero de 2016 se aprobó el decreto regulador de viviendas con fines turísticos para integrar este tipo de alojamientos a la oferta reglada. La norma andaluza establece la inscripción obligatoria en el Registro de Turismo para aquellas viviendas ubicadas en suelo residencial que ofrecen servicio de alojamiento de forma habitual y que se comercializan a través de canales como las plataformas de reserva especializadas. Hasta la fecha son 31.068 los inmuebles registrados. Destaca Málaga con 14.798 unidades inscritas; seguida de Cádiz, con 3.508, y Sevilla, con 2.229.

El desarrollo del decreto ha supuesto también la incorporación de estos alojamientos, como es lógico, al Plan de Inspección Programado de Turismo, que es el que anualmente desarrolla la Consejería de Turismo, dentro de su ámbito de competencia.

Desde la aprobación del decreto se han realizado ya 4.716 inspecciones que mantienen un ritmo de actividad regular a lo largo de todo el año, y esta regulación ha sido puesta de ejemplo por la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos, además de servir como modelo normativo para otras regiones, porque ofrece las garantías para ordenar el sector, evitar la competencia desleal y proteger los derechos de los consumidores.

Por lo tanto, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, venimos actuando en el marco de nuestras competencias, complementando acciones que desde otros ámbitos del Gobierno, como les he citado, la Consejería de Turismo, se vienen haciendo para amortiguar los posibles efectos negativos que pueda tener el alquiler turístico en la oferta de viviendas destinada a primera residencia.

El Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, al que hemos aludido esta mañana, constituye la hoja de ruta que marca la estrategia del Gobierno andaluz en política de vivienda.

Gran parte de las líneas estratégicas, en cualquier caso de este programa, obviamente, están vinculadas a lo que contiene o vaya a contener el Plan Estatal de Vivienda, que cofinancia también alguna de las actuaciones, lo señalaba la señora Martínez antes y es cierto, el Plan Andaluz de Viviendas.

Sí decirles que en el plan estatal, como lo conocemos, en la fase de información pública en la que está, en ningún momento se tiene en cuenta el fenómeno de la gentrificación y, por tanto, no incorpora medidas, en este sentido, a pesar de haberse convertido esto en una realidad en España en numerosas capitales y, por tanto, ser digno de atención por parte del conjunto de las administraciones.

El plan estatal sabe usted que está prorrogado, lo hemos comentado anteriormente. Y las comunidades autónomas están a la espera de que se apruebe este documento, y el borrador introduce apenas una novedad, y es la posibilidad de otorgar ayudas al alquiler arrendatario que abonen una renta de hasta 900 euros frente a lo que el plan vigente 2016, con la prórroga de 2017 establecía, que era un tope máximo de 600 euros, 600 euros, una ayuda máxima del 40% que lo situaba en 200 euros mensuales.

Por tanto, ahora estamos hablando de un tope nuevo, 900, se mantiene el 40% y, bueno, veremos cuáles son las consecuencias. Puede ocurrir que esto sea también a la postre un incentivo para incrementar los precios medios del alquiler. Estará por ver.

La ampliación, la dimensión del problema requiere de la acción legislativa del Gobierno de la nación. Son muchos los ayuntamientos de toda España que han pedido herramientas legales para controlar la proliferación de los pisos turísticos, por ejemplo, demandando un impuesto específico que grave este tipo de viviendas.

Ante el aumento de los precios de alquiler que se experimentan en zonas de mayor demanda turística en España, creemos que es necesario que el Estado regule el alquiler de la vivienda para garantizar el acceso a las familias y facilitar las prórrogas de los contratos, que creemos que deben pasar de tres a cinco años.

Respecto a las actuaciones que competen a la consejería, aun reconociendo que queda mucho trabajo por hacer y que las restricciones presupuestarias de los últimos años han dificultado la promoción de vivienda protegida, hemos avanzado en algunos aspectos relacionados con el impulso de esta política.

Les voy a señalar —lo he hecho también en la comparecencia anterior, cuando hemos hablado del informe del defensor del pueblo— algunas de las actuaciones que estamos haciendo en materia de recuperación de cascos históricos de ciudades en Andalucía, por ejemplo en Cádiz; en Cádiz donde el esfuerzo de la Junta de Andalucía ha sido durante muchos años muy importante, muy notable, y le estamos sumando, al esfuerzo ya hecho, la construcción de otras 102 viviendas en régimen de alquiler, con una inversión de 5,7 millones en la segunda fase de Matadero, y de 67 viviendas en ese popular barrio gaditano del Cerro del Moro, que va a representar una rehabilitación integral también, con un incremento de la inversión de 8,8 millones de euros.

Los objetivos es tener ambas actuaciones a principios de año en ejecución.

En Málaga, y como consecuencia también de la resolución, por mutuo acuerdo con el ayuntamiento del convenio de cooperación que había establecido para el desarrollo de actuaciones públicas en el centro histórico de la ciudad, que se denominó Tecnocasa. Estamos en tramitación para la asignación, a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, de una serie de parcelas sobre las que proyectamos actuaciones para la construcción de vivienda protegida.

De un lado, se trata de 87 viviendas protegidas: 16 en Rosalblanco, 46 en Cobertizo del Conde, 28 en calle Parras, cuyos proyectos se encuentran en estos momentos en redacción.

Y, de otro lado, existe otro lote de parcelas donde se proyecta, en colaboración con el Ayuntamiento de Málaga, la construcción de 130 viviendas protegidas más.

Después de tres ejercicios, que hubo prácticamente de parálisis en la legislatura anterior, en lo que se refiere a la movilización de los suelos disponibles para la construcción de viviendas protegidas, decirles —creo que lo he citado también en la anterior comparecencia— que, a través de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, en lo que va de esta legislatura, hemos colocado en el mercado 17.730 metros cuadrados de suelo referencial protegido, que van a permitir la construcción de 412 viviendas, sobre una venta total o enajenación de suelo de 253.000 metros, tanto residenciales, para vivienda libre y protegida, como industriales, dotacionales y terciarios.

Decirles también, señorías, que somos conscientes de que el impulso de la promoción de vivienda protegida tiene que ser desarrollado a través del esfuerzo conjunto y coordinado con los ayuntamientos andaluces. Son los ayuntamientos los que mejor conocen la demanda de sus municipios, los recursos disponibles en el propio municipio, y las posibilidades que, trabajando conjuntamente, tenemos para desarrollar.

Lo he citado también, estamos estimulando que los ayuntamientos desarrollen sus propios planes municipales. Hemos firmado convenios con diferentes diputaciones en Andalucía —Cádiz, Cádiz, Granada, Huelva, Jaén o Málaga— y hemos elaborado una guía modelo, desde la consejería, para hacer más fácil la elaboración de estos planes municipales, y hay un portal web dentro de la consejería que facilita el acceso a la información y el asesoramiento en materia telemática, y se están haciendo tareas de formación

con los propios ayuntamientos para que sea fácil —lo más fácil— la elaboración de estos planes municipales. Saben ustedes que sacamos una orden, de 1,9 millones de euros, para facilitar esta tarea.

Y hemos reiterado al Gobierno de España que establezca, o reestablezca, líneas de ayudas para la promoción de vivienda protegida en los diferentes ámbitos de la ciudad y, por supuesto, en los cascos históricos, que es una manera de conseguir blindar, con intervenciones públicas directas y con apoyo a los residentes, la regeneración de esos espacios urbanos, sin que se sientan amenazados por el desplazamiento provocado por otros actores que vienen de fuera, con mayores niveles de renta, que, a veces, amenazan efectivamente la fisonomía de los barrios y las condiciones de vida de gente que tiene economías más modestas, que no pueden hacer frente a esta situación.

Por lo tanto, reiteración de la necesidad de espacio de cooperación en materia de política de viviendas entre el Estado, las comunidades autónomas, los ayuntamientos, para alcanzar un fin, que sea que ese derecho constitucional a la vivienda no se sienta amenazado por los procesos de cambio —a veces inevitable— que en el seno de las ciudades y en los cascos históricos se van produciendo por otros actores que entienden también que hay oportunidad de negocio y que, ciertamente, eso no puede amenazar lo que es el hábitat de grupos sociales con menores niveles de renta.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, efectivamente coincidimos con usted, es un fenómeno que tiene distintas vertientes y que, por tanto, hay que abordarlo asumiendo la diversidad de factores que se incluyen en el asunto.

Teniendo en cuenta ese proceso, que es relativamente novedoso, que lleva ya unos años teniendo consecuencias en muchos centros históricos de algunas ciudades..., de nuestras ciudades andaluzas y de otras también, ya que con la gentrificación cambia el aspecto de todo el vecindario, de esos centros históricos, también en las zonas, como ha dicho usted, en las zonas litorales, que es donde se está dando mucho..., se está intensificando ese proceso de gentrificación hacia lo que ahora se está acuñando el término de *turistificación*, que está generando determinados problemas, pero tenemos que asumir que el sector turístico es un sector importante económico que hay que compatibilizar unos usos con otros, y en eso tiene que haber la necesaria colaboración y cooperación, y debate, entre, como ha dicho usted, cooperación entre las distintas administraciones, tanto la central como la autonómica, y los municipios, que es donde realmente se centra la situación conflictiva, en algunos casos.

El problema en estos centros, se trata de..., sobre todo por los precios del alquiler y venta de las casas, que va en aumento, porque ese proceso de gentrificación lleva asociado, como hemos dicho, esa expulsión del habitante habitual, por el incremento de valor y por la falta de equipamiento que se produce en la zona, porque previo a la revalorización hay un proceso de deterioro progresivo de la zona, que hace que los habitantes, en muchos casos por envejecimiento de los habitantes o porque los jóvenes no pueden acceder cuando empieza la degradación, y se acaban los contratos de alquiler, no pueden retomarlos, y se dan una serie de circunstancias que hacen que se vayan expulsando los habitantes habituales en determinados barrios.

También se produce un desalojo —que eso también es otro factor a tener en cuenta junto con los demás— del pequeño comercio, en beneficio de las grandes cadenas, relegando a los pequeños comercios, porque acaban primando las franquicias.

Conviene que no confundamos el término con procesos de renovación urbana en los centros con el objetivo de sanear la ciudad, que es lo que usted ha planteado que, efectivamente, se ha hecho en ciudades andaluzas como Sevilla, Cádiz; en Granada se ha revalorizado, y se ha hecho una inversión fuerte, desde la Administración, en actualizar y modernizar esos centros, de manera que la habitabilidad en ellos sea adecuada.

Se puede reducir la expulsión progresiva de la población, que se ven desalojados, como los jóvenes emancipados —como he dicho antes—, que se ven expulsados como consecuencia de esa revalorización y del aumento de los precios de la vivienda. Ahí entraría una especie de concepto, de visión de la ciudad como mercancía, que es lo que determinados sectores financieros ven de posibilidades de negocio, como usted bien ha dejado patente, y relacionado con la explotación turística mediante el uso de la arquitectura, del patrimonio histórico, del diseño..., de todas esas mejoras que la Administración, previamente, ha conseguido en los centros históricos, y que ha hecho que se revaloricen, propiciando esa sustitución de población y también de actividad, como decía, con los pequeños comercios. Además, una vez iniciado el proceso, el efecto de contagio se encarga de expandirlo con suma facilidad.

La rehabilitación o reconstrucción es fundamental para adecuar la vivienda a un estándar de vida que sea atractivo para esos nuevos residentes que desplazan a los anteriores, porque previamente las viviendas son demolidas casi en su totalidad, y se produce el fenómeno de mejora previa.

¿Qué soluciones habría para solucionar eso?, la respuesta, evidentemente, es difícil como usted bien ha dejado claro, y habrá que explorar los distintos escenarios, pero según algunos expertos habría que legislar determinados aspectos, como la instalación masiva de turismo para evitar su concentración, ya que es evidente que se produce un proceso de encarecimiento de las viviendas para los residentes.

La regulación también de locales de ocio nocturno para facilitar la convivencia con los residentes y, también, esos planes de vivienda a los que usted ha hecho alusión antes, que garanticen el acceso a los alquileres de los ciudadanos que tienen menos recursos. Y un ejemplo además, creo que se refería cuando ha dicho las viviendas, la actuación de recuperación de casco histórico, ha citado un caso que supongo que se refería a la zona de Lagunillas en Málaga, cuando ha hablado de una serie de viviendas protegidas que se van a construir en determinadas..., en Cobertizo del Conde, en calle Parra y tal.

Esos planes de vivienda que garanticen el acceso a los alquileres a los ciudadanos con menos recursos, porque en esa zona de Lagunilla que está bastante..., está ahora mismo en esa fase de deterioro, de solares vacíos y de deterioro general en que una actuación por parte de planes de vivienda y de rehabilitación de la

zona propiciarían que se haga..., se pueda hacer de distintas maneras, o permitiendo que entren los actores financieros que desplazarían a los residentes ahora mismo. De hecho, en la almendra histórica de Málaga ha disminuido mucho el número de residentes desplazados por estos casos, desde 9.500 residentes que había hace unos años a menos de 4.000.

Esa revalorización incluye el patrimonio histórico que se regenera y que daría un escenario hacia el turismo importante. Entonces, en ese sentido, la intermediación...

Voy concluyendo.

Una cosa importante que quiero dejar claro, desde nuestro punto de vista, es hacerle constar que la posición respecto al sector turístico nos parece que..., o sea, no es que nosotros estemos contra el efecto del sector turístico, que nos parece fundamental y que hay que apoyar y tal, pero que la desregulación de esas viviendas, digamos turísticas que ha desplazado, hace que como compensación se deban poner encima de la mesa medidas que mitiguen los efectos que está teniendo esa *turistificación*. Y en ese sentido también habría que considerar, bueno, los derechos de los trabajadores de ese sector que no siempre se tienen en cuenta; si habrá multas o sanciones por defectos irregulares de las viviendas turísticas y si se revisará la legislación al respecto, revisar las leyes para reconducir esa situación, y bueno...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y su tiempo se ha acabado, señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—De acuerdo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Algunas reflexiones al hilo de lo que usted señalaba, algunas coincidentes necesariamente, efectivamente no se trata de un proceso que cuestione el desarrollo turístico de la ciudades y de Andalucía, una parte importantísima de la actividad económica del empleo y del futuro Andalucía está en el sector turístico, como está, lógicamente, en el desarrollo de otros sectores, el agrario, el agroindustrial, el industrial, que hay que impulsar.

Por lo tanto, efectivamente, nadie deduzca de mis palabras que estamos tratando de cuestionar el desarrollo turístico, todo lo contrario, estimularlo. Pero es verdad que hace falta en esto, como en otros ámbitos,

antes hablábamos del conflicto con las VTC y tal, una regulación, una armonización un espacio donde los intereses no entren en conflicto, sino que se busque un punto de encuentro que permita que todo se desarrolle con armonía y desde el punto de vista de la preservación de los intereses de todo el mundo.

Es verdad que hay ahí espacios que son competencia municipal. Hay una parte regulatoria que corresponde a los municipios, que no puede ser invadida por la comunidad autónoma. No tiene deseo pero tampoco podría hacerlo aunque quisiera. Obviamente, dentro del ámbito de decisión de la comunidad autónoma que estamos hablando del propio departamento de turismo que lo está haciendo, Andalucía ya señalaba antes está haciendo en ese sentido avanzadilla con un decreto que al final está siendo no solo elogiado sino copiado en otros ámbitos del Estado, pero en lo que se refiere efectivamente a las ayudas, a los apoyos, al estímulo para la vivienda, tanto en términos de realización como de construcción y de regeneración de esos espacios en los cascos históricos de las ciudades, ahí está, efectivamente, la política de vivienda que tiene que ser concertada también con los ayuntamientos, que tiene que ser concertada con el Gobierno de la nación y que tiene que ser, lógicamente, impulsada por la comunidad autónoma y dirigida a los grupos sociales que tienen más dificultades para acceder al mercado de vivienda, que son los que están en los registros municipales de demandantes de vivienda. Porque el que no tiene necesidad de apoyo público ya se busca la vida comprándose una vivienda donde le apetece, donde le parece oportuno. Por suerte para esos grupos sociales tienen nivel de renta suficiente para no tener que acudir a la línea de apoyo público, y lo único que tiene que hacer es, lógicamente, respetar la ordenación urbanística que los propios municipios se han dado a través de sus planes en la regulación urbana.

Nosotros, conscientes de que tenemos que intensificar esa acción de promoción de viviendas, de ayuda a la rehabilitación, de mejora de las expectativas de esos grupos sociales que tienen menores niveles de renta, le he señalado antes algunos ejemplos.

En Cádiz hemos entregado hace poco, en la calle Osorio, una promoción de 55 viviendas, un sitio privilegiado de la ciudad, que podía ser objeto de interés por parte de algún grupo con mayores niveles de capacidad de renta para desplazar a los residentes habituales. Bueno pues, 28 viviendas en régimen de alquiler, inicialmente estaban todas planteadas en régimen de venta, la dificultad de muchas familias nos han llevado a flexibilizar la posición de forma que el que ha renunciado al alquiler pudiera optar por el alquiler o por el alquiler con opción a compra, 28 en régimen de alquiler, 27 en régimen de alquiler con opción a compra.

Málaga, le he citado, efectivamente, el conjunto de actuaciones que pretendemos llevar. En la calle Parral, el Cobertizo del Conde, en calle Rosal Blanco, con 87 viviendas y otras concertadas con el ayuntamiento, en torno a 130.

Bueno, estamos demandando, en Cádiz también hemos citado en las anteriores intervenciones otras nuevas intervenciones, no esta que le he citado de calle Osorio. Estamos hablando de intervenciones..., Cerro del Moro y en Matadero, pero pedimos al Gobierno de la nación que incorpore elementos que apoyen la construcción de VPO, de vivienda protegida en el Plan Estatal, que desaparecieron y que en el borrador que conocemos no están. Y seguimos pensando que es necesario estimular esa vía para poder avanzar en las posibilidades de intervención en todos esos cascos históricos, en todos esos espacios, a veces degradados de las ciudades que necesitan el apoyo público para revitalizarlo, para regenerarlo y que no sean objeto de desplazamiento por otro grupo financiero que pueden estar en mejor posición.

Decirle también en esta dirección que el propio Plan de Vivienda de la Junta de Andalucía establecía un sistema de autoconstrucción. Entienda por autoconstrucción no solo que se pueda desarrollar por los propios constituyentes de una cooperativa, sino que esa vía de iniciativa autónoma, apoyada por la Junta de Andalucía y por los propios ayuntamientos, puede dar lugar a que grupos sociales que quieren acceder a una vivienda en régimen de propiedad puedan tener estímulos. Estamos trabajando en ello. Antes de final de año trasladaremos al Parlamento el desarrollo y al propio Observatorio de la Vivienda la posición definitiva, porque es un tema que estaba contemplado en el plan y lo estamos desarrollando. Creo que eso también es una vía interesante para poder seguir avanzando en esta dirección. Es verdad que eso, con los suelos que tiene la consejería, sería más fácil también si contáramos con un apoyo por parte del plan estatal de vivienda protegida. Y en definitiva, yo creo que sí todos somos conscientes, los municipios en su competencia regulatoria en el ámbito turístico, como los propios departamentos de Turismo de las comunidades autónomas, la posición de líneas de apoyo para la rehabilitación de los cascos históricos por parte de la política de vivienda del Gobierno de la Nación y de la Junta de Andalucía, podemos estar tratando de colocarnos delante de un fenómeno, o al menos a la par, para no tener que ir detrás de los acontecimientos. Yo creo que ese es la tarea de los poderes públicos. Que no sé si era Ortega el que decía: «Hay que tratar de anticipar el futuro para no toparse inesperadamente con él». Bueno, pues yo creo que aquí tenemos un espacio donde la capacidad de vislumbrar los problemas a los que nos enfrentamos nos obliga a todos a hacer una tarea y un trabajo coordinados.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene usted la palabra, señora Molina, por tres minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, efectivamente coincido con usted en esa necesidad de colaboración, en esa necesidad de gestionar el suelo disponible que hay, el suelo público, de tal manera que se consigan los regímenes de vivienda necesarios para que las personas más frágiles de las zonas estas que se revalorizan tengan oportunidad de permanecer en sus lugares sin ser desplazadas. Y que tengan una vivienda digna, como todos merecen.

Porque en el caso, por ejemplo, de Lagunillas, que..., o sea, lo que ha comentado usted del Cobertizo del Conde, calle Parras, y la regeneración esa, había una serie de solares y de suelos donde había un proyecto de especulación con el suelo..., un proyecto constructivo de Tecnocasa, que con el pinchazo de la burbuja se quedó ahí, y han continuado deteriorándose todos esos suelos y esos solares que había en esa zona. Luego nos parece muy interesante la regeneración que usted plantea. Pero hay determinados... —abundando en la situación, en concreto, de Málaga, que es la que yo conozco, puesto que es mi ciudad—, procesos de la almendra histórica, del casco histórico, en los que esa gentrificación ha derivado en un proceso de incomodidad, no ya no solamente en cuanto a acceso por los precios, los elevados precios de alquiler de las vi-

viendas, sino incomodidad en el espacio urbano por el uso que se hace de ese espacio urbano, con terrazas que ocupan todo el espacio, y con ruidos y con otros muchos inconvenientes. O también el uso del espacio como... Tenemos una clara situación que nos parece a nosotros de despropósito, por ejemplo, con la pretensión que hay ahora mismo en el dique de Levante, en el puerto de Málaga, de un rascacielos de más de 135 metros, que no cumple con las mínimas condiciones para que salga adelante, desde el punto de vista tanto de la seguridad, de evacuación del proceso, como de otros muchos aspectos, paisajísticos y ambientales y económicos, que alteran..., además usurpando un espacio que es público y que debería ser de todos. Y ahí entiendo que también la Administración autonómica debería, en colaboración con la municipal, que sabemos que en múltiples ocasiones, dado el diferente color...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... el diferente color político que tienen, chocan, pero que debería intentarse llegar a puntos de encuentro en los planes de vivienda en esas zonas o barrios donde se producen desplazamientos y se llegue... y los planes de vivienda se hagan con una cierta lógica.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Con mucha brevedad, señora presidenta. Gracias.

Bueno, redundar en algunas de las cosas que le citaba antes y que usted también ha repetido.

Creo que la concertación de esfuerzos aquí es fundamental. Es verdad que cada corporación local o cada gobierno autónomo, y por supuesto el Gobierno de la Nación, estamos hablando de perspectivas y formas distintas de entender el mundo y la vida. Pero hay que hacer un esfuerzo, un esfuerzo más allá de los legítimos espacios de discrepancia, por intentar buscar puntos de coincidencia cuando estamos ante fenómenos y problemas que conciernen a todos, independientemente de cuál sea la posición ideológica y política de cada uno.

Por tanto, reiterar nuestra disposición a la búsqueda de puntos de entendimiento. Señalar que efectivamente la gente que está..., los ciudadanos que están en los registros municipales de demandantes de viviendas es un grupo muy heterogéneo. Hay personas que si no es a través del acceso a una vivienda en régimen

de alquiler, con un bajísimo alquiler, no podrán tener acceso a la vivienda, y esa es una realidad a la que hay que atender. Y es verdad que también hay personas que, sin tener una posición económica que les permita adquirir una vivienda en el mercado libre sin ningún tipo de limitación, necesitan un apoyo para poder acceder a esa vivienda en régimen de alquiler, o de compra, o de alquiler con opción a compra, con rentas medias, que ahí es donde tenemos que buscar la manera de articular los planes municipales de vivienda, la acción del Gobierno de Andalucía, a través del plan que tiene aprobado, y la demanda que hacemos, que yo creo que es de todo punto razonable, al Gobierno de la Nación, para establecer mecanismos de apoyo a la vivienda protegida. Que tendría como fin último fundamental avanzar en ese derecho constitucional a la vivienda, y que tampoco es menor lo que representaría en términos de alentar el sector de la construcción, que ha sufrido el ajuste más severo en todo este tiempo y este proceso de crisis.

De manera que nuestra voluntad de trabajar coordinadamente para que seamos, en definitiva, eficaces en esa tarea, con una respuesta social, que es la que esperan los ciudadanos.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001088. Pregunta oral relativa al tranvía al aeropuerto de Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y damos paso a las preguntas con ruego de respuesta oral. Y para ello vamos a hacer la primera, propuesta por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa al tranvía al aeropuerto de Sevilla.

Para ello tiene la palabra la señora Escrivá. Cuando usted quiera.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta.

El aeropuerto de Sevilla necesita estar mejor conectado a la estación de Santa Justa, a la estación de tren. El aeropuerto de Sevilla cada vez recibe más pasajeros. Este año hemos subido el número de pasajeros un 6%. Pero los pasajeros que vienen a Sevilla tienen solo dos opciones de llegar desde la estación de tren al aeropuerto, en taxi o en autobús, métodos que aunque suponen un servicio público no son suficientes. Son opciones que al depender del tráfico no aseguran el tiempo, ya que son métodos que..., bueno, un atasco, un accidente, pues son vulnerables a todo ello.

También es muy importante la conexión del aeropuerto con la estación de Santa Justa porque enlazaría con la zona del Palacio de Congresos de Sevilla. Todos sabemos lo importante que es para la economía de cualquier ciudad, y en especial las de Andalucía, que haya congresos. Por ejemplo, la semana pasada Fibes acogió uno de los mayores congresos de su historia, en torno a la universidad, congreso que solo durante cuarenta días fue capaz de dejar en la ciudad de Sevilla 16 millones de euros.

El tranvía al aeropuerto, del aeropuerto a Santa Justa, no solo beneficiaría al turismo, al turismo de congresos y a muchos otros tipos de turismo, y a la economía de Sevilla capital, sino también a la de muchas más ciudades cercanas que no tienen aeropuerto pero sí tienen conexión ferroviaria. Son tantos los beneficios que esto representa al conjunto de la sociedad que, gracias al acuerdo de Presupuestos de la Junta entre PSOE y Ciudadanos, el acuerdo de 2017, se incluyeron 800.000 euros. También se incluyeron, se sumaron a estos 800.000 euros 200.000 euros más del presupuesto del Ayuntamiento de Sevilla, también gracias a un acuerdo de Ciudadanos y PSOE. O sea, este proyecto cuenta con un millón de euros actualmente presupuestados.

Señor consejero, el tranvía, o cercanías al aeropuerto tiene dinero, tiene beneficios, o sea, que solamente necesita un impulso por parte de esta consejería. Por ello le pregunto en qué momento se encuentra el proceso de conseguir que este proyecto se convierta cuanto antes en una realidad.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Coincidir con usted. Efectivamente hubo un planteamiento en los presupuestos de la consejería, que estamos ejecutando. Yo no acabaría coligiendo de ahí que el problema... que el tranvía tiene dinero. Estaremos en una fase muy primigenia de lo que representa el acercamiento al estudio.

Se planteó la elaboración de un estudio, redactar un estudio para, efectivamente, poder conectar dos equipamientos muy potentes que tienen una dimensión metropolitana, como es el aeropuerto y la estación de Santa Justa. Lo que estamos haciendo desde la Dirección General de Movilidad es licitar el estudio de alternativas para esa conexión ferroviaria entre Santa Justa y San Pablo.

Hay que estimar la demanda de usuarios que pueda tener —y ese es el objeto del estudio—, hay que ver el modo de transporte idóneo, hay que ver —cuando tengamos ese estudio—, también, la viabilidad económica de afrontar una inversión que, de momento, no sabemos qué magnitud tendrá y quiénes son los actores llamados, lógicamente, a cooperar en esa tarea.

No le oculto que es una tarea compleja. Bueno, estamos hablando de conectar un aeropuerto —competencia de Aena— dependiente del Ministerio de Fomento; la estación de Santa Justa —competencia de Renfe—, también del Ministerio de Fomento; cruzar la Nacional-IV, la autovía —competencia del Ministerio de Fomento—, y por tanto dos enclaves también en territorio municipal, Ayuntamiento de Sevilla, con el que hemos mantenido —como usted señalaba— una comunicación fluida, la última reunión se celebró en julio.

No es ajeno —y lo señalo en el entorno a estamos haciendo es lo que nos comprometimos con ustedes—..., lo estamos desarrollando. Y creo que, independientemente de lo que el estudio arroje, que será determinante, no habría que desconectar esto tampoco de lo que representa, al final, el eje ferroviario transversal de Andalucía, que va desde Sevilla-Marchena-Antequera-Granada, debe ir hasta Almería, que es lo que se aprobó en la Red Transeuropea de Transportes.

Por lo tanto, probablemente la solución —y lo digo como hipótesis de lo que ese estudio pueda aventurar, una vez que se estime el análisis de demanda— de cuál sea la viabilidad económica, cómo se encaje —cómo se encaje para llegar a la última afirmación que usted hacía de que tenemos..., bueno, tenemos dinero para hacer esto, no para generar la infraestructura, ya me gustaría, ¿no?—... Este es el primer paso, cualquier camino, por complejo que sea, empieza por dar el primer paso...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

Estamos dando los pasos tal cual estaba programado. Tendremos conclusiones en un plazo, yo creo que bastante razonable. Y, lógicamente, a partir de ahí, habrá que tomar las decisiones consecuentes.

Gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero
Pasamos a la segunda pregunta.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Un segundo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene nueve segundos. Eso es imposible.

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Bueno, nueve segundos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No te doy la palabra, pero...

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—¿Qué es un plazo razonable?

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, eso, para terminar el estudio, estará en pocos meses. Yo calculo que en tres o cuatro meses estaremos con ese...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001275. Pregunta oral relativa a Plan Andaluz de la Bicicleta en la comarca del Campo de Gibraltar, Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta, también propuesta por el Grupo Ciudadanos, relativa al Plan Andaluz de la Bicicleta en la comarca del Campo de Gibraltar.

Tiene la palabra el señor Romero. Cuando usted quiera.

Y gestione bien su tiempo, por favor.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Intentaremos gestionar bien nuestro tiempo.

Señor consejero, buenas tardes.

Y, bueno, como sabe, le vamos a pregunta por la situación del Plan de la Bicicleta, efectivamente, en la comarca del Campo de Gibraltar.

Es un proyecto que se anunció en 2013, como usted bien sabe. Cuenta con, en el horizonte temporal 2014-2020, 400 millones de euros, y que ya, en 2014, tenía 18 millones de euros. Evidentemente, nosotros compartimos lo que decía en su momento la Junta de Andalucía, que tenía mucho potencial, ¿no?, en la comarca. ¿Por qué? Porque tiene seis actuaciones interurbanas y enlaza con tres vías verdes. En total, son unos 100 kilómetros, como usted también bien sabe, con lo cual nosotros... Es cierto que faltan tres años para que termine ese proyecto, ese ambicioso proyecto, de gran potencial, insisto. Pero nos gustaría que confrontáramos lo que se proyectó y lo que hay a día de hoy.

Y me gustaría que me diera su opinión, o qué opinión le merece una cuestión relativa a Algeciras concretamente, donde hay 44 de esos 100 kilómetros establecidos. ¿Por qué? Porque hay malestar desde el primer momento con los ciclistas, con los usuarios, porque no se ha contado con ellos en la elaboración del trazado, etcétera. Porque ha habido muchos problemas técnicos, porque también se ha perdido acerado en determinados tramos, porque hay transformadores incluso de por medio y porque permanentemente hay vallas que se están rompiendo. Con lo cual, me gustaría saber qué opinión le merece ese aspecto concretamente de Algeciras.

Y, por otra parte, lo que sí le voy a reivindicar y pedir —creo que es de absoluta necesidad— es una pasarela sobre el puente —y, por favor, tome note, señor consejero, porque insisto en que es una demanda no mía sino que yo hago de todos los usuarios de la zona, de todos los ciclistas de la zona—..., una pasarela que sea paralela al puente sobre el río Guadarranque. ¿Por qué? Porque por ahí pasan todos los ciclistas, como digo, porque es una demanda social y porque también se está jugando con la seguridad de estos usuarios. Y no es una cosa mía —insisto—, que yo no he tenido la posibilidad o la oportunidad de montar en bicicleta por ahí, pero es una demanda que usted, seguramente, incluso ya conocerá.

Con que, qué opinión le merecen —espero, señora presidenta, gestionar bien mi tiempo— los problemas que está habiendo en Algeciras. Y, por favor, tome nota de cara a las próximas partidas presupuestarias para que se pueda poner ese carril bici, que es una reivindicación más que es justa sobre el río Guadarranque.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Una precisión inicial, porque usted ha citado una cifra, que es de 400..., lo digo con carácter general, el Plan Andaluz de la Bicicleta, los 400 millones de euros era el horizonte, efectivamente, que se planteó en su momento, pensando que la cooperación económica de los fondos Feder estaría en las magnitudes en las que acabó el marco anterior.

El marco anterior respecto a este, para la consejería ha representado una reducción del 50% aproximadamente. Hubo casi 1.500 millones de euros para todas las políticas de la consejería: puerto, viviendas, ferrocarriles, carreteras, logística, en el anterior marco. Se quedó en algo más de 700 en este.

Por tanto, el Plan Andaluz de la Bicicleta lo que tiene —por no seguir produciendo, es mi obligación dejar de manifiesto cuál es el marco que tenemos—..., son 58 millones de euros. Estamos... Ya hemos ejecutado 125 kilómetros de ese plan andaluz, y nos quedan otros tantos. De forma que son 250 kilómetros dentro de la ejecución del plan en el horizonte de 2020.

Voy a Cádiz. En Cádiz provincia, en su conjunto, se han desarrollado actuaciones que han representado 47,7 kilómetros de vía ciclista, ¿eh?, que han supuesto una inversión, hasta ahora, de 10 millones de euros.

Y en El Campo de Gibraltar concretamente —se refiere usted a Algeciras—, se ha construido 9,20 kilómetros de vía ciclista —señalización, aparcamientos para bicicletas en la ciudad de Algeciras—, con una intervención de 2,7 millones de euros.

¿Qué queda por hacer respecto a lo que se comprometió aquí? En principio, aparte del horizonte de ambición, el Ayuntamiento de Algeciras no ha hecho la parte que le correspondía, que eran 3,1 kilómetros, el equivalente a su 25% dentro del convenio que se firmó. Todos los convenios hechos con los ayuntamientos, en los 10 convenios que hay en el conjunto de Andalucía, es un sistema cofinanciado, de forma que la consejería hace una parte; los ayuntamientos hacen la suya. Aquí está sin hacer, lo señalo simplemente. No quiero entrar en una polémica con el Ayuntamiento de Algeciras.

Decirles también, en cuanto a trazado, que nosotros estamos haciendo, en todas las ciudades —también de Algeciras—, los trazados que los ayuntamientos definen. Y le pondré un ejemplo que tiene que ver con Cádiz.

Las dos intervenciones en Cádiz ciudad, el extramuros está licitado, publicado, ha habido ya concurrencia y oferta. Estamos valorando las ofertas, empezarán las obras dentro de muy poco. Se ha definido en función de lo que el ayuntamiento ha decidido que era el trazado idóneo.

El intramuros, que estaba pendiente de resolver un problema con el puerto, se ha resuelto. El ayuntamiento ha estado, en un momento, quizás pensando que pudiera cambiar el trazado si no llegaba al acuerdo con el puerto. Pero la Junta lo que hace es respetar la puesta a disposición de los suelos que hace el ayuntamiento en cuanto a trazado.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, por favor.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

Por lo tanto, señalarles que estamos cumpliendo con los recursos que tenemos, con los compromisos que había, que no solo es una responsabilidad de la consejería, sino de los ayuntamientos, en la parte que asumen y tienen que ejecutar. Y me quedo con su petición. No sé darle en este momento una respuesta en relación con la pasarela al río Guadarranque.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Romero, tiene 30 segundos.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Muchísimas gracias.

No sabía que era tan buen gestor del tiempo.

Se lo agradezco muchísimo, señor consejero, que especialmente esa petición sobre el río Guadarranque la contemple y sea su palabra su mayor tesoro.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Romero.

Pasamos a... [*Intervención no registrada.*] Sí, sí, perdón.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Me quedo con su demanda. Vamos a ver..., no quiero que deduzcan de mis palabras que hay un compromiso de ejecución, porque vamos a ver en qué medidas es posible encajarlo dentro de los recursos que tenemos en este momento.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001287. Pregunta oral relativa a la actuación en la barriada de La Verbena, en Arcos de la Frontera

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a actuación en la barriada de La Verbena, en Arcos de la Frontera.

Para ello tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, llevamos tiempo intentando que la Junta de Andalucía defina la aportación que va a realizar a la estabilización de la ladera y que tiene una consecuencias en la barriada de La Verbena.

Hace unos días le preguntamos en el Pleno, usted no dijo la cantidad, lo único que dijo es que era una inversión chapucera, y nos gustaría que usted definiera, exactamente, cuál es la cantidad que va a aportar la Junta de Andalucía. Sí decirle, con carácter previo, que el propio señor Jiménez Barrios, en agosto de este mismo año, dijo textualmente en Sanlúcar que la Junta iba a aportar 1,5 millones de euros y que iba a igualar la cantidad del Gobierno de España. Y, segundo, decirle también que, a ese concepto chapucero que usted dice, el director de la obra, en este caso arquitecto, que tendrá algún conocimiento más de ingeniería y arquitectura, probablemente, que usted, está llevando a cabo la dirección de las obras y, por lo tanto, no creo que esté ejecutando una acción chapucera.

Dicho esto, nos gustaría saber cuál es la aportación que va a realizar la Junta de Andalucía en este proyecto.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, dije lo de chapuza y lo reitero, pero no me estoy refiriendo a los arquitectos ni a los profesionales, me refiero a la chapuza del Gobierno de España.

¿Y por qué digo que es una chapuza? Y usted lo entenderá.

Mire usted, ahí hay un problema, y además no voy remontarme al origen, tiene que ver con las acciones equivocadas del Partido Popular cuando gobernaba el ayuntamiento, esa es otra, forma parte del pasado, y

los problemas de hoy traen consecuencia, además las acciones del pasado cuando el Ministerio de la Vivienda renunció al edificar allí, porque había problemas técnicos, ustedes decidieron modificar el planeamiento y construir allí viviendas, y este es el problema.

Pero, en cualquier caso, cuando se producen los problemas, ¿qué se hace? El Gobierno de España, gobernado por los socialistas, decide cofinanciar hasta un 67% la acción de la primera fase, y el resto, la Junta de Andalucía y el ayuntamiento. Y digo que es una chapuza que el Gobierno de España redacte un proyecto y no se plantee la cooperación imprescindible en términos institucionales entre el ayuntamiento, la diputación y la Junta de Andalucía. Esta es la chapuza. No me estoy refiriendo a los profesionales.

Lógicamente, lo que dijo el señor Jiménez Barrios, vicepresidente del Gobierno, de aportar un millón y medio de euros a estas alturas, después de la retracción del Gobierno de España, lógicamente lo vamos a cumplir.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña, tiene usted la palabra.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues entonces permítame usted que yo considere que la actuación del consejero es la de un consejero chapucero, y entiéndame usted por qué lo explico, por qué le digo esto.

Si usted conoce Arcos, la barriada de La Verbena es única y exclusivamente una consecuencia de un deslizamiento que tiene toda la ladera. La parte alta, El Cerro de la Reina, la calle Miguel Mancheño, también tienen problemas estructurales. Y, por lo tanto, que usted haga referencia a un proyecto única y exclusivamente en una barriada, sin conocer que es una cuña de deslizamiento total, significa que el consejero habla sin conocer la totalidad del proyecto y entienda que dé una argumentación de que puede ser un consejero chapucero.

También puedo entender que es un consejero chapucero desde el momento en el que se esgrime una y otra vez en los porcentajes y no dice qué cantidad, cuando el señor Jiménez Barrios dijo que eran 1,5 millones de euros.

Señor consejero, usted ha dicho que lo va a aportar, ¿cuándo, cómo y qué cantidad es la que va a aportar la Junta de Andalucía a ese proyecto que usted ha tildado de chapucero, que va a suponer la estabilidad de la ladera de Arcos?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Saldaña.

Señor consejero, tiene usted la palabra brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Vuelvo a reiterar lo de la chapuza.

¿A usted le parece razonable, a cualquiera le puede parecer razonable que un proyecto que necesita una inversión de 4,5 millones de euros, que ha sido redactado por el Gobierno de España, que necesita la concurrencia financiera...? Yo discuto los porcentajes porque estoy pidiendo que se defiendan Andalucía manteniendo los mismos porcentajes que el Gobierno socialista anterior puso. Eso en la defensa de los intereses de Andalucía.

Pero, en cualquier caso, reitero lo del millón y medio de euros, dado que ustedes se han retirado del asunto, pero es una chapuza que sobre un proyecto que redacta el Gobierno de España, que necesita 4,5 millones de euros de inversión, no sepamos qué parte está haciendo el Gobierno de España. No tenga el mínimo sentido de la lealtad y de la eficacia en las instituciones por decirme usted sentémonos, veamos qué parte financia cada una de las administraciones y hagamos una intervención única en orden a la eficacia. Y eso es una chapuza, una chapuza institucional, inaceptable en un Gobierno serio, y eso es lo que ustedes están haciendo, lo pongan como lo pongan, lo pongan como lo pongan.

El Gobierno de Andalucía pone un millón y medio de euros, superando con creces lo que en principio debía corresponderle si ustedes hubieran mantenido el compromiso del Gobierno socialista anterior. Y lo elemental es que sepamos cuál es la globalidad del proyecto y qué tiene que hacer cada uno. Eso es una chapuza desde todos los puntos de vista.

Y, por tanto, sean serios, antepongan la defensa del interés de los ciudadanos, la eficacia en la actuación, a la coyuntura del regate en corto que aparezcan el delegado del Gobierno y el ministro por allí diciendo nosotros estamos comprometidos y el Gobierno de Andalucía no.

No haga, no hagan el ridículo de esa forma tan clamorosa, señor Saldaña.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001288. Pregunta oral relativa a la situación de la carretera A-496 Calañas y Valverde del Camino en Huelva

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta también propuesta por el Grupo Popular relativa a la situación de la carretera A-496 Calañas y Valverde del Camino en Huelva.

Para ello tiene la palabra el señor Longoria.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Efectivamente, señor consejero, la A-496 es la carretera que une Valverde con Cabezas Rubias y, lógicamente, pasando por la localidad de Calañas.

Es exactamente en este tramo, Valverde-Calañas, sobre el que queremos cuestionarle, un tramo de apenas 18 kilómetros, que se trata además de una vía fundamental para el desarrollo socioeconómico del Andalucía y, en particular, para los municipios de Valverde y Calañas, al ser unos municipios además que están muy estrechamente ligados tanto en materia comercial como laboral.

Esta carretera soporta un tráfico medio aproximado entre 2.000 y 5.000 vehículos día y ha visto además cómo se ha incrementado el tráfico de vehículos pesados con la puesta en marcha y puesta en rendimiento de las minas de Aguas Teñidas y las minas de Sotiel. Son innumerables las quejas que nos han trasladado los vecinos de estas localidades y de usuarios en general sobre el estado en la que se encuentra esta vía, sobre todo en relación a la peligrosidad y a la incomodidad que supone. Incluso los propios alcaldes, tanto de Valverde del Camino como de Calañas, han reivindicado y han reclamado medidas y mejoras para esta carretera.

Y en este sentido, en el día de hoy, el Grupo Popular le quiere preguntar si tiene contemplado la consejería poner en marcha medidas urgentes para solventar la situación en la que se encuentra y, sobre todo, los plazos en el que se pudiera desarrollar.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Longoria.

Tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, estamos hablando de una infraestructura importante, una carretera que tiene 37 kilómetros de longitud, que tiene unos tráficos medios de 3.000 vehículos día, con un porcentaje de un 10% de vehículos pesados.

Afortunadamente, es una carretera que registra una accidentalidad reducida en los últimos cuatro años.

Decirle que durante la primera semana de septiembre, hace pocos días, llevamos a cabo una actuación de conservación en esta vía, en concreto la reposición de la capa de rodadura en la intersección con la carretera HU-4.100. Han contado con un presupuesto de 43.000 euros y se ha hecho un fresado y reposición de la capa de rodadura, con una extensión de 700 toneladas de aglomerado.

Esta actuación se suma a la reposición del firme que realizamos el año pasado, en la travesía de Calañas y Valverde del Camino, con una inversión de 130.000 euros.

Estas actuaciones representan una mejora de las condiciones de circulación, de forma que la carretera se encuentra en un aceptable estado de conservación. Sin duda, todo mejorable, pero estas son las últimas actuaciones que hemos hecho. Y decirle, además, que en relación con el conjunto de inversiones en materia de conservación y seguridad vial el presupuesto de carretera, del año 17 con respecto al 16, ha crecido en el conjunto de Andalucía en un 29,6%.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Longoria.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Sí, bueno, lamentar que no tenga contemplado, como ha dicho el consejero, medidas urgentes para la situación de esta carretera. Discrepar con el consejero en que esta carretera no se encuentra en tan buen estado como usted ha descrito, puesto que son además los propios usuarios, los vecinos y los alcaldes de esta localidad, los que recientemente, además en sus plenos, han exigido a la Junta de Andalucía que arregle esta carretera. Y por tanto, una vez más, y desgraciadamente, la visión que tiene la Junta de Andalucía conforme a la realidad pues hay una distancia enorme.

Por tanto, esta carretera está en mal estado y lamentamos que en el día de hoy sepamos que la Junta de Andalucía se conforma con una actuación que llevó a cabo el año pasado y que, desgraciadamente, este año no se va a hacer o no se tiene previsto realizar esa misma actuación sobre el firme.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

No he dicho yo que esté en excelente estado: está en un aceptable estado de conservación y que es mejorable. No tergiverse usted mis palabras.

A partir de ahí, tampoco se hizo el año pasado, se hizo el año pasado, y le he citado que en septiembre se han extendido 700 toneladas de aglomerado después de hacer el fresado en una zona de la carretera.

Y, desde luego, si a lo largo del año 2017 o 2018 hubiese necesidad de nuevas intervenciones, no le queda duda que las haríamos.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001487. Pregunta oral relativa al vial distribuidor oeste de Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta...

Como Inmaculada no está, damos paso a la propuesta por Ciudadanos —si no te importa, Carlos, ¿vale?—, relativa al vial distribuidor oeste de Málaga.

Y para ello tiene la palabra el señor Hernández, cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Consejero, le pregunto por la situación en la que se encuentra el proyecto del vial distribuidor oeste de Málaga que conectará zonas muy importantes en el área metropolitana de Málaga como los polígonos industriales, parques empresariales, centros de transportes de mercancías, universidad con el aeropuerto de Málaga y con una zona de expansión como es Alhaurín de la Torre y Churriana.

Es un proyecto de 2007 y que recientemente le pregunté por... Me dijo en esta misma comisión que se iba a llevar de forma paralela junto con el acceso norte al aeropuerto, que es de competencia estatal.

Quería preguntarle por la situación de este proyecto del vial distribuidor oeste de Málaga.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Hernández.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta, muchas gracias.

Señor Hernández, usted sabe, creo que lo hemos comentado aquí, si no, aprovecho para comentarle, la intención de la consejería en esta materia era haber llegado a un acuerdo con el Ministerio de Fomento por una razón elemental, es decir, se ha de prestar servicio a los ciudadanos, no duplicando inversiones, sino optimizando los recursos que cada Administración pueda tener.

Inicialmente hubo un acuerdo con el ministerio para actuar de forma conjunta, resolviendo la movilidad en la zona, que es lo que pretendíamos, con dos proyectos, dos proyectos complementarios, el del ministerio y el de la consejería, mediaba la necesidad de una autorización de Aena, de manera que acabáramos en ese distribuidor con un punto de conexión en el acceso al aeropuerto.

Aena, en función de su programa de necesidades, acabó declinando e informando desfavorablemente esa petición que hicimos. Y, por tanto, vamos a actuar de forma separada. El ministerio tiene ya licitación de agosto, un proyecto para conectar el acceso norte a la hiperronda, y la consejería está trabajando para hacer también una conexión del Polígono Industrial Guadalhorce con la A-7 y la A-357, de manera que también vamos a ejecutar una mejora de la glorieta en la A-7052 con la A-404, que es el acceso norte al aeropuerto y la hiperronda para incrementar la [...] de tráfico una vez culminen las obras de acceso al aeropuerto.

La inversión prevista por parte de la consejería es de algo más de 13 millones de euros, que vamos a hacer en un plazo muy breve, porque se está rehaciendo el proyecto que inicialmente había contemplado después de no conseguir que nuestra posición, digamos de racionalidad, no lo digo en términos de reproche, pero al final Aena no ha querido. Creía que se le incorporaba mucho tráfico en la zona del aeropuerto, y al final hemos tenido que buscar dos opciones separadas, complementarias ambas, una que ejecuta el ministerio, otra que ejecuta la consejería, y que la tenemos en fase avanzada para poder empezar las obras en un plazo relativamente..., licitar las obras en un plazo relativamente breve.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues es lamentable que no exista una coordinación de ambas actuaciones, como usted nos acaba de comentar, porque el acceso norte al aeropuerto que, como ha dicho, ha licitado ya el ministerio y va a acometer en breve, esperemos que ya a principios de 2018, debe estar totalmente coordinado con este vial distribuidor.

Hace unos días hubo un incendio en otro polígono que obligó a cerrar el acceso sur al aeropuerto de Málaga, un acceso que tampoco tiene muchos años, es reciente. Es de vital importancia que haya no solo el acceso norte, que por fin el ministerio ha licitado y va a ejecutar, sino también este vial distribuidor, porque le va a dar permeabilidad a ese acceso norte al aeropuerto. Es una obra realmente muy importante, y es lamentable que no se ejecuten en paralelo.

Si nos puede proporcionar información de..., porque ha dicho «en breve», bueno, ha dicho «en un corto plazo», perdón, en un corto plazo, porque creemos que se debe acometer cuanto antes, porque si no, el acceso norte al aeropuerto estará muy bien, por supuesto, pero creemos que ambas actuaciones, ya que no son capaces de ponerse de acuerdo respecto a que sea de forma coordinada y optimizando recursos, que por lo menos coincidan en el tiempo y se eliminen inconvenientes a los ciudadanos, a los turistas y a los empresarios que van a diario por esa zona y acceden..., esperan poder acceder sin aguantar dos obras que se continúen, sino que se solapen es lo más sensato, porque están en el mismo espacio geográfico.

Así que, bueno, si nos puede proporcionar otra información, se lo agradecería, porque para los malagueños y para los andaluces en general, es una obra muy importante.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con mucha brevedad, señora presidenta.

Efectivamente, en este sentido, quiero decir, no reprochar al Ministerio de Fomento, que ha estado, y a la Dirección General de Carreteras, por la labor de buscar un entendimiento, y se hizo el entendimiento. Lo que pasa es que pasaba necesariamente por la autorización final de Aena. Y Aena entendió que la solución que se planteaba le generaba, al funcionamiento del aeropuerto, metiendo tráfico en una determinada ronda, una glorieta, dificultades que para ellos eran supuestamente indigeribles.

Por tanto, el intento se hizo, no ha sido posible por la negativa de Aena, y cada Administración, también de forma complementaria, está actuando. El ministerio tiene la obra en proceso de adjudicación. Yo le doy fecha, para la licitación de la obra estará licitada antes de final de año. Y el proceso de licitación, respecto al inicio de obra y la adjudicación, saben ustedes que normalmente son cuatro meses entre que se inicia la licitación y se adjudica la obra por la necesaria concurrencia empresarial y la valoración de las ofertas que, lógicamente, se presenten, ¿no?

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001525. Pregunta oral relativa a la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Socialista, relativa a la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30.

Y para ello tiene la palabra la señora Ruiz, cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta. Buenas tardes ya, consejero.

La Consejería de Fomento y Vivienda, en el marco del Plan Andaluz de la Bicicleta, inició el pasado 11 de agosto la instalación de la pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30, estructura que permitirá enlazar el trazado existente del carril-bici del puente metálico de San Juan de Aznalfarache con la Red Ciclista de Andalucía.

Con el arranque de estas obras, se cumple el compromiso adquirido por el Gobierno andaluz con los alcaldes de San Juan de Aznalfarache y de Mairena del Aljarafe, y con los colectivos que venían reivindicando estas pasarelas, los colectivos ciclistas.

Se trata de una infraestructura altamente demandada por estos colectivos y por la ciudadanía de estos municipios que se desplazan a Sevilla a través de vehículos no motorizados, los cuales venían reclamando desde hace años una solución segura para atravesar los ramales de la autovía SE-30 que evitara el riesgo de atropello.

También cumple el Gobierno con el compromiso con el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta en la provincia de Sevilla, en que se incluye este proyecto que permite avanzar entre la conexión mediante un medio de transporte sostenible, limpio y saludable entre la capital sevillana y el área metropolitana en la zona del Aljarafe.

El Plan Andaluz de la Bicicleta, desde su aprobación en el año 2014, ha supuesto una inversión superior a los 25 millones de euros para la construcción de los 121 kilómetros de vía ciclista, fundamentalmente en las áreas urbanas y metropolitanas. De esta manera, la Junta de Andalucía muestra su compromiso y respaldo con el desarrollo del plan para seguir avanzando en la construcción de estas infraestructuras, para la sostenibilidad del transporte en las principales ciudades andaluzas.

Y mi pregunta es, señor consejero, ¿en qué consisten los trabajos que se están llevando a cabo por el Gobierno andaluz para la construcción de esta pasarela ciclopeatonal sobre la SE-30? ¿Y cuándo está previsto que se termine?

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Con mucha brevedad, efectivamente usted ha descrito muy bien cuál es el compromiso del Gobierno de Andalucía en relación con el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta. Esta es una obra especialmente importante porque está permitiendo o va a permitir, calculamos que a final de año estará operativa, conectar Sevilla, a sus 700.000 habitantes, con en torno a 300.000 habitantes que viven en la zona del Aljarafe, y es recuperar una vía de comunicación que va a permitir, ciertamente, contribuir a que los modos no motorizados, peatones y ciclistas, y peatones es una tradición larguísima, antiquísima, rota al final por la generación de la barrera que representó la SE-30, no se podía venir caminando de forma segura a Sevilla, con una distancia muy corta.

Por lo tanto, una vez terminada la obra, estamos haciendo una pasarela de 240 metros de longitud, una inversión de 1,2 millones de euros, no solo lo van a agradecer miles de ciclistas, sino miles de peatones, que van a tener también una vía rápida, cómoda, segura fundamentalmente, una inversión en salud. Cuando les facilitamos a los ciudadanos métodos de transporte, que puedan disfrutar de la ciudad e itinerarios seguros, al final acaban habiendo una mayor cuota de transporte no motorizado, peatonalizado y ciclistas, en el conjunto de movimientos en la ciudad.

La conexión desde el Aljarafe, desde San Juan hasta pasar la SE-30 va a conectar, dice el compromiso del Ayuntamiento de Sevilla, con la ejecución de otro ramal de red ciclista a través de la avenida Juan Pablo II, que en definitiva le permitirá conectar con el conjunto de la red ciclista de la ciudad de Sevilla, que es la más potente que hay en Andalucía.

En consecuencia, ciudad amable, itinerarios urbanos e interurbanos, conexión y recuperación de un modo de transporte que hace a las ciudades más amables, más sostenibles, un horizonte de futuro, en definitiva, que es lo que yo creo que en relación con la movilidad tenemos todos que plantearnos como objetivo. Por tanto, compromiso del Gobierno de Andalucía, compromiso del Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache, compromiso del Gobierno municipal de Sevilla para avanzar en ese objetivo que compartimos, que es una movilidad sostenible con una concurrencia de esfuerzo de todos.

Gracias, señora presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001526. Pregunta oral relativa a las obras de seguridad vial en la A-315, Jaén

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la siguiente pregunta oral en comisión, relativa a las obras de seguridad vial en la A-315, tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Millán Muñoz.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidente.

Consejero, la A-315 une dos grandes vías de comunicación: la A-32 y la A-92, a su paso, en este caso, desde los términos de Torreperogil a Baza.

Y les voy a hablar primero de la A-32. Es que es un ejemplo del castigo, nuevamente, del Partido Popular a Andalucía.

La A-32, esta que conecta la A-315, fue olvidada con el Gobierno de Aznar, desde el año 1996 al año 2004, y ha sido olvidada también por Rajoy. Se encontró todos los proyectos aprobados, incluso algunos licitados, y no ha hecho nada, o prácticamente nada, pero que sí ha hecho ralentizar las actuaciones que ya había comprometidas. Y ahora viene a decir que el tramo entre Úbeda y Torreperogil pues se llevará a cabo a partir, o en este caso estará ya para inaugurarse en el año 2019, a final de año. Por lo tanto, una mentira más y un engaño que hace continuo a los andaluces.

Y centrándome en esa A-315, que conecta la A-32 con la A-92, es una vía importante de comunicación, como le digo, así como lo es también la seguridad vial en Andalucía, fundamental en esta carretera y entiendo que también en toda la red de carreteras de nuestra comunidad.

Ya se está trabajando en un tramo entre Huesa e Hinojares, que conozco que la consejería está trabajando en ello para evitar también el riesgo que existe en este tramo, y en lo que se refiere a la travesía de Baeza es una intervención demandada por este municipio debido a que cruza todo el núcleo urbano, como bien conoce, llegando incluso a estar secuenciado o regulado por un semáforo donde solo pasa un vehículo, y es, por tanto, fundamental una actuación que mejore la situación actual en este municipio.

Hemos conocido que ya se han iniciado actuaciones durante este verano en esta travesía y por ello le preguntamos: ¿En qué consisten, consejero, estas obras que se están llevando a cabo en la A-315?

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como usted bien señala, esta carretera, este eje de comunicación entre la A-315 y lo que ha de ser la futura autovía A-32, cuando el Gobierno de España decida darle el impulso que necesita, con la A-92 sur, en la provincia de Granada. A su paso por la provincia de Jaén se va a ver beneficiada una población de en torno a cuarenta mil habitantes de los municipios de Torreperogil, La Iruela, Peal de Becerro, Cazorra, Quesada, Huesa, Hinojares y Pozo Alcón.

La actuación, que tiene un presupuesto de 1,2 millones de euros, consiste en una variante, una variante de población que va a aliviar notablemente el tráfico en el centro de la ciudad, que va a mejorar muy notablemente las condiciones de circulación, en términos de seguridad, sobre todo de vehículos pesados y de transporte agrícola, que iniciamos escasamente hace quince o veinte días, yo tuve la oportunidad de estar en el comienzo de la obra, en los trabajos de adecuación de los servicios afectados para iniciar inmediatamente la obra, y que ciertamente representa un compromiso, en este caso en la provincia de Jaén, dentro de un marco global de incremento de las acciones contenidas en el plan de actuaciones en materia de conservación y seguridad vial en el conjunto de Andalucía.

Y señalar que ha crecido el presupuesto 2016 respecto al 2017 en casi un 30%, un 29,6%, los recursos destinados a la conservación y a la mejora de la seguridad vial, que en el intervalo de dos años hemos crecido casi un 60%, lo cual es una cifra muy notable. Verdad que la red de carreteras de Andalucía es muy extensa, son 10.500 kilómetros de carreteras competencia del Gobierno de Andalucía, casi mil de ellos vías de alta capacidad, que requieren, lógicamente, una cantidad importante de recursos para mantenerlos en estado óptimo de circulación.

Señalaba usted también que estábamos en otra obra, en este caso con un millón y medio de euros de presupuesto, que también afecta al mismo eje, en la zona de Huesa e Hinojares, obra que empezará dentro de pocos meses porque ya está avanzada toda la tramitación administrativa para iniciar la licitación y adjudicar, por tanto, la obra.

En definitiva, un compromiso del Gobierno de Andalucía con el conjunto del territorio, con la mejora de la articulación, con el desarrollo de las zonas rurales, con la aportación que mejores infraestructuras hacen no solo para la seguridad y para la movilidad de los ciudadanos, sino también como una vía de estimular el crecimiento, el desarrollo económico y el empleo.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001564. Pregunta oral relativa a la conexión de la variante de Arriate

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, relativa a la conexión de la variante de Arriate, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, y para ello tiene la palabra la señora Molina.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, la pregunta esta viene a colación porque hace unos meses, no sé si recordará el consejero, que ya preguntamos en Pleno por la situación en la que se encontraba la obra de la vía conocida oficialmente como conexión de la Cádiz 4221-Setenil con la A-367 a Ronda, que es la variante de Arriate, que soslayaba el paso por el centro de la población de Arriate en la serranía de Ronda. Esa actuación se inició hace bastante tiempo y se interrumpió cuando estaba ya en un avanzado estado de ejecución.

El consejero de Fomento, usted, nos aseguró entonces que la dilación se debía precisamente a una petición que nosotros hacíamos expresamente en esa pregunta que hacíamos, que era: la modificación necesaria para adaptar el proyecto al debido respeto a la vía pecuaria número 5, cañada real de Osuna, o cañada verde, y que por tanto se había retrasado el final de la actuación, pero que se retomarían las obras durante el verano cuando se tuviese preparada la debida conservación de esa cañada real.

No se ha comenzado esa obra, y por tanto nuestra pregunta, porque nos la transmiten así desde la comarca, sería saber en qué estado está, por qué no ha comenzado y si se prevé que se retome en breve tiempo o no.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, vamos, yo no le responsabilicé del retraso en la ejecución.

[Intervención no registrada.]

Ah, bien, he querido entender que yo estaba diciendo en aquel momento que ustedes eran los responsables del retraso porque habían suscitado un tema que era de puro sentido común. Efectivamente, había que integrar el tema dentro de la vía pecuaria, la atravesaba, eso obligaba a hacer un modificado del proyecto, y

se barajaban dos hipótesis de hacer un paso inferior y otro superior. Al tratarse de una variante de nuevo trazado, y efectivamente estar muy frecuentado por ciclistas ha sido, ciclistas y peatones, en una zona además de un alto interés paisajístico, ha habido que hacer un proyecto, de forma que en el modificado se restituya la vía pecuaria, utilizando ambos márgenes de la nueva variante, incorporando los dos pasos, paso inferior y otro superior, de forma que se evite, lógicamente, el riesgo de accidente.

Pretendemos salvaguardar la vía pecuaria, el itinerario de todas las zonas de la Serranía de Ronda, deportistas, senderistas que la utilizan con frecuencia, de forma que los puntos de intersección con la carretera no sean un obstáculo para la seguridad.

Una vez que se culmine la tramitación del modificado, que en este momento está en los servicios jurídicos de la Agencia de Obra Pública, haremos lo más rápido posible las nuevas expropiaciones que hay que hacer, de forma paralela, y podremos licitar la obra. Calculamos que en torno al mes de diciembre podrán realizarse las obras.

Gracias, señor presidente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señor consejero.

Sí. Simplemente era, el interés era saber cómo estaba, si se había conseguido o no. Si dice usted que efectivamente la tramitación del modificado está hecha y solamente está pendiente de que el servicio jurídico lo corrobore, si se hacen las licitaciones a no mucho tardar, esperamos que nos pueda decir si será antes de final de año.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Este es el propósito de la consejería, que una vez que termine la tramitación que —le digo— solo está sujeta al informe de la [...] jurídica ya, el resto del proyecto está ya terminado, hay que hacer lógicamente las nuevas expropiaciones y una adenda al contrato de obras, pero los cálculos de estimación de tiempo, con toda la cautela que hay que tener, sabe usted que a veces surgen más dificultades de las que a uno le gustaría, pensamos que las obras puedan estar reiniciadas antes del mes de diciembre.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Acabamos el turno de preguntas y hacemos un receso para despedir al consejero.

Muchas gracias.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

[Receso.]

10-16/PNLC-000250. Proposición no de ley relativa al uso del suelo transmitido a Andalucía, en concepto de deuda histórica, en Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, vayan tomando asiento que empezamos con las proposiciones de ley..., proposiciones no de ley, perdón.

Señorías, por favor, empezamos con la primera PNL, propuesta por el Grupo Popular, relativa al uso del suelo transmitido a Andalucía, en concepto de deuda histórica, en Sevilla.

Para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Martínez, por siete minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

El Grupo Parlamentario Popular hoy trae una iniciativa en cumplimiento de un compromiso adquirido por el Gobierno de la Junta de Andalucía, y no es ni más ni menos que el uso de un suelo transmitido a la Comunidad Autónoma de Andalucía en concepto de pago de la deuda histórica, en concreto en la ciudad de Sevilla.

El 19 de marzo del año 2010 los gobiernos socialistas de la nación y de la Junta de Andalucía pactaron el pago de lo que se dio en llamar o de lo que restaba de «la deuda histórica», 784,21 millones de euros, y pactaron que esta cantidad no se hiciera en metálico sino en especie, en terrenos.

Una de esas parcelas que formaba parte de este conjunto de solares repartidos por la geografía andaluza se sitúa en Sevilla, en la denominada parcela «El Juncal», en la ronda del Tamarguillo. Se trata de un suelo urbano no consolidado, ubicado en el casco urbano de Sevilla, en un lugar estratégico, cerca de la avenida de La Paz, y con 18.193 metros cuadrados de superficie, en la que la comunidad autónoma tiene el 59% de la superficie en propiedad, con una edificabilidad residencial para ese porcentaje de hasta 13.000 metros cuadrados.

Y ocurre que, seis años más tarde de este pago, bueno, casi siete ya, ese suelo sigue sin desarrollarse y sigue ocioso, sin prestar la función para la que fue transmitido a la Junta de Andalucía.

La antigua Empresa Pública del Suelo de Andalucía, hoy denominada AVRA, se hizo cargo de este conjunto de solares cedidos a finales de diciembre del año 2011 con la misión de gestionar su comercialización y su venta. Sin embargo, desde esta Agencia de Vivienda y Rehabilitación en Andalucía, no solo no se ha puesto en marcha el desarrollo de los mismos, sino que tampoco se ha hecho ninguna iniciativa para cumplir con este mandato parlamentario. No se ha impulsado el desarrollo de los mismos y tampoco se ha impulsado la construcción de viviendas ni las dotaciones que con ello llevaba, que es la educación y la sanidad.

Con la aprobación de la ley estatal de rehabilitación, regeneración y renovación urbana se ha dado un vuelco importante a nuestra histórica tradición urbanística en favor de la rehabilitación de barriadas y de ciudades, en favor de barriadas degradadas, para que de alguna manera se puedan recuperar las mismas. Con esta ley se han evitado trabas a esta actividad y se han abierto nuevas posibilidades de fi-

nanciación y de ejecución de las actuaciones, favoreciendo también la entrada de la colaboración público-privada, aprovechando las plusvalías urbanísticas que se derivan de estas actuaciones, que van destinadas a financiar las mismas rehabilitaciones.

Así pues, la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, firmó un convenio con la Junta de Andalucía para la realización del Plan Estatal de Vivienda y Suelo. Y, después de cuatro años sin Plan de Vivienda en Andalucía, se aprobó finalmente el Plan Andaluz de Vivienda para esta comunidad. Sin embargo, actuaciones en solares de la deuda histórica, pues, han quedado absolutamente olvidados, y nadie, nadie se acuerda de estos suelos.

Pues bien, nosotros hoy aquí, con esta iniciativa lo que tratamos es de poner en valor tanto el decreto del plan estatal por el cual se establecen actuaciones muy potentes para la rehabilitación de barriadas degradadas en las periferias de las ciudades, y en Andalucía tenemos muchos casos, pero aquí, en la ciudad de Sevilla, desde luego estamos hablando de un solar en las inmediaciones de tres barriadas muy..., con muchas necesidades, como pueden ser la barriada de Los Pajaritos, la barriada de las Tres Mil Viviendas... Este solar se encuentra en las inmediaciones de estos barrios. Y, por lo tanto, puede suponer una actuación en la que, de alguna manera, sirva para las actuaciones de posible renovación de estas barriadas. Así se destinan, en el nuevo plan de vivienda, actuaciones para el fomento de ciudades sostenibles y competitivas, donde se destinan fondos a proyectos de especial trascendencia, actuaciones como ecobarrios y sustitución de infravivienda.

Como decía, este suelo en la ciudad de Sevilla ofrece una posición privilegiada, como es su posición en la prolongación de la calle Alhambra con la ronda del Tamarguillo, frente al centro comercial Alcampo. Este distrito sur ofrece una oportunidad muy importante para la regeneración de esas barriadas que hemos citado, tales como Tres Barrios, Amate o el Polígono Sur, con niveles de infraviviendas alarmantes.

Este espacio, además, constituye un paso obligado para equipamientos de uso público, como puede ser el equipamiento del centro de salud del Juncal, o también el de los centros de servicios sociales sitos en la avenida de la Paz. Y, lamentablemente, hoy los ciudadanos tienen que atravesar este suelo absolutamente inactivo.

Por eso, nosotros hoy llamamos la atención sobre la falta de actuación de la Junta de Andalucía, dado que es la titular mayoritaria de los terrenos, que tiene además las competencias exclusivas para la promoción pública de viviendas. Y que existen en este momento, tanto en el plan estatal como en el plan andaluz, herramientas suficientes para que la Junta de Andalucía garantice el derecho a una vivienda digna. Y, por tanto, nosotros le vamos a pedir con esta iniciativa que articule los mecanismos necesarios para poner en pie una operación pública, liderada desde lo público con las colaboraciones administrativas y público-privadas necesarias, pero que se derive a la construcción de un ecobarrio en la avenida de la Paz. Un barrio con las condiciones de eficiencia y sostenibilidad ambiental necesarias en este momento, en el siglo XXI, en la ciudad de Sevilla. Un barrio construido con la colaboración del ayuntamiento, con el ministerio y, como digo, con la iniciativa privada. Y todo ello, además, con la participación de los vecinos. Y todo ello para darle el destino previsto a lo que es el pago de una deuda histórica que, desde el Gobierno de Andalucía, estuvo muchos años reclamándose y que, finalmente, se pagó en este tipo de terrenos.

Por eso, esta iniciativa pide una serie de cuestiones, y es que este Gobierno solicite...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino.

... simplemente, solicite a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía que inicie los trámites oportunos para el desarrollo urbanístico y la construcción de viviendas a precios asequibles en este suelo. Que además, para ello, solicite al Ayuntamiento de Sevilla la colaboración para llevar a cabo este punto. Que abra un período de información pública, en el que estén, por supuesto, todos los vecinos, aparte de la exposición pública necesaria y urbanística para ello. Y que, finalmente, en Sevilla, se cuente con un barrio diseñado, eficiente y sostenible como requieren en este momento las necesidades de los vecinos y de las barriadas de esta ciudad.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos, y para ello empezamos con el Grupo de Izquierda Unida.

Tiene la palabra su portavoz, la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, nos encontramos ante una proposición no de ley que llevaba su tiempo macerándose en el inventario de la comisión, y que a su vez ya había sido objeto de debate hace unos años en el seno del Ayuntamiento de Sevilla. Ya, por aquel entonces, nuestro grupo municipal se abstenía. Y ese va a ser el sentido del voto que expresemos hoy aquí.

En el fondo de la problemática que nos ha trasladado la señora Martínez hay algunos elementos en los que coincidimos. El tema ha sido abordado varias veces en la Junta de Distrito Sur, y es cierto que los vecinos y vecinas vienen clamando por una ordenación y un desarrollo urbanístico de esta parcela que vendría muy bien a la zona y que, por extensión, le vendría bien a toda la ciudad. Pero también es cierto —y en la redacción de la PNL se traduce eso— que el ayuntamiento tiene un papel protagonista que jugar, como lo tiene en cualquier municipio en cuanto al diseño y al desarrollo de su ordenación urbanística.

Este tema, y lo del ecobarrio, que fue una palabra que lanzó Zoido en la campaña, tiene, si me permite, mucho de fuegos artificiales y poco de rigor. Y ya no voy a reproducir lo que ustedes bien cono-

cen de la posición de Izquierda Unida sobre la colaboración público-privada, y sobre lo de meternos en problemas de los que luego es muy difícil salir en términos económicos.

Por tanto, nosotros creemos que este tema, efectivamente, requiere de un abordaje que no debiera venir por parte de la Administración autonómica sin que el ayuntamiento tenga los deberes hechos. Compartimos que, en cualquier caso, el desarrollo debiera ser participado con los vecinos y vecinas... Pero aquí ya se apunta de manera expresa cómo debiera ser, en cuanto debiera ser vivienda; ya se apunta el tema del ecobarrio, aunque no se define con mucha solvencia a qué se refieren exactamente con ello, y no se cuenta con el parecer de un ayuntamiento que tiene la competencia para decidir cómo entiende que mejor debe distribuirse la ordenación urbana en el territorio de su localidad.

Por tanto, como le digo, reiteramos nuestra abstención, tal cual la hicimos en el Ayuntamiento de Sevilla en su día, y esperamos que, efectivamente, esto, con la participación real de los vecinos, y que ellos sean los que sienten las bases de cuál es el desarrollo que les parece más oportuno, desencadene una acción del ayuntamiento que permita hacer lo que los vecinos consideren necesario y de mayor utilidad en la parcela, y luego, en último lugar, se haga la negociación pertinente con la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Ciudadanos. Y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

Voy a posicionar al Grupo Parlamentario de Ciudadanos respecto a esta proposición no de ley del Grupo Popular, respecto a algo que afecta a todas las provincias en Andalucía, y que fue el pago de la Deuda histórica, que se cifró en su momento en 784 euros y que, en una gran parte —prácticamente, en todas—, se pagó a Andalucía por parte del Estado con suelos, edificios, solares y el traspaso de una sociedad estatal como fue AGESA, depositaria de los activos de la Expo del 92. Solamente se pagaron en su momento dos millones en metálico.

Uno de los principales hándicaps de haber recibido el pago de la Deuda histórica de esta forma es que más del 90% de los suelos que se han transmitido como pago de la Deuda histórica son no urbanizables. Con lo cual, se tendría que obtener una recalificación, siempre y cuando hubiera un interés en comprarlo y construir sobre ellos.

El problema de estos terrenos —y como decía, que es común a muchos y, en especial, a este que hablamos, de la parcela del Juncal A, en la ronda del Tamarguillo— es además los costes que está soportando la Junta de Andalucía sin tener una utilidad ese terreno a priori. Y es que, mientras no se ponga en uso, el IBI

se tiene que seguir pagando. Y urge, urge sin duda —vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley, ya lo adelanto— la utilización de estos terrenos. Y no solo por una utilización positiva que tenga un efecto positivo en la ciudadanía —en este caso, en la ciudad de Sevilla—, sino también para evitar estos costes y estos gastos que está asumiendo la Junta de Andalucía por todos estos terrenos y solares.

Yo he preguntado en otras ocasiones —no en esta comisión, sino en la de Hacienda— por un caso, el caso de mi ciudad, en Málaga, por el antiguo edificio de Correos, que está abandonado, es propiedad de la Junta de Andalucía y fue pagado como parte de la Deuda histórica. Y está sin vender.

No me voy a extender, porque el caso que se trata es el caso de Sevilla, de la parcela Juncal A, a la que se hace referencia, y que entendemos que se debe urgir a darle utilidad a ese suelo y a que no suponga una carga para la Junta de Andalucía. Eso implica, lógicamente, un acuerdo con el Ayuntamiento de Sevilla para sacar esa situación a este terreno, ponerlo en productivo —digamos— y que sea útil para los ciudadanos de Sevilla.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Podemos. Y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Dice la exposición de motivos de esta PNL que había una tradición histórica, urbanística, en Andalucía, y que se ha dado un vuelco a la misma por abordar la Administración con más entusiasmo la rehabilitación que la obra nueva. Al hilo de eso nos surge una reflexión que no tiene especialmente que ver con el caso particular que se plantea, de construir en el solar de la Deuda histórica, pero que nos parece pertinente. Porque, realmente, no creemos que esa historia y tradición urbanística sea ni demasiado relevante ni tampoco demasiado larga; más bien se desarrolló desde los años setenta del siglo pasado, hasta que finalmente se pinchó la burbuja, en el 2007, y no se ha caracterizado precisamente por ser de una calidad notable. Más bien lo contrario, resultado de un proceso exageradamente acelerado de construcción ligado a la especulación urbanística, lo que se ha obtenido tras el pinchazo de la burbuja ha sido un parque inmobiliario de escasa calidad en cuanto a la estancueidad de las viviendas, la eficiencia energética, el aislamiento acústico, térmico, etcétera, lo que lleva precisamente a la necesidad de abordar ahora buena parte de esas deficiencias, dedicando un esfuerzo inversor a paliar muchas de esas deficiencias constructivas del momento en el que se construía vorazmente.

Dejando de lado ese inciso, ese pequeño inciso, en relación a la rehabilitación, dice textualmente la PNL presentada a debate que «la antigua Empresa Pública de Suelo de Andalucía, actual AVRA, se hizo cargo de esos solares cedidos con la misión de gestionar su comercialización y venta. Sin embargo, no se ha im-

pulsado el desarrollo de esos mismos, de la dotación de vivienda, que sería la finalidad última de recursos de la Deuda histórica junto a los temas de sanidad y educación». Nos parece adecuado que se plantee ese uso de los solares que están a disposición de la agencia AVRA, para que se les dé el uso atendiendo al aprobado, hace ahora un año, Plan de Vivienda y Rehabilitación 2016-2020, con un programa de fomento del parque público de viviendas que sea en alquiler para su cesión en uso.

También nos parece muy atractiva la posibilidad de aplicar otros programas, como plantea el proponente, como el de fomento de ciudades sostenibles, destinando fondos a proyectos de especial trascendencia, como ya ha citado, lo de los ecobarrios, que suena estupendamente, o por ejemplo sustitución de infraviviendas.

La ubicación de ese solar, del citado solar, es de especial interés además por la ubicación de los barrios donde se inserta. Sin embargo, nos parece pertinente hacer una modificación en el punto 4, eliminando del mismo la alusión a la colaboración público-privada, como ya se ha citado por Izquierda Unida, teniendo en cuenta cómo en reiteradas ocasiones hemos puesto de relieve el tremendo perjuicio para las arcas públicas que suelen suponer esas colaboraciones. Y no hace falta extendernos mucho en explicar en qué consiste.

Finalmente, solicitar también la aceptación de otra enmienda de modificación del punto 2 de la PNL en los siguientes términos: «El Parlamento de Andalucía, que muestre su parecer favorable a que en el marco de las relaciones interadministrativas basadas en la coordinación y cooperación de las políticas públicas de suelo y en el respeto de la autonomía local, proponga al Ayuntamiento de Sevilla el estudio de utilidad y desarrollo de la referida parcela en el marco del próximo Plan Municipal de Vivienda y Suelo de la ciudad de Sevilla, que creemos que está actualmente en redacción, en el bien entendido que debe ser una premisa básica que haya una relación fluida y habitual en la que la consejería sea capaz de acordar con la instancia municipal el mejor uso y el mejor proyecto, siempre teniendo en cuenta, por supuesto, los procesos participativos con los vecinos, de tal manera que estos también sean protagonistas de las decisiones que afectan a la transformación del entorno en el que viven».

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra el señor Gómez. Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Que se desarrolle un suelo en Sevilla que ahora mismo no está urbanizado..., pues sí, claro. Siempre va a ser mejor tener infraestructuras que no tenerlas.

La pregunta está en cómo se desarrolla ese suelo, ¿se hace a través de iniciativa directamente pública?, ¿privada?, ¿semipública o semiprivada?, ¿en colaboración? Esas son las preguntas que se están poniendo aquí encima de la mesa.

Y una última reflexión, es decir, ¿nos corresponde a nosotros, como parlamentarios autonómicos, decidir el futuro de la ciudad de Sevilla?, ¿o directamente es competencia del Ayuntamiento de Sevilla y a su pleno municipal? Porque yo creo que ahí es donde verdaderamente están las competencias, ¿por qué?, ¿va a ser la Empresa Pública del Suelo de la Junta de Andalucía la que va a establecer un debate público en la ciudad de Sevilla? No creo que sea el instrumento ni político, ni institucional para hacerlo. Quien tiene que hacerlo —insisto— es el Ayuntamiento de Sevilla. Y el Ayuntamiento de Sevilla en estos momentos está negociando su convenio de colaboración con AVRA.

¿Que, evidentemente, las cosas pues llevan su tiempo? Pues es lógico, sobre todo además después del desastre total, por cierto, lo de ecobarrio es una promesa electoral del señor Zoido, que muy bien no le fue en las elecciones, pasó de 20 concejales a 11, o sea, que de credibilidad, cortito..., perdón, a 12. Ni tampoco parece que esa iniciativa que pusiera encima de la mesa haya levantado la expectación de miles y miles de sevillanos.

Miren, la realidad, y subyace, porque es muy fácil venir aquí: «Ahora, bueno, vamos a [...] una parcela al Ayuntamiento de Sevilla». No, es que yo creo, por eso digo, que el debate está donde tiene que estar: en el ayuntamiento, y sobre todo en poner encima de la mesa políticas instrumentales y funcionales para desarrollo del conjunto de la ciudad. Desarrollar en los parámetros que acaba de decir el Partido Popular esa parcela en esta proposición no de ley, a mí me parece, como mínimo, atrevido. Y conozco la zona perfectamente. Y habría que hablar con todos los vecinos para que estuvieran de acuerdo en esos parámetros que hoy hemos debatido aquí, porque yo ya digo de antemano que no, seguro. Hombre, pues ya nos conocemos cuando empezamos a hacer iniciativas, pero después todo el mundo nos lavamos las manos y nadie sabe nada. Por eso digo, que todo tiene que pasar de un consenso, de una consideración y de una participación a partir de un modelo que se diseñe en la institución, que es el Ayuntamiento de Sevilla.

¿Que el Ayuntamiento de Sevilla por qué no ha desarrollado esta parcela ya en el tiempo que lleva de mandato? Porque es que parte prácticamente de cero en el tema de vivienda, que digo yo, que tiempo ha tenido de desarrollar el señor Zoido, cuando era alcalde del Ayuntamiento de Sevilla, esa parcela. Estuvo cuatro años y sin ningún tipo de traba, ni burocrática ni institucional, tenía mayoría absoluta, ¿por qué no lo hizo? Ahora venimos aquí a hablar, en el Parlamento de Andalucía, de cómo se tiene que desarrollar esa infraestructura.

Datos, simplemente para que tengamos absolutamente las cosas claras de cómo se ha enfocado en el Ayuntamiento de Sevilla, en la época de Zoido, la vivienda y cómo se está enfocando ahora. ¿Que las cosas necesitan mejorar?, por supuesto.

En la época de Zoido, lo primero que hace cuando entra en el gobierno es suprimir Otainsa, la Oficina de información a inquilinos en situación de abuso. ¿Qué hace el gobierno socialista en minoría? La apertura de una Oficina Municipal por el Derecho a la Vivienda.

¿Qué medida plantea Zoido cuando llega al ayuntamiento? Derogar el Plan Municipal de la Vivienda. Hace pocos plenos se aprobó el Plan Municipal de la Vivienda del Ayuntamiento de Sevilla 2016-2020.

Y, entre otras cosas, el señor Zoido se dedicó en cuatro años a paralizar la adjudicación de viviendas sociales, ¿para qué?, para hacer los requisitos mucho más duros. Y no puso viviendas vacías que tenía el patrimonio del ayuntamiento a disposición de los vecinos, y esto no lo ha denunciado solo el Partido Socialista; lo denunció toda la oposición al completo en el ayuntamiento.

Entonces, claro, ahora venir aquí al Parlamento de Andalucía a decir que cómo se tiene que desarrollar una parcela, ecobarrio... Mire, yo creo que eso es mucho más serio, mucho más serio. Tienen que hablar las instituciones, no creo que sea nuestro papel de parlamentario el diseñar la ciudad, porque, por esa regla de tres, mañana me cojo yo un mapa y voy a desarrollar yo Málaga. Y me voy a poner a hacer aeropuerto, helipuerto, vivienda, piscina... No sería serio, ¿no?, que yo, como diputado por la provincia de Sevilla, me dedicara a diseñar Málaga, creo que hay que ser mucho más rigurosos.

Insisto —y termino mi intervención—, ¿que estamos a favor de que se desarrolle un suelo que ahora mismo no tiene ninguna utilidad para [...]? Sí. ¿Que el foro es esta comisión? No.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al cierre de la PNL con el Grupo Parlamentario Popular.

Señora Martínez, tiene usted la palabra por cinco minutos.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Voy a empezar por el último portavoz que ha hablado, y la verdad es que a mí me da pena, realmente me da pena que se hable con tanto desprecio y con tanto atrevimiento, además que lo único que pone de manifiesto es el desconocimiento y la falta de rigor.

Yo he traído... El Grupo Parlamentario Popular trae esta iniciativa desde el respeto más absoluto a las competencias, y de hecho lo que se propone es que, desde la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, se inicien los trámites oportunos para el desarrollo, se sitúe el debate en donde debe situarse, que es donde se ha hecho una cesión a esta comunidad autónoma de una serie de suelos en pago de la Deuda Histórica.

Decía el portavoz del Partido Socialista que no era el sitio donde debatir de esto. Pues, durante años, fue el lugar donde se estuvo debatiendo sobre la Deuda Histórica y el uso que se iba a hacer de los suelos.

Y, por lo tanto, creo que es oportuno, porque no sé si no ha oído que la titularidad mayor del terreno es de la Junta de Andalucía, ha sido la cesionaria, como pago de la Deuda Histórica. Además, tiene las competencias para promover las políticas de suelo, en coordinación, por supuesto, absolutamente respetuosa, institucionales y colaboración administrativa con los ayuntamientos, en este caso, con el de Sevilla, y en esos términos es en los que lo traemos.

Por lo tanto, ese no tan grande que ha dicho a esta propuesta, la verdad es que me duele porque me parece absolutamente irrespetuoso, porque es un no a los ciudadanos de Sevilla, y no hace falta poner aquí la defensa de la gestión del ayuntamiento. Ya el alcalde actual, pues, que se defienda. Ha dicho una sarta de inexactitudes absolutas, y ya solamente le voy a decir una cosa: los parlamentarios no nos tenemos que de-

dicar, evidentemente, al diseño de la ciudad. Yo lo único que traigo aquí es la exigencia, además, del cumplimiento de un diseño que ya está establecido, que se diseñó por la ciudad, por cierto, gobernada por el Partido Socialista en el año 2006, que fue el Plan General del año 2006 y que establecía que en este suelo se iban a construir 237 viviendas, además de espacios libres y equipamientos sociales.

Un plan general en el que se tuvo la oportunidad de que todos los vecinos de la ciudad de Sevilla participaran ampliamente, que fue aprobado por el Ayuntamiento de Sevilla y por la Junta de Andalucía, y, por lo tanto, eso es lo que estamos exigiendo con esta iniciativa, y es que se cumpla la propuesta que había establecida, que se aprobó por toda la ciudad de Sevilla, a la cual, además, se le daba un plazo de cuatro años para que se desarrollara, cuatro años que estuvo el Gobierno socialista y que no hizo absolutamente nada.

Y, por lo tanto, nosotros lo traemos, además, porque, y al igual que en tantas ciudades, también en Sevilla hay necesidades de vivienda. Más de 273 familias en riesgo de exclusión social están en este momento sin vivienda en los registros municipales, y más de 13.000 personas acudieron al sorteo, en la ciudad de Sevilla, para acceder a una vivienda.

Por lo tanto, nosotros creemos que es una propuesta absolutamente..., bueno, incardinada en lo que tiene que ser la colaboración institucional, en lo que tiene que ser la promoción y el liderazgo de una competencia pública desde la Junta de Andalucía y en lo que tiene que ser la colaboración leal con el Ayuntamiento de Sevilla, y así lo planteamos, en esos términos.

Por eso, bueno, pues, agradezco las manifestaciones de los grupos que han hablado. Izquierda Unida ha hablado de una cosa de fuegos artificiales. La verdad es que no sé a qué se refiere porque cuando, por parte del Gobierno del Partido Popular, se han hecho propuestas de este tipo, los fuegos artificiales terminaron en que se sustituyó una barriada entera, como fue Regiones Devastadas, de infraviviendas, por una barriada como fue la de Nuevo Amate. Y eso fueron realidades que empezó un Gobierno del Partido Popular, terminó el Gobierno del Partido Socialista, financió el Ministerio de Fomento, y eso se llama colaboración institucional, no fuegos artificiales y realidades disponibles para los vecinos.

Eso es lo que queremos que hoy se haga aquí con este solar de la Junta de Andalucía: que se ponga a disposición de los vecinos.

Decía Ciudadanos, y agradezco el apoyo que va a dar a la iniciativa, que hay muchos suelos que no son urbanizables. No es el caso, es un suelo perfectamente urbanizable, no consolidado, y entra dentro de las propuestas de consolidación de la ciudad compacta que hace falta en este momento desarrollar.

Yo hablo en respuesta también a las palabras de Podemos, de su portavoz. Ha dicho que suena estupendamente eso del ecobarrio. Pues, mire, yo creo que son ya términos acuñados en muchas ciudades europeas y que estamos ya a la altura de poder desarrollar ese tipo de actuaciones arquitectónicas, en las que se prime la eficiencia energética, en las que se prime la sostenibilidad de la barriada, que sean espacios habitables, espacios libres y que sean, además, a disposición de todos los vecinos.

Negociaremos las enmiendas y, finalmente, veremos la votación que resulta de la misma.

Nada más y muchas gracias.

Espero que, finalmente, esta iniciativa pueda salir aprobada y confío en la predisposición del Gobierno del Ayuntamiento de Sevilla, en este caso del Partido Socialista, y de todos los grupos, para que finalmente los ciudadanos puedan concluir lo que en el año 2006 ya se proyectó y se aprobó.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

10-17/PNLC-000255. Proposición no de ley relativa a la autorización de la práctica del puenting en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a autorización de la práctica del puenting en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía.

Esta proposición no de ley está propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista y tiene la palabra el señor Castellano.

Cuando usted quiera.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí, muchas gracias, presidenta.

Gracias, señorías, y bueno, a todos y a todas por estar hoy aquí también en esta comisión, que no es la que habitualmente, pues, asisto como miembro, pero que la cuestión que me trae es una cuestión que afecta, pues, a toda Andalucía, pero muy especialmente también a mi provincia, a Granada, y en concreto a un paraje como es el Puente de Tablate, lleno de historia, lleno de valores ambientales y también, cómo no, para la práctica de este deporte, esta práctica que tiene unos valores tanto deportivos como relacionados con el turismo activo, el turismo natural.

Lo que plantea el Grupo Parlamentario Socialista, con esta proposición no de ley, no es otra cosa que, como dice su título, que se regule lo que es la autorización de este deporte, de esta práctica de puenting en infraestructuras que, por eso es por lo que viene a Fomento, que son competencia, en este caso, de la comunidad autónoma, infraestructuras que tienen que ver, pues, con las carreteras, con las vías de comunicación, porque evidentemente hablamos, como indica la palabra, de la práctica deportiva, de una práctica en puentes, en infraestructuras como son los puentes.

Por eso, en primer lugar, pues, lo que hay que destacar es que no estamos hablando de algo anecdótico, de algo puntual, de algo muy minoritario sino que, cada vez más, el puenting es una actividad que mueve a miles de personas, de la cual, pues, hay también muchas empresas que viven, es una práctica deportiva que tiene detrás de ella, pues, un volumen de actividad económica que genera, pues, el turismo, y esta práctica, que es, sin lugar a dudas, destacada, y ello también, pues, motiva que podamos hablar y que debamos hablar de que es una actividad que genera desarrollo económico y desarrollo en un medio como en el que se ubica esta infraestructura, que vienen a ser, pues, normalmente, municipios rurales, zonas rurales, como es el caso concreto de Tablate, como les comentaba, en La Alpujarra granadina, en la puerta de entrada a La Alpujarra granadina.

Cierto es que no existe una regulación al respecto, aunque también es verdad que sí hay una regulación en el apartado de turismo, con el decreto que reguló en su día, por parte de la Consejería de Turismo y Deporte, los requisitos que tienen que cumplir las empresas que se dedican a la actividad de turismo activo y, dentro de ello, pues, las que se dedican al puenting.

Pero no existe una regulación en lo que tiene que plantearse como el uso de las infraestructuras y, por eso, ha habido algún que otro problema que se han planteado y que requiere que haya una normativa, una reglamentación que deje claro también no solamente lo que afecta a la práctica de la actividad deportiva, sino lo que afecta también al uso de la mencionada o de las mencionadas infraestructuras.

Y es por ello que, en virtud del interés que tiene para el turismo, para el desarrollo de las zonas en las que se practica, para también la actividad económica que genera para las empresas que se dedican a la misma, en virtud de todos esos intereses que confluyen y que nos parecen importantes y también, cómo no, a que se complemente la reglamentación en el apartado de las infraestructuras viarias, como ya lo es en el apartado del turismo, es por lo que hoy planteamos esta proposición no de ley, el Grupo Parlamentario Socialista, para el cual pedimos su apoyo y en el cual, pues, instamos a que, bueno, desde el Parlamento, al Consejo de Gobierno, a regular, mediante la norma reglamentaria que se determine, el uso especial de las infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía que reúnen los requisitos para la práctica del puenting, como el caso concreto que les comentaba, de Tablate, en Granada, y, en su caso, se estudien para su autorización de forma pormenorizada las solicitudes de las empresas andaluzas de turismo activo, con el objetivo de establecer un marco jurídico seguro, que compatibilice dicha práctica deportiva con el uso general y la seguridad vial en las infraestructuras viarias referidas.

Gracias, presidenta.

Gracias, señorías.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Felicitar al grupo proponente, también al tejido social que avala la iniciativa que nos trae el Grupo Parlamentario Socialista.

Compartimos, desde Izquierda Unida, la necesidad de tener una normativa específica y muy concienzuda que garantice la seguridad jurídica de las empresas que están ofreciendo este servicio a las personas a las que les gusta esta modalidad deportiva u otras, y entendemos también que para la seguridad de esas mismas personas, es necesario regular elementos como estos.

Daría para hablar mucho, porque hay una cantidad creciente de personas en nuestro país que tiene ganas de tirarse por los puentes, pero no es objeto de esta comisión, ni de este debate. Nuestro voto será positivo en cualquier caso, y, como digo y cierro como empezaba, felicitamos a las personas y a las empresas que van a poder beneficiarse de las modificaciones a que dé lugar esta proposición no de ley de salir adelante.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al el Grupo Parlamentario Ciudadanos, y para ello tiene la palabra su portavoz el señor Hernández. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

En Andalucía existen muchas zonas localizadas donde se realizan excursiones para realizar *puenting*. Sin duda, el puente de Tablate, en la localidad granadina de Lanjarón, es el gran referente en cuanto a la actividad de *puenting*, pero también hay otros como Zalamea la Real, en Huelva, como el embalse de San Rafael de Navallana, en Córdoba, y muchísimos más.

Sin duda esta proposición no de ley que vamos a votar favorablemente es el más claro ejemplo de que, desde la legislación, se puede incentivar la actividad económica.

Una regulación como la que se plantea en esta proposición no de ley puede aportar no solo seguridad a las personas que practican este deporte, lo cual es el primer punto por supuesto, es la máxima prioridad, sino también certeza a las empresas que se dedican a esta actividad. Al dar certezas, a concretar condiciones para regular esta actividad, estaremos reactivando, estaremos generando actividad económica, porque esta actividad además, no solo el servicio en sí de monitores etcétera, sino también consumo, restaurantes, bares, hoteles..., se pueden ver beneficiados por una regulación y un incremento, quizás, al haber una máxima seguridad, un incremento de esta actividad deportiva.

Lo que lamentamos es que no hubiera habido una regulación de este tipo antes, y se ha provocado... Esta falta de regulación ha provocado problemas en empresas que realizaban esta actividad. Se han producido, como sabemos, accidentes de graves consecuencias.

En definitiva, vamos a votar favorablemente y esperemos que esto sea el principio de una mayor actividad económica, una mayor creación de empleo en torno al *puenting*, no olvidemos, en unos paisajes, en una tierra, la nuestra, que es rica para la práctica de este deporte.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos. Y para ello, tiene la palabra el señor Moscoso. Cuando usted quiera.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, yo voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Podemos, en relación a esta proposición no de ley, para la autorización a la práctica deportiva en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía, que ya anuncio que va a ser favorable.

En primer lugar, manifestar nuestra coincidencia con la exposición de motivos, añadiendo que el *puenting*, como otro tipo de deportes de aventura, y tal como han señalado los anteriores portavoces, representa un elemento de especial interés deportivo, recreativo y un elemento de valor añadido para Andalucía, desde el punto de vista de la promoción del turismo rural, del turismo de naturaleza, como oferta complementaria a la actividad del turismo rural y, en suma, para el desarrollo económico del medio rural andaluz.

Para que se hagan una idea, con los precios actuales de saltos, que son en torno a 30 euros, y teniendo en cuenta los saltos que se efectúan lo largo de Andalucía anualmente, que son unos 50.000 saltos de media, pues se factura alrededor de un millón y medio de euros, aparte del efecto multiplicador que tiene el hecho de que se desplace la gente al medio rural a practicar deporte en todo lo que se ha señalado de alojamiento, restauración, *souvenirs*, artesanía, etcétera.

Compartimos que actualmente en Andalucía no existe más marco legislativo que el Decreto 20/2020, del 29 enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo, que se centra en cuestiones fundamentalmente relacionada con la responsabilidad civil, con las titulaciones, pero que no regula el objeto que plantea necesario regular esta iniciativa, y lo mismo ocurre con otras actividades, por ejemplo, la escalada, que está regulada..., bueno, está dependiente del marco de regulación de los espacios naturales protegidos y otro tipo de disciplinas, la bicicleta de montaña, que son comunes, ¿no?

En general, se trata de un objeto desregulado que necesita cuanto antes una regulación, y, ante la de desregulación, no se puede prohibir la misma. El Gobierno andaluz prohibió el *puenting* hace ocho meses en Granada, es decir, la solución no pasa por prohibir, la solución pasa por tratar de buscar una fórmula con la cual establecer el marco adecuado para regular su práctica, como se está haciendo hoy aquí. Igual es lo que hubiera debido de hacerse antes de prohibir ¿no?

En este caso, bueno, se prohibía porque se consideraba que era un bien de dominio público el Puente de Tablete y la otra infraestructura de la Junta en Granada. Y esta actividad pues, al no estar regulada, pues se desautorizó a la empresa de turismo activo a realizar saltos sobre el mismo, generando incertidumbre, además de graves perjuicios económicos para la misma y para el medio rural.

Y es curioso, como decía, que, cuando la Administración se encuentra con un problema, se limita a prohibir, en lugar de a dar soluciones, porque lo mismo ocurre, cuando decía antes con la escalada, pero incluso con el senderismo que, bueno, pues que por suerte se ha regulado en este Parlamento en los últimos meses, ¿no?

Y son actividades que se llevan realizando en Andalucía más de 30 años, pues eso, exactamente lo mismo ocurre con el *puenting*, que no es nuevo. En España se ha venido practicando con cierta regularidad desde principios los años ochenta, hace más de 30 años. Y la Administración española y andaluza van siempre por detrás de la sociedad para resolver estos problemas, porque el caso, había un Decreto de 2002 que autorizaba a la empresa a ofertar *puenting*, pero se prohibía el uso para su realización de las instalaciones y los equipamientos que son necesarios para realizar el *puenting*. Con lo cual, es un problema no resuelto y es una contradicción, una paradoja y algo absurdo.

Yo recuerdo que, en periodos en los que me he tenido que dedicar a evaluar políticas de desarrollo rural, por ejemplo, recuerdo una entrevista a unos empresarios de Alcalá de los Gazules, que decían: «nos están incentivando al grupo de desarrollo rural a montar una empresa de turismo activo, lo hemos montado, hemos recibido ayuda, pero ahora el Parque Natural de los Alcornocales nos prohíbe practicar..., desarrollar las actividades que son objeto de la oferta de servicio de una empresa de turismo activo».

Y hace poco vivimos otra contradicción, que fue pues que la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir prohibió el piragüismo en el Genil a la altura de Écija. Incluso le puso una sanción a una empresa..., a una asociación piragüista que estaba recibiendo ayudas para fomentar ese tipo de deportes. Y, bueno, es absurdo..., es decir, que hay muchas actividades que, como el *puenting*, necesita una regulación integral de toda la actividad, incluyendo el uso de las infraestructuras.

Por lo tanto, nos alegramos de eso, que se pongan las pilas, en este caso el Gobierno andaluz, buscando soluciones a través del grupo que lo sustenta, buscando soluciones a este problema, no solo prohibiendo. Y lo que sí pedimos es que no hagan como en la mayoría de las proposiciones de ley, que acabo ya, que las cumpla y que las implemente cuanto antes.

Eso es todo, muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, pues han pasado dos años y dos meses desde el fallecimiento, concretamente de la chica de 23 años que perdió su vida tras saltar el Puente de Tablate.

Veintiséis meses más tarde, el Grupo Parlamentario Socialista, que sustenta el Gobierno de la Junta de Andalucía, trae a Comisión de Fomento una proposición no de ley para regular este deporte de riesgo. La única normativa que existe, como ha comentado el portavoz del Partido Socialista, no va más allá de lo que se exige desde el punto de vista del turismo, que va en el sentido del seguro de responsabilidad civil, seguro de accidente, obligación de titulación de los monitores, uso de material homologado y ese tipo de cosas.

Si cumples estos trámites, pues ya te puedes registrar y te puedes tirar por el puente, y no solo eso, sino que puede hacer que se tiren del puente contigo. Ahora bien, lo que no hay nada recogido es ni dónde tirarse, ni cómo tirarse, ni cuándo tirarse.

Desde luego que el grupo parlamentario del Partido Popular, estamos a favor de poner en marcha medidas de control, protocolo de actuación, reglamento o como lo quieran llamar, cualquier cosa que redunde en la seguridad de quien practica este deporte, y no solo eso, sino evitar también que cualquier persona con muy pocos conocimientos se pueda tirar sin más.

Para esto, entendemos que la Administración no solo tiene que reglamentar, sino que tiene que involucrarse. Entendemos que debe crearse el derecho a usar el puente para así también poder regular cuáles son los puentes que cumplen las medidas mínimas necesarias para practicar el puenting, y en este mismo sentido establecer zonas de aparcamiento y lugares en los que puedan colocarse aquellos que practiquen puenting para evitar que interfieran en el normal tráfico, pero sobre todo para garantizar la seguridad vial.

Igualmente, facilitar los accesos a la parte baja mediante caminos, perseguir a las empresas pirata que no están registradas y que entendemos que disparan enormemente los riesgos que se corren al practicar cualquier deporte de riesgo.

Elaborar un protocolo de actuación en caso de emergencia para la propia Administración, pero igual que obligan a las empresas también entendemos que debería asegurarse no solo que lo tengan sino que después tienen recursos y capacidad para ponerlos en marcha, etcétera.

Esta PNL nos muestra el modo y la capacidad de gestionar del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Miren ustedes, solamente en Granada hay 14 empresas dedicadas a este deporte, 14 empresas que desde hace veinte meses, cuando la Consejería de Fomento argumentó que estas actividades en espacios públicos estaban prohibidas, se encontraron con un panorama más cuesta arriba y más oscuro que se añadía a la crisis existente en las zonas rurales. Una buena gestión para nosotros hubiera sido reglamentar esta situación de inmediato. Se deberían haber puesto a trabajar al día siguiente, es decir, el 22 de julio de 2015, para evitar otra tragedia y porque su inacción ha llevado a la destrucción del turismo de la zona y a pérdidas económicas muy importantes cuantitativamente en una zona como La Alpujarra, que tiene unas elevadas tasas de desempleo y que si de algo está necesitada es de un fortalecimiento y un fuerte apoyo al tejido productivo existente, esto si queremos que cumpla su función de generador de empleo y de riqueza, y no, como digo, de destruir el turismo.

Según declaraciones del propio sector, solo en el puente de Tablate y solo en saltos se generan más de ocho mil euros al día, incluso a veces más porque convergen no tres empresas sino hasta cuatro. A esto hay que añadirle, como ha dicho el compañero de Podemos, las pernoctaciones en hoteles, las comidas en bares, restaurantes, *souvenirs*, etcétera. Si esto lo multiplicamos por 30 días del mes, y después por los casi dieciocho meses que hace que se prohibió solo en saltos, se superarían los cuatro millones de euros. En septiembre del año pasado, la delegada de Fomento en Granada, Mariela Fernández, ya dijo que desde la Dirección General de Infraestructuras se estaba trabajando en un protocolo que tendría ámbito de aplicación regional, y que se estaba haciendo en colaboración con la Guardia Civil y de forma conjunta con empresas del sector.

La pregunta que se hace este grupo es: ¿Qué ha pasado en este año con esos trabajos?

Por supuesto que estamos completamente de acuerdo en que se regule el puenting y el resto de deportes de riesgo, porque creemos que se está llevando a la zona comprendida entre el valle de Lecrín, por poner un ejemplo, en La Alpujarra, a una situación desde un punto de vista turístico y económico insostenible.

Esta situación que estamos viendo de deterioro turístico es lo que nos hace hacer una enmienda *in voce*, porque en la reunión que ustedes tuvieron el 6 de julio parece ser que tenían previsto que si esto se aprobara hoy aquí iba a estar regulado antes de que finalizara el año. Nosotros en la enmienda que hacemos le damos tres meses más de plazo.

Nos gustaría hacer una enmienda justo en el párrafo, en el primer párrafo, bueno, el único párrafo en la primera línea cuando dice que «se tiene que regular», «en un plazo no superior a seis meses». Entendemos que si ustedes tenían previsto hacerlo antes de que finalizara el año, no tendrían ningún problema en admitirnos esta enmienda.

Eso es todo y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Redondo.

Para concluir, tiene la palabra el señor Castellano.

Cuando usted quiera.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí. Gracias, presidenta.

Bueno, ante todo, agradecerles a los distintos portavoces que han intervenido sus intervenciones porque creo que vienen a corroborar la necesidad de presentar esta proposición no de ley y el contenido de la misma, y el interés de esta comisión y de los grupos parlamentarios en que, lógicamente, pues se regule esta actividad en las infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía, el puenting, por el interés que tiene para la economía, para el turismo, para el deporte y por ser una actividad, por tanto, interesante que determina lo que ahora mismo es un vacío que existe, pues que se rellene desde el punto de vista de que haya la norma reglamentaria adecuada para que tengan seguridad quienes lo practican y los que se dedican a ello también, cómo no.

Bueno, tampoco me gustaría entrar en muchos detalles en la respuesta a la portavoz del Partido Popular, que creo que desvía totalmente la atención del cometido de esta proposición no de ley y se centra más en detalles y en cuestiones que no son esenciales, porque de lo que se trata es, señora Redondo, no de venir aquí a decir que si ha habido declaraciones, que si meses atrás, que si no sé qué. Pues, mire usted, yo creo que lo importante es: ¿hacía falta esto? Pues aquí está la propuesta que trae este grupo parlamentario y, por tanto, démosle utilidad a la política.

Y también es verdad que si un grupo u otro grupo, en el caso de ustedes me refiero, tenían conciencia hace tantos meses de que existía el problema, pues también podían haber traído a esta Cámara la iniciativa y la podían haber planteado, e igualmente hubiera sido razonable que lo hubieran hecho.

Por tanto, las cosas se plantean y se tratan cuando al final lo decidimos los grupos, fruto de, como también decía el señor Moscoso, pues de que haya habido reclamaciones y haya una demanda social, municipal, de los ayuntamientos, de la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra, en fin, de los agentes que en el territorio se han preocupado porque había un problema, como usted ha comentado, desgraciado problema, pero que no tienen nada que ver la práctica ni las infraestructuras, sino otro tipo de circunstancias, que no voy a entrar en ellas porque son materia judicial, y que en cualquier caso pues, insisto, no son lo esencial de lo que aquí hoy se plantea. Lo más importante y lo que nosotros queremos es que se haga lo que el Gobierno ya ha

manifestado y queremos que quede como un compromiso y como una demanda de este Parlamento, que es que haya una reglamentación, que haya una norma que regule el uso de esas infraestructuras, que complemente a la norma turística y que les dé esa seguridad a los que practican el deporte, a las empresas, a los que se benefician de los rendimientos y de los réditos que genera esto en el territorio, y que por tanto hacen que sea una actividad interesante.

Y, en ese sentido, y con esa parte positiva yo me quedo, y por eso le agradezco su interés y no tenemos ningún inconveniente, señora Redondo, en asumir esa enmienda *in voce* de que, para establecer ese plazo, entiendo, de seis meses, porque nos consta que la diligencia del Gobierno a la hora de resolver, seguro, esta demanda de los grupos parlamentarios y este grupo proponente va a dar cabida a ese marco temporal que el Grupo Popular plantea.

Por tanto, insisto, les agradezco a todos su apoyo y creo que hoy será, hoy vamos a dar una buena noticia al sector y a los que practican este deporte y a los municipios que están afectados.

Muchas gracias, presidenta. Gracias, señoría.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellano.

¿Hay algún problema para admitir a trámite la enmienda?

¿Algún obstáculo? Ninguno.

Pues, nada, muchas gracias.

10-17/PNLC-000263. Proposición no de ley relativa a la bonificación para pescadores jubilados y mejoras en el puerto de Carboneras, Almería

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera proposición no de ley, propuesta por el Grupo Ciudadanos, relativa a bonificación para pescadores jubilados y mejora en el puerto de Carboneras, Almería.

Para ello tiene la palabra la señora Bosquet, por un tiempo de siete minutos.

Cuando usted quiera.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchísimas gracias.

Bueno, pues trae Ciudadanos hoy esta proposición no de ley que esperemos que cuente con el apoyo de todos los grupos, y es producto de una visita que realizó este grupo al puerto de Carboneras, con la reunión de, tuvo también una reunión con esos pescadores jubilados que se encuentran en esta población, pero imagino que, igual que en esta población, esos mismos pescadores jubilados estarán en todos los puertos de Andalucía.

Y, bueno, yo en su momento, porque esta pregunta se llevó a cabo, esta proposición no de ley viene de una pregunta previa que se le hizo al consejero, y yo, la verdad, es que al consejero en esa intervención, igual que a los miembros de esta comisión, pues los invitaría a que fueran al puerto de Carboneras, que, aparte de ser una población tremendamente maravillosa, sí es verdad que tenemos un puerto que, la verdad, es que, poco más o menos, es un poco tercermundista.

A esta situación, pues la verdad es que estos pobres pescadores jubilados que llevan toda su vida dedicándose a la mar, hoy día sobreviven como pueden con su pensión, y siguen ejerciendo su actividad, obviamente, porque la mar es su pasión, y tampoco hay que olvidar que en estas épocas de crisis pues también, quiera que no, viene a ser un pequeño complemento y a la misma vez pues todos sabemos que muchas veces los jubilados, repito, que en estas épocas de crisis han sido los que han venido sacando a las familias andaluzas adelante.

En este puerto de Carboneras existe un agravio comparativo al igual que en otros puertos de Andalucía. Por poner un ejemplo, ahí están los barcos que pertenecen al club náutico, embarcaciones de recreo, que esos barcos están amarrados a un pantalán, y que por ejemplo tienen servicio de luz y de agua. Y estos barcos, por ejemplo, pagan una media de 340 euros. Mientras que estos pescadores jubilados, que tienen sus barcos amarrados a las escolleras, las escolleras, para que lo entiendan, son las piedras, sin ningún tipo de servicio ni acceso de luz, teniendo que acceder a los mismos como pueden, habiéndose hecho verdaderos chiringuitos, la verdad es que, repito, sería interesante que fueran, pues pagan simplemente por tener su barco en la mar, no por otra cuestión, porque repito que no tienen ningún tipo de servicio, pues una media de 420 euros. Estamos hablando de unos 80 euros más que obviamente, para una pensión de jubilación y teniendo en cuenta la carestía de la vida, pues la verdad es que agrava bastante su situación.

Esos accesos que tienen estos pescadores son totalmente imposibles, son precarios, como decimos. Y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía parece que mira para otro lado, porque, como digo, este puerto carece total y absolutamente de una limpieza y, como digo, pues le dan un aspecto totalmente decadente que impide esa proyección económica y social que debiera tener este puerto de Carboneras.

Este agravio del que hablamos también, lamentablemente se produce con respecto a otras comunidades autónomas, porque en otras comunidades autónomas se paga infinitamente muchísimo menos por esa tasa de atraque al puerto y, también encima, se bonifica a aquellas personas que han cotizado en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores de la Mar. De ahí que por eso, en esta proposición no de ley, pues uno de los puntos sea precisamente llevar a cabo todas las actuaciones necesarias para que se pueda aplicar esta bonificación.

Cuando yo le pregunté al consejero, por ejemplo, con respecto a esta cuestión, ellos dijeron que estaban actuando conforme a la legalidad. Y eso es así porque el artículo 56 de la Ley de Régimen Jurídico de los Puertos de Andalucía así lo dijo. Pero él mismo lo vio como una situación injusta y que tenía que ir cambiándose.

Y le voy a poner un ejemplo. Por ejemplo, en este último año, desde el año 2016 al 2017, se ha incrementado de forma inexplicable un 34%, una subida adoptada de forma totalmente unilateral, que los pescadores decidieron en su conjunto no pagar, pero, claro, se vieron de pronto diciendo con una respuesta por parte de la citada agencia, diciéndole que entonces daban por resuelto el contrato y que, obviamente, si no podían tener barcos, que no lo tuvieran o que lo tuvieran no sabemos dónde. En fin, de esa manera se les ha tratado a esos señores.

Y es que es más, desde el año 2011 hasta el 2017, pues tenemos que esa tasa se ha incrementado en un 107%, un 107%. Por ejemplo, una embarcación, y estas son cifras reales, que en el año 2011 pagaba 324 euros, en este 2017, 673 euros. Y ¿ese incremento se ha justificado de algún modo? Pues no, porque ese incremento se ha justificado simplemente con una subida, porque nosotros entendemos que cuando hay una subida de una tasa obedece, lógicamente, a haya algunos servicios que financiar. Pero es que en este caso no hay absolutamente nada: no tienen toma de luz, no tienen servicios ni siquiera donde poder hacer sus necesidades, no tienen posibilidad de acceso a sus barcos, sino que directamente de las rocas van..., y se han hecho verdaderas filigranas para poder llegar a los mismos.

En fin, que lo que creemos es que ese artículo, ese artículo 56 al que se refirió el señor consejero cuando esta diputada le hizo esta pregunta referente a este tema, del puerto de Carboneras, pues yo lo que tengo que recordar es que precisamente este artículo 56 dice: «constituye el hecho imponible la entrada de embarcaciones deportivas y de recreo en las instalaciones portuarias que den lugar a la estancia de las mismas con derecho a utilización, en su caso, de accesos, balizamiento marítimo, obras de abrigo, zonas de fondeo, así como otro tipo de instalaciones». Pues bien, esa legalidad lamentablemente no se cumple, porque es que estas instalaciones, como digo, son totalmente inexistentes.

De ahí que lo que se pida en esta proposición no de ley entendemos que es primeramente una cuestión que es meramente del puerto de Carboneras. No pedimos grandes obras, si es que nosotros..., estos pescadores no quieren grandes obras. Es verdad que también el señor consejero hizo referencia a ese proyecto, que ha salido publicado en el *BOJA*, que se espere una inversión, pero una inversión también de fondos privados, pero eso no va a llegar. Si es que lo único que se pide es, por lo menos, que se tengan unas insta-

laciones mínimas, esos servicios donde poder hacer sus necesidades, esos puntos de luz, el hecho de que se construya la posibilidad de poder acceder desde las escolleras a sus embarcaciones. En fin, que de algún modo esté justificada esa tasa que se paga y no simplemente tener el barco en la mar.

Y luego, la segunda cuestión que se pide en esta proposición no de ley, obviamente también es una generalidad para todos aquellos pescadores andaluces que están jubilados. Entendemos que es una cuestión que es de recibo. Creo que las personas que han estado toda su vida trabajando en la mar, que lógicamente tienen esa pasión y a veces también esa necesidad, porque necesitan llevar también acabo, como hemos dicho antes, una actividad también complementaria para poder simplemente completar su pensión, y en base a lo que he dicho...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, vaya terminando.

La señora BOSQUET AZNAR

—Concluyo.

Bueno, pues llevar a cabo, como hemos dicho, todas las actuaciones necesarias para que se pueda contemplar algún tipo de bonificación o reducción en esa tasa para aquellas personas que estén jubiladas y han estado cotizando en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores de la Mar.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para su posicionamiento, como no está el grupo de Izquierda Unida, pues el Grupo Parlamentario Podemos, la señora Molina Cañadas.

El señor MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, adelantar a la proponente de esta PNL nuestra posición favorable. Votaremos a favor porque nos parece muy pertinente, porque es verdad que hace años que los diferentes sectores que comparten las instalaciones del puerto de Carboneras, pesqueras, deportivas, embarcaciones turísticas oficiales, demandan la modernización del mismo. Actualmente, conviven 200 embarcaciones en esas infraestructuras que, como ha dejado patente la proponente, están obsoletas, faltas de muchos servicios, que no se han visto modificadas desde el 1991, tal y como relatan en la PNL que hoy nos trae a debate el Grupo de Ciudadanos.

Se ha estado trabajando además, desde hace un tiempo, en un proyecto de reordenación del puerto que incluiría la construcción de una nueva dársena náutico deportiva. Pudimos leer en prensa que la intención de la

Consejería de Fomento era que el proyecto saliera a licitación antes de finales de octubre. Lo confirmó el propio consejero en una visita que hizo a Vera. Lo que aún no ha confirmado es si se licitarán por separado la construcción y gestión del puerto y la explotación de la zona comercial aneja al mismo que también se pretende construir.

Pero entendemos que no es eso lo que solicita en esta PNL el Grupo de Ciudadanos, donde lo que se refleja es una preocupación que compartimos, además, con el estado de abandono que tienen las instalaciones actuales, no otras que se pretendan construir.

Lo que entendemos es que esta dejadez se debería solucionar antes de plantear ampliaciones o construcciones de dársenas deportivas. Nos parece más importante, sin duda, la conservación y el buen estado de las instalaciones existentes, las del puerto pesquero, donde son los trabajadores de la mar los que deben tener unas condiciones mínimas de trabajo.

Y lo entendemos así, porque lleva mucho aportando una tasa por el atraque de sus embarcaciones. Y ello no ha servido hasta la fecha para que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía devuelva lo recibido a consecuencia de esas tasas de los pescadores y las cofradías, en forma del mantenimiento de los servicios mínimos que se precisan para el buen estado y el buen funcionamiento del puerto existente.

El caso es que parece que la Agencia Pública de Puertos ha visto más interesante una construcción nueva, ampliación del puerto, en lugar de regenerar o rehabilitar el que ya hay. Y tras el periodo inicial de alegaciones, que empezó el año pasado, en abril del 2016, la agencia elaboró el documento de revisión y adaptación del proyecto básico que, en febrero de este año, volvió a ser expuesto al público, y cuyas alegaciones fueron resueltas en abril, entendemos que ya están en una fase bastante avanzada.

Entre las principales modificaciones de ese proyecto base, la Agencia Pública de Puertos destaca la necesidad de dotar a la infraestructura de un diseño que refleje una mejora en la integración con la trama urbana, ese concepto tan en boga de puerto ciudad que no nos queda claro en qué se traduce, y si realmente tiene interés.

El caso es que, resultado de ello, además de los usos pesqueros y náuticos recreativos, el proyecto incluye esa zona comercial citada en la zona colindante con la carretera del faro de Mesa Roldán. Esperamos que el proyecto resultante de ese proceso sea riguroso en los aspectos ambientales y de seguridad.

Por otro lado, y en relación a la situación en la que se encuentran los pescadores y que cita la PNL, los jubilados, esos que llevan trabajando de la pesca artesanal y sostenible desde siempre, esperamos asimismo que se atienda esas necesidades, que sean puestos sobre la mesa, que son bastante pocas, como austeras son, en general, sus vidas y porque ha llegado el momento en que se les retorne algo de lo que ellos ya han dado a la sociedad con su actividad, por ejemplo, en forma de esos bonos que aligeren sus cargas, como bien propone esta proposición.

En definitiva, el sector pesquero carbonero merece unas instalaciones dignas y también merecen un trato digno los pescadores ya jubilados que merecen un reconocimiento a su trabajo durante los años que han estado activos y, por tanto, que se les ofrezca ese mínimo beneficio o privilegio que les permita continuar disfrutando de lo que han hecho siempre, salir a pescar aunque ya sin la necesidad de traer el sustento a casa. Que se les reduzcan las tasas para la estancia de sus embarcaciones en el puerto es lo mínimo que deberían esperar, después de tantos años de esfuerzo.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para el posicionamiento del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Romero.

La señora ROMERO MOJARRO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, esta PNL pivota sobre dos ejes fundamentales: uno, que resulta total y absolutamente impresentable que se estén cobrando tasas a ciudadanos andaluces por servicios que no reciben. Resulta impresentable pero, además, particularmente odioso cuando eso ocurre, precisamente, con personas que están jubiladas y que realizan pues una labor que realmente lo que hace es complementar sus escasos y exigüos recursos como consecuencia de esa situación de jubilación.

Y el segundo pivote de esa PNL es, evidentemente, el reconocimiento a una vida de trabajo, el reconocimiento a una vida de trabajo en una materia o en un aspecto tan importante como es para Carboneras, por ejemplo, el tema de la pesca.

Nosotros, evidentemente, votaremos a favor entendiendo que se les debe, como mínimo, ese reconocimiento a los pescadores jubilados de Carboneras.

Carboneras es la garante de una de las artes de pesca más importantes, más respetuosas con el medio ambiente que se tienen en nuestra tierra, en palangre.

El 80% de la flota de palangre de toda España está radicada en Carboneras y estos pescadores jubilados que han tenido que afrontar situaciones muy complicadas a lo largo de su vida han mantenido vigente, viva esa tradición milenaria, impactando también en el sector productivo de Carboneras, hasta 300 familias viven del palangre, y manteniendo viva una tradición que es la más respetuosa con el medio ambiente de todas las tradiciones pesqueras que hay en nuestra tierra.

Hablamos de un arte que establece a través de una serie de cebos la posibilidad de que se discrimine no solo la especie de la captura que se realiza, sino incluso el calibre, el calibre de esa captura.

Un arte de pesca que, además, se ha venido desarrollando en situaciones cada vez más difíciles, los últimos datos que tenemos es que la Unión Europea, en el último año, solo ha permitido la captura de 250 toneladas de atún rojo. Tan poco rentable ha sido la cuota establecida con la Unión Europea que incluso se ha tenido que subarrendar a empresas de fuera, que subcontratar a empresas de fuera la captura del atún rojo, en solo dos días se terminó el nivel de capturas que había..., que estaba permitido y que, además, han tenido que lidiar con la competencia desleal de pequeros marroquíes y tunecinos que utilizan redes de deriva y que, además, para más inri, exportan a España y a la Unión Europea sus capturas, hasta 80.000 toneladas que se exportaron en el año 2014.

Todo esto sirve para ilustrar las dificultades económicas que han tenido a lo largo de su historia los pescadores de Carboneras y el hecho de que, efectivamente, lo menos que podemos hacer desde la Administración y, lógicamente, desde esta Cámara, que es la representación de todos los andaluces, es, pues, establecer algún tipo de reconocimiento, algún tipo de reconocimiento para esa dura vida que han tenido que llevar adelante.

Evidentemente, nos parece que está plenamente justificado el hecho de que se establezcan bonificaciones o reducciones teniendo en cuenta y reconociendo esas condiciones que han tenido que afrontar a lo largo de su vida y las condiciones que tienen ahora mismo también, qué menos que ese pescador retirado pueda mantener ese barquito para poder salir todavía a la mar cada vez que lo necesite o que simplemente lo quiera. Y, evidentemente, qué menos que la Administración cumpla dando servicios como consecuencia de esas tasas que se cobran, ¿no?, que se arreglen esas escolleras y que se establezcan todas las instalaciones que son necesarias para, en definitiva, disfrutar de nuestras instalaciones portuarias.

Yo tengo que decir que, efectivamente, nosotros vamos a votar a favor de esta PNL, pero no puedo terminar sin dejar de señalar que todas estas cuestiones, todas las discriminaciones que se producen, todos los planteamientos que derivan en injusticias como consecuencia del no establecimiento de un sistema homogéneo y actualizado, en fin, de las condiciones de los puertos de Andalucía podrían haberse solucionado si la Junta de Andalucía hubiese aprobado de una vez el Plan Director de Puertos, un plan que llevamos esperando desde el año 2013 y donde deben incluirse todas estas cuestiones, en vez de obligarnos muchas veces a los representantes de los ciudadanos a ir elaborando y presentando propuestas aisladas para ir solucionando esas circunstancias.

Así que yo, simplemente, dar la enhorabuena a Ciudadanos por la iniciativa que han presentado y anunciar que votaremos a favor.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del Grupo Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Romero Mojarro. Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta. Buenas tardes ya.

Ante esta iniciativa que trae hoy a comisión Ciudadanos, en principio, pues quiero detallar los antecedentes con respecto a este tema, para luego centrarme en las distintas propuestas de modificación que han sido presentadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, para terminar justificando y argumentando dicha propuesta para dejar constancia, ante esta comisión, de que se está en el tajo con el fin de dar respuesta al colectivo de jubilados de la mar.

Y, pasando a los antecedentes, decir que el proyecto y tramitación previa para la construcción de un tercer puerto en el término de Carboneras se basó en una demanda del sector pesquero de disponer de una infraestructura para su flota.

Los informes previos vinculantes ambientalmente pues limitaron la infraestructura a unas de muy pequeñas dimensiones que, transcurridos los veintiséis años, pues se ven que son insuficientes y que, además, al ser tan demandadas por la flota, como pueden ser la náutico deportiva o como el otro sector, el sector turístico recreativo, además de la ya existente, dada la existencia del Parque Natural Cabo de Gata, pues hace que el puerto pues es quede pequeño.

La agencia lleva varios años estudiando una importante reforma de este puerto de Carboneras, de forma pues que sea posible incrementar esta capacidad para dar servicio a la flota náutico deportiva.

La propuesta está siendo permanentemente analizada en ámbitos sociales y profesionales, con demostrado interés en lograr una amplia participación pública y atendiendo a los criterios municipales y de dominio público marítimo-terrestre y aquellos que se emiten con carácter vinculante.

En relación al pago de las tasas, por la utilización del puerto de Carboneras, se le señala que se deben aplicar en virtud de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Es a partir del año 2015, en un importante proceso de regulación de las condiciones reales de estancia de los barcos y de los servicios, es cuando incluso se tiene en cuenta que, trasladándose de sitio, intentan mejorarles la situación de esta vía.

En relación al incremento de las tasas, en el año 2007, también quería decir que, excepto que hayan cambiado a un barco de mayores dimensiones o se hayan trasladado de sitio y teniendo mejores servicios, las liquidaciones solo se han incrementado en un 1,2%.

Y en lo que estamos actualmente es en que la ley actual pues no tiene prevista ninguna excepcionalidad para el colectivo de los jubilados de la mar.

Entonces, conocedora de estas circunstancias, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía pues ha solicitado una introducción de unas normas al anteproyecto de Ley de Presupuestos, modificando la Ley 21/2007.

Y la propuesta presentada de esta modificación paso a leerla detalladamente para que quede constancia de lo que queda registrado: «A las personas con contrato base que tengan reconocida una pensión contributiva por jubilación reconocida en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, conforme a la Ley 47/2015, de 21 de octubre, Reguladora de la Protección Social de las Personas Trabajadoras del Sector Marítimo Pesquero, se les aplicará una bonificación de la tasa del 25% en atraques no predefinidos y del 50% en atraques predefinidos. En el supuesto de que estas personas pasaran a ocupar, con la misma embarcación, de un atraque no predefinido a uno predefinido en el mismo puerto, la aplicación de esta bonificación tendrá como límite el importe de la tasa T5, que, hasta el momento, se venía devengando por el atraque no predefinido».

Esta modificación tiene por objeto la aplicación, como podéis haber visto, de una bonificación a las personas que tengan reconocida una pensión contributiva por jubilación, reconocida en el régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores de la mar, para proteger la permanencia de dicho colectivo en los puertos, ya que estamos viendo que está siendo minorada por la crisis económica y el incremento de las tasas portuarias. Y no queremos que sean obligados a abandonar los puertos deportivos o atracar embarcaciones en las zonas que no están autorizadas.

Entonces, por ello queremos dejar claro que para nosotros es muy importante también el protagonismo del sector pesquero sobre estas instalaciones, y conocemos su permanente demanda.

Partimos, por tanto, del reconocimiento de este colectivo como usuario histórico del puerto, y si bien consideramos que se deben establecer las condiciones necesarias para ser identificados para poder atender a esa bonificación.

Entonces —por resumir—, las medidas serían dos: una, que el colectivo disponga de una bonificación especial del 25% en la modalidad de atraque no predefinido y, por otra parte, promocionar que este tipo de

usuarios, jubilados de la mar, que tengan la opción de, por el mismo precio que están utilizando en un atraque no predefinido, poder pasar a un atraque de predefinido, y además que, con ese cambio, pues tengan como mínimo un descuento del 50% en la modalidad de atraque de predefinido. Es decir, que manteniendo los importes de las tasas [...], tengamos en cuenta siempre que son...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ROMERO MOJARRO

—Sí, sí, ya voy terminando, señoría.

... personas jubiladas con escasas rentas, que puedan utilizar las infraestructuras públicas, mejorando las condiciones de accesibilidad, y por tanto de seguridad de estas personas con edad avanzada.

Por último, con su permiso, he presentado una enmienda *in voce* —quiero presentarla, perdón— al primer punto, que sería sumar, además de lo expuesto por Ciudadanos, «que siga atendiendo a la solicitud que, desde la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, se ha realizado para la introducción de unas normas en el Anteproyecto de Ley de Presupuestos, relacionadas con la modificación de la Ley 21/2007».

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cerramos esta proposición no de ley con la intervención de la portavoz del Grupo Ciudadanos, la señora Bosquet.

Tiene usted la palabra.

La señora BOSQUET AZNAR

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Bueno, en primer lugar, darle las gracias. Y yo creo que no es en nombre de este grupo sino en nombre de todos los pescadores jubilados de Andalucía y especialmente en nombre de los pescadores de Carboneras, porque creo que se van a llevar una alegría tremenda con el apoyo unánime que han tenido todos los grupos. Con lo cual, de verdad, que yo se lo agradezco, pero no por este grupo, sino en nombre de ellos, porque la verdad es que la situación que padecen, concretamente los de Carboneras, es totalmente lamentable.

A la portavoz de Izquierda Unida, perdón, de Podemos, pues darle infinitamente las gracias. Yo creo que ha entendido, con claridad meridiana, el espíritu de esta proposición no de ley. Es verdad que ella ha habla-

do de ese proyecto de reubicación, pero ella misma lo ha expuesto diciendo que el espíritu de esta proposición de ley no es esperar a una obra inmensa, ni muchísimo menos, si es que es incluso menos lo que se pide. Son unas mínimas condiciones dignas para estos pescadores. Y no vamos a esperar a un proyecto que todavía ni se le espera, ni parece ser que llegará, y máxime cuando se busca también una inversión privada. Con lo cual, lo que queremos es una cosa infinitamente más sencilla, lo que demandan estos pescadores es una cuestión infinitamente más sencilla, que es el hecho de esas obras necesarias para poder acceder a esas embarcaciones, y que se realicen instalaciones de suministros de luz y agua, así como una instalación de aseos, es decir, simplemente darles la dignidad que entendemos que se merecen. Con lo cual, agradecerle mucho su intervención, porque, repito, que creo que la ha entendido con bastante claridad.

Se hablaba también de una dejadez, y es verdad que esa dejadez es así. Basta visitar ese puerto para que quede patente y palmario esa dejadez; una dejadez que también se traduce, por ejemplo, en la construcción de un centro de estudio, de un observatorio de estudios marinos que se construyó hace años, que costó un dineral, y que, a fecha de hoy, está cerrado a cal y canto. Con lo cual, no vengán ustedes a pretender llevar a cabo grandes obras, cuando a lo mejor, muchas veces, las cosas son más sencillas, y con una mejor gestión pues se puede dignificar y mejorar la vida de muchos ciudadanos. Y probablemente si la inversión que costó ese edificio, que hoy en día está cerrado, se hubiera llevado a cabo en mejorar las condiciones de vida, que es lo que realmente usan ese puerto, pues quizás esta proposición no de ley hoy en día no estaría debatiéndose en este Parlamento.

Al portavoz del Partido Popular agradecerle igualmente la intervención. Estoy..., vamos, estamos muy satisfechos en este grupo, porque creo que los grupos han entendido precisamente el espíritu de esta proposición.

El señor Romero también lo ha clavado en su intervención, porque ha dicho que es verdad que se pagan tasas por unos servicios que no reciben, y es que está claro. Y ha manifestado —y yo creo que es una frase que a mí se me ha quedado— que más odioso es todavía cuando se trata de personas jubiladas, porque es verdad que son personas que han estado toda su vida dedicadas a la mar y se merecen ese respeto. Y, como él ha dicho, también, es un reconocimiento a esa vida de trabajo.

En cuanto a la portavoz del Partido Socialista, agradecerle también el apoyo que va a mostrar el Partido Socialista. La enmienda que ha hecho al punto 1, se la vamos a aceptar, porque es verdad que a nosotros nos consta, pero quiero que también quede claro que precisamente, tras la visita de este grupo a dicho lugar, que salió obviamente en la prensa, porque la prensa de allí, de Almería, se hace muchísimo eco de la situación en la que están viviendo estos pescadores, a raíz también de una pregunta en esta misma comisión al señor consejero, pues es cierto, es cierto que posteriormente, y afortunadamente, esos pescadores recibieron una carta diciendo que se iba a estudiar la posibilidad de esa tasa. Con lo cual, me alegro enormemente que el Partido Socialista se haya subido al carro de esta iniciativa. Nunca es tarde. Aquí no importan las medallas, lo importante realmente es que se resuelva el problema, y por eso, lógicamente, vamos a aceptar esa enmienda, porque entendemos que es que tiene que llevarse a cabo.

En cuanto al segundo punto, pues esperemos que también el Partido Socialista lo apoye. Como decimos, son cuestiones que no vamos a grandes proyectos, vamos a cosas meramente de una dignidad para esos pescadores, cosas que son de recibo, son de ley, como dijo el propio consejero en aplicación de ese artículo

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 402

X LEGISLATURA

20 de septiembre de 2017

56 de la ley, porque es que se paga una tasa en función de unos servicios públicos que, desgraciadamente, no tienen. Con lo cual, resta únicamente, en nombre de los pescadores de los puertos de Andalucía y especialmente de los pescadores del puerto de Carboneras, darles las gracias a todos los grupos por el apoyo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

¿Hay algún obstáculo para tramitar la enmienda? Ninguno, ¿no?

Pues nada, muchísimas gracias.

10-17/PNLC-000274. Proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje Sevilla-Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la última proposición no de ley, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la liberalización del peaje Sevilla-Cádiz.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Arrabal. Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, traemos hoy a debate un tema que es muy importante, en general para la comunidad autónoma, para toda Andalucía, y en particular para las provincias de Cádiz y Sevilla. Por eso hoy, en sede parlamentaria, la AP-4 es protagonista.

Sí estamos hablando de una autopista que une Cádiz con Sevilla y que obliga a la ciudadanía a pagar cerca de 15 euros cuando va en turismo y a pagar más de 25 euros —estamos hablando de ida y vuelta— cuando se trata de camiones.

Y, una vez más, volvemos a hablar de agravio a nuestra tierra, a todos los andaluces. Sí, el Gobierno del Partido Popular vuelve a tratarnos con desprecio: premia a la tierra del señor Rajoy, además tiene que ser dicho aquí, anuncia en sus vacaciones en Galicia, anuncia que va a liberar..., que el ministerio va a asumir el ciento por ciento del coste de la liberalización de la autopista AP-9, mientras que para los andaluces nada más que hay castigos.

Dicen que no, pero, bueno, yo digo que es un suma y sigue. Miren ustedes, en los Presupuestos Generales del Estado 2017, Andalucía fue castigada con una bajada de inversión del 36,6%.

Seguimos más, la electrificación de la vía férrea Algeciras-Bobadilla, ausente de inversión y, lo peor, de compromiso político por parte del Partido Popular. Esto imposibilita que la salida de camiones se haga por tren, con lo cual los camiones salen por carretera, y se encuentran con el peaje, con más de veinticinco euros. Para evitar el peaje se desvían por la Nacional IV, una carretera con altos niveles de siniestralidad.

Dicho esto, vamos a poner en contraposición, que es lo que hace el Gobierno del Partido Popular. El Gobierno rescata las autopistas quebradas y asume el coste..., dicho por el ministro de Fomento, por el señor Íñigo de la Serna, asume el coste en 2018. O sea, los Presupuestos Generales del Estado van a asumir unos cuatro mil millones de euros para esas autopistas quebradas. Asume también el ciento por ciento de la liberalización de la AP-9, en Galicia, asume el coste hasta 2048, año en el que se extingue el peaje. Esto supone un ahorro para la Xunta de Galicia de más de doscientos millones de euros.

Miren ustedes, señorías, el coste de la liberalización de la AP-4 al lado de estos dos hechos puntuales que acabo de relatar es insignificante, totalmente insignificante, con la rentabilidad social y económica que para esta comunidad autónoma tendría esa liberalización. Cádiz soporta injustamente ese peaje, es la única autovía que conecta Sevilla y Cádiz.

Pero tenemos que sumarle a esto que el Gobierno andaluz soporta en solitario el coste del tramo que liberalizó en 2005, el ciento por ciento lo asume la Comunidad Autónoma andaluza. Por ello, consideramos necesario rechazar el agravio del Gobierno central con Andalucía frente a otras comunidades autónomas, en este caso concreto frente a Galicia, que no decimos que esté mal sino que lo hagan también con nosotros.

Y demandamos equidad: si se hace con Galicia, ¿por qué no con Andalucía? Solicitamos la supresión del peaje. Ya vamos tarde, el peaje debería haber tenido 24 años de concesión y vamos ya cerca de los cincuenta. Esperemos que no se les ocurra prorrogarlo ni un segundo más, esperemos que no, porque esperemos que se libere ya. Pero en el Gobierno hay cierta..., dejan ver cierta incertidumbre sobre si se puede prorrogar, sobre si no... Esperamos tener la unanimidad en esta iniciativa, con lo cual tendremos por lo menos el apoyo del PP de Andalucía a que se liberalice ese peaje cuanto antes.

Antes de terminar esta primera intervención, quiero hacer una propuesta a Ciudadanos, una transaccional a la enmienda que ellos han presentado, al punto do2s, de forma que quedaría redactado el punto 2 de la misma forma que está ahora, quitando las palabras «inmediata» e «y». O sea, quedaría: «El Parlamento de Andalucía se muestra a favor de la supresión definitiva del peaje que aún deben soportar los usuarios», y quedaría puntos suspensivos hasta el final.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, Izquierda Unida. Señora Nieto, cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

La verdad es que este tema es un clásico de nuestra comisión, es normal por otra parte, es la única vía de alta capacidad que no tiene una alternativa desdoblada en toda Andalucía por la que transitar sin tener que pagar, y es una concesión que se remonta al año 1969, con una prórroga que prácticamente todos los gobiernos han hecho: la prorrogó Suárez, la prorrogó Felipe González, la prorrogó Aznar. Y ahora lo volvemos a ver al final del túnel, es la cuarta vez en la historia de esta autopista que va a finalizar la concesión, y es razonable por los antecedentes que haya una preocupación cierta sobre si una vez más, por cuarta vez, se prorroga esa concesión o si ya por fin, finalmente, queda liberalizada.

Pero, como bien dice la señora Arrabal, la situación, que todavía nos llevaría, digamos, si se mantiene el tiempo vivo de la concesión, a soportar el peaje durante dos años completos más..., la situación que atraviesa la provincia de Cádiz es de tal gravedad que es razonable plantear que se adelante la finalización, queda un lucro cesante que siendo solo dos años de concesión no supone apenas nada, o al menos en comparación con otros lucros cesantes que ha estado dispuesto a asumir el Gobierno central para territorios menos necesitados que el nuestro. Y parece razonable, por tanto, pedir que ahora no solo no se prorrogue sino que se elimine la concesión.

Porque es que, además, como todo está conectado y la vertebración y la movilidad de los territorios tienen que ver de unas vías con otras, el problema de colapso y de peligrosidad que afecta a la Nacional IV tiene mucho que ver con el tráfico pesado que elude su paso por la autopista. Y ese tráfico pesado tiene mucho que ver con la falta de ferrocarril con el que sacar la mercancía desde el puerto de Algeciras hacia los nodos logísticos de distribución de la cadena comercial en nuestro país. Casi..., casi no, más de seiscientos mil camiones al año salen del puerto de Algeciras, buscando las áreas de Coslada en Madrid y de Plaza en Zaragoza, y esos camiones colapsan la Nacional IV, como digo, eludiendo el peaje. Y eso ocasiona que haya peticiones de desdoble de la Nacional IV, que realmente no es necesario porque tiene un trazado paralelo a la autopista, y por tanto carecería de sentido tener dos autovías con un recorrido paralelo y un déficit de infraestructuras ferroviarias que ocasione el colapso de esas vías.

Por tanto, como digo, parece que una pequeña decisión tendría un beneficio diferido en todo el territorio y mejoraría las condiciones también de seguridad de una carretera con la que a priori parece que no tiene nada que ver.

Desde luego, si recurrimos a los agravios, como bien apuntaba la señora Arrabal, es lógico que nos indignemos, porque se han rescatado con alegría autopistas radiales quebradas, porque efectivamente se le ha hecho un trato de favor a Galicia, y este peaje siempre ha quedado relegado y nunca se le ha metido mano, a pesar de comunicar territorios con un problema de paro estructural muy importante, que nos ha valido, por cierto, una adición a los fondos europeos a través de la Iniciativa Territorial Integrada. Luego no nos inventamos los datos de paro y de necesidad de un empujoncito a nuestro territorio y, por tanto, tampoco nos inventamos la necesidad de que este peaje se suprima de inmediato.

Por tanto, vamos a votar favorablemente en cualquiera de las composiciones en las que quede el texto de las transaccionales. Felicitamos a la señora Arrabal por la iniciativa, y esperemos que esta vez sí veamos este peaje resuelto, porque ya aproximadamente con lo que llevamos pagado en la provincia de Cádiz y de Sevilla sería para que nos la hubieran puesto de mármol de Macael.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Pues, efectivamente, tal y como ha indicado la portavoz y proponente de la iniciativa, la portavoz del Grupo Socialista, la señora Arrabal, también lo ha comentado la portavoz de Izquierda Unida, también gaditana como yo, es verdad, es una concesión que estaba prevista para 24 o 25 años y que finalmente en 2019..., yo espero que sea finalmente, y me remito a las declaraciones un tanto ambiguas del ministro al respecto, final-

mente en 2019 prácticamente duplicaríamos esa concesión con esa prórroga a la que se ha referido también la señora Nieto, ¿no? En total serían prácticamente cincuenta años, cincuenta años de concesión.

Por lo tanto, nosotros lo que tenemos que manifestar con absoluta rotundidad, claridad y nitidez es que nosotros queremos esa liberalización en 2019, por supuesto, entendemos que es de justicia. Estamos a favor de la misma y defendemos que es una necesidad.

Y sí, también, como ha comentado quien me ha precedido en la palabra, las dos compañeras, nos sentimos agraviados, nos sentimos agraviados, evidentemente, con esa supresión de la AP-9 en Galicia recientemente y nos sentimos agraviados también con un asunto para nosotros de vital importancia no solamente para el desarrollo de la comarca del Campo de Gibraltar, no solamente para el desarrollo de la provincia de Cádiz y no solamente para el desarrollo de Andalucía, sino para el desarrollo de toda España a nivel logístico con respecto a Algeciras-Bobadilla, con lo cual nos sentimos agraviados. Y, por lo tanto, no estamos dispuestos tampoco a admitirlo.

Yo de hecho, prácticamente, como secretario del grupo parlamentario que soy, que estoy aquí de lunes a viernes, soy usuario de esa autopista, o sea, me cuesta, al igual que a muchísimos otros trabajadores, que no tienen los recursos económicos que tengo yo, pues nos cuesta 148 euros al mes, 148 euros al mes. A mí, afortunadamente, no me supone tanto como sí le puede suponer a otras personas que se ganan la vida en la carretera, como comerciales, como autónomos, etcétera, y que por lo tanto supone una merma muy importante en sus ingresos.

Hablamos de un vehículo normal. Si nos vamos a camiones, etcétera, pues la cosa se complica. Con lo cual, nosotros, insisto, estamos en la misma línea que la proponente, ¿no?, que el Grupo Socialista. Lo que sí es cierto es que, en fin, en términos como, a lo mejor, el del agravio y el desprecio no son términos que usamos nosotros. Nosotros somos de un lenguaje un poquito más moderado, pero bueno, no queremos entrar ni nos queremos... Nos vamos a desmarcar o nos queremos desmarcar de ese lenguaje, esa eterna confrontación que hace que no avancemos en muchos asuntos, lamentablemente, esa eterna confrontación entre Partido Popular y Partido Socialista, o entre las diferentes administraciones que en determinadas etapas política gobierna o lleva uno u otro partido, ¿no? Con lo cual, así nosotros entendemos que no vamos a avanzar, ¿por qué?, porque tiran de orgullo, uno tira de su orgullo de Administración Central; el otro, de su orgullo de Administración autonómica, y entramos en un diálogo de besugos, como se suele decir, que no lleva a ningún sitio.

Por lo tanto, de ahí que hayamos presentado la enmienda, de ahí que aceptemos esa transaccional que nos ofrece y nos plantea el Grupo Socialista. La hemos aceptado, lo que queremos es que en cualquiera de los casos no se prorrogue una vez más, y no nos mientan más por parte del Gobierno Central, que no se prorrogue, porque como digo, pues esto es fundamental para el desarrollo económico y social de nuestro territorio, insisto, de la provincia de Sevilla y de la provincia de Cádiz, que sufrimos muchos usuarios de esa autopista.

Es un clamor social también de la ciudadanía, de los usuarios, de los agentes sociales, de sindicatos, de administraciones. Por lo tanto, lo único que pido, y ya voy terminando, es mucha mayor nitidez en las declaraciones y en el compromiso por parte del Gobierno Central en boca de quien es competente, que es el ministro. Es decir, nosotros queremos la certeza 100% de que efectivamente no vamos a ser otra vez engañados por el Gobierno de turno, sino que de verdad hay compromiso para que en 2019 esto, por fin, por fin, pase a

la historia. E insisto, las últimas declaraciones del ministro fueron que una vez que se llega a 2019, pues el Gobierno verá lo que hace. No, por favor, no, en nombre de miles y miles de usuarios que, como digo, no gastamos 148 euros todos los meses, que puede parecer más o puede parecer menos, pero que desde luego es muy importante, como digo, para muchísimas familias.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora Molina por el Grupo Podemos.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la AP-4 fue la primera autopista de peaje construida en el sur de España. El peaje entre Jerez de la Frontera y Cádiz fue liberado en 2005 como parte del Plan Más Cerca, garantizando así que el itinerario quedara libre de peaje entre Cádiz y Algeciras, alternativo a la N-340.

El Gobierno andaluz pagó por ello 72 millones de euros, como ha especificado antes la proponente. El decreto franquista de 1969 dispuso la concesión de la autopista Sevilla—Cádiz durante 24 años, y ha sufrido hasta tres ampliaciones de la concesión, con Adolfo Suárez, con Felipe González y también con Aznar. A pesar de los descensos de los últimos años, hay que señalar que en apenas dos décadas se ha triplicado el tráfico por esa vía. Entre los próximos tres y cinco años, es decir, entre el 2018 y el 2021, concluyen los plazos de concesión para los que se adjudicaron las primeras autopistas que se construyeron en España.

En ese sentido, el presidente de Abertis, que es el de la concesionaria de la AP-4, llamó al Gobierno para aprovechar ese próximo vencimiento, no solamente de la AP-4 sino de esas primeras autopistas que se construyeron, de las de pago más maduras y el actual conflicto de la..., perdón, para aprovechar ese próximo vencimiento de las vías de pago que son más maduras y el actual conflicto de las autopistas quebradas para definir el modelo de carreteras de alta capacidad.

Bruselas, según él —dicen—, no es proclive a alargar las concesiones, sino a licitar de nuevo el contrato de concesión de las vías. El presidente de Abertis, en ese sentido, se manifestó hace ya varios meses en relación a apostar por el pago por uso, para al menos atender al coste de mantenimiento. Según él, con la disponibilidad presupuestaria es difícil que las vías de alta capacidad puedan ser gratuitas porque España es una isla en el marco europeo en materia de autopistas y pago por uso. Utilizó el término «pago por uso», mientras que en Francia e Italia el 80% de las vías de alta capacidad son de pago, y este porcentaje se reduce en España al 21%. Por eso, no es de extrañar el anuncio que este verano hizo el Gobierno lanzando un plan de carretera de 5.000 millones con inversión privada, que, según propone, pretende reactivar la obra pública, actualmente mínimo, y hacerlo supuestamente sin recurrir al déficit público, además de crear puestos de trabajo, cómo no, como siempre, siempre el gancho de los puestos de trabajo.

Aunque pueda sonar bien, tras un mínimo análisis habrá que mantener que lo que esconde ese plan y su principal objetivo es beneficiar a determinadas empresas que lo han pasado mal, como en este caso la de Abertis y las concesionarias, como la de la AP-4, tras el fin de la burbuja inmobiliaria y de infraestructura. Aunque la malla de autovías y carreteras que tenemos en términos generales es más que suficiente, porque estamos por encima de la media europea en kilómetros por habitante, lo que es necesario en todo el ámbito territorial es el mantenimiento y/o mejora de todas las infraestructuras ya existentes, y este apetitoso pastel que nuestro presidente ha puesto sobre la mesa este verano y que pretende presentarnos como un buen negocio para las arcas públicas.

Es un hecho que las necesarias mejoras y mantenimiento de vías se han visto muy mermados durante estos últimos años, y es imprescindible dedicar recursos económicos a ello, y en principio que ese plan anunciado es evidente que se ha pensado para ese fin en exclusiva, aunque han vendido la oferta como construcción de nuevas autovías. Pero esos 5.000 millones serían muy pocos millones para construir muchas más autopistas como pomposamente lo presentó el presidente del Gobierno.

Así que esta inversión difícilmente estará dirigida a nuevas autovías o autopistas, aún más caras, como ha pasado además con el que tenemos todavía fresco del rescate de las radiales del peaje de Madrid. En cambio, el plan incluye actuaciones en al menos 20 corredores del país que abarcarán buena parte de sus 2.000 kilómetros de infraestructura. Aunque esos corredores no se especifican, la propuesta que está escondida en ese plan, es dar una concesión de 30 años para la mejora y mantenimiento de más de 2.000 kilómetros de infraestructura, en buena parte carreteras ya existentes.

Seguro que la AP-4, como otras muchas autopistas, estarán en el lote. ¿Quién invertiría dinero privado en una carretera de montaña o en el mantenimiento de carreteras que no tengan una relevancia como las de gran capacidad?

De ese modo, el Ministerio de Fomento de este Gobierno con este plan hipoteca a los próximos Gobiernos que deberán pagar a las empresas concesionarias anualmente 350 millones para ese fin. Así que la empresa adelanta en un 20% del coste de la mejora, a cambio el Gobierno les dedicará fielmente esos 350 millones al año actualizado durante 30 años, un negocio redondo para las constructoras o, en este caso, las concesionarias.

La satisfacción de la asociación de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir terminando, señoría.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... van en ese sentido. Porque a esto Rajoy, el señor de las palabras, lo llamó pago por disponibilidad. Él lo decía en la noticia: pago por disponibilidad, y suena demasiado a la huida al presidente de Abertis de pago por uso.

Lo que pretenden pues es externalizar el mantenimiento y mejora de más de 2.000 kilómetros de infraestructura existentes, como ya he dicho. Por lo tanto, no es la primera vez que es evidente que ninguna concesionaria dará un servicio público sin conseguir a cambio un buen beneficio, y eso es lógico, pero conviene que nos preguntemos si como ciudadanos estamos dispuestos a pagar...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, por favor.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... por esas mejoras y ese mantenimiento durante todo ese tiempo. ¿Estamos seguros de que el modelo de transporte actual por carretera es sostenible durante otros 30 años, con el pico del petróleo sobrepasado? En ese sentido, la comparación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, tenemos que gestionar...

La señora MOLINA CAÑADAS

—Solo quería...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, no, un momento. Tenemos que gestionar bien los tiempos. Tenemos cinco minutos, no se puede llegar a siete minutos. Es que de verdad yo lo siento mucho...

La señora MOLINA CAÑADAS

—Era por justificar.

Que no es agravio comparativo con Galicia, es que Galicia también va a salir perjudicada.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues continuamos con la intervención del Grupo Popular, y para ello tiene la palabra la señora Martínez.

Espero que se ajuste al tiempo.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Lo intentaremos.

Gracias, presidenta. Pero espero que sea usted igual de benevolente que con los otros ponentes.

En primer lugar, me gustaría manifestar el compromiso del Partido Popular de Andalucía y del Partido Popular de Sevilla, especialmente, con la no renovación de la concesión en el peaje de la AP-4, así lo ha manifestado el Gobierno, así lo venimos demandando, y estamos convencidos de que así se va a producir. Por lo tanto rechazamos, inicialmente, bueno, pues los términos en los que se plantea esta iniciativa, una iniciativa muy politizada y falta de rigor, a nuestro juicio, en la que no queremos compartir el victimismo en el que se plantea la iniciativa, hablando de desprecio y de agravio del Gobierno de la Nación. Creo que no son esos los términos para quien, por parte del Gobierno de la Nación, está cumpliendo, tendiendo la mano, manteniendo una inversión, como lo demuestran los datos. Para ello hay que poner sobre la mesa lo que es la inversión de los Presupuestos Generales del Estado en 2017, el esfuerzo inversor del Grupo Fomento en Andalucía, que asciende a 1.145 millones de euros, lo que la sitúa en un 130% superior a la media nacional.

Y si hablamos en concreto de la provincia de Sevilla, pues ya han sido, en el año 2015, 72 millones; o en 2016, 125 millones, y obras muy importantes como la que estamos viendo avanzar, como es la Sevilla-30, 11 kilómetros del tercer carril en la A-49, con la puesta en servicio de nuevos tramos. En definitiva, el compromiso del Gobierno de la Nación.

En lo que se refiere a algunas de las alusiones que han tenido los proponentes, y que habla la iniciativa, en confrontación con otras comunidades autónomas como la de Galicia, en lo que se refiere a la modificación del régimen de abono de las compensaciones de la autopista AP-9 en Galicia, lo que hay que indicar es que el coste que se ha decidido asumir desde el Ministerio de Fomento se refiere a la compensación, no en el total de la autovía sino en dos tramos, y este coste se venía distribuyendo entre el ministerio y la Xunta de Galicia, y la decisión es una consecuencia directa de la necesidad de modificar el procedimiento de compensación a la sociedad concesionaria ante una situación que se ha considerado lesiva para la administración implicada, lo que produce un importante ahorro frente al coste previsto, reduciéndose aproximadamente a la mitad el importe de la compensación.

Por lo tanto, a pesar de asumir la Administración General del Estado el total de esa compensación, no se incrementa el coste previsto que tenía la misma.

Por lo tanto, en lo que se refiere —y lo he dicho al principio de mi intervención— al futuro de las autopistas, no cabe sembrar dudas sobre la misma; no hay dudas al respecto. El Ministerio de Fomento mantiene su postura de no contemplar la prórroga de los plazos de las concesiones de ninguna de ellas, y especialmente de la AP-4, que nos ocupa.

Y, dicho esto, me gustaría señalar algunas de las cuestiones. Y es que, en los términos que se ha manifestado la portavoz del Gobierno socialista, pues creo que tendría que tener un poco de memoria, porque ninguno de los gobiernos del Partido Socialista en el Gobierno de la Nación ha hecho nada por este tema, mientras que sí lo está haciendo el Gobierno actual de la Nación, y es el cumplimiento de un objetivo como ha sido la duplicación de la Nacional IV, en el tramo Dos Hermanas-Los Palacios, con una inversión de 43 mi-

llones de euros, que estará terminada —está ejecutándose en este momento— para final del año 2018. Son 8,37 kilómetros, por un tramo en el que pasan 22.000 vehículos al día, más de 2.000 camiones, y en el que hay que lamentar más de cien víctimas, las cuales se merecen un respeto en la intervención que estamos teniendo en esta iniciativa. Por eso, yo creo que hay que hablar con rigor, con datos sobre la mesa, y estos son los datos: el cumplimiento del Gobierno de la Nación en un tramo absolutamente fundamental para la comunicación entre Sevilla y Cádiz.

Dicho esto, el Partido Socialista, como decía, en todos los años que ha gobernado, no ha puesto en marcha ni un solo kilómetros para la duplicación en el tramo de la autovía Sevilla-Cádiz, y ha sido, como digo, el Partido Popular quien lo ha puesto en marcha.

Y este, como decía, era el principal problema de esta carretera, dado que, en el tramo Jerez-Cádiz, ya existe una autovía, que ha sido, además, el tramo que la Junta de Andalucía rescató, a pesar de que la competencia era del Ministerio de Fomento, pero le salvó las castañas al presidente Zapatero.

Desdoblar la autovía en este momento vale 307 millones de euros, recuperar el peaje vale alrededor de 500 millones de euros, y, desde luego, son objetivos que, en este momento, van en paralelo y que el Gobierno no puede asumir en este momento.

Como ya se ha demostrado, el compromiso en nuestra enmienda es muy evidente. Nos gustaría que el Partido Socialista se pronunciara en este sentido, y es que nosotros lo que planteamos es que el Parlamento de Andalucía se muestre a favor de que no se prorrogue el peaje de la autopista Sevilla-Cádiz.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino.

... una vez que concluya la actual concesión, el 31 de diciembre de 2019, y que, además, se continúen las actuaciones que se están desarrollando en la duplicación del tramo Dos Hermanas-Jerez de la Frontera, con las obras, como digo, de duplicación. Todo ello, en marcha, comprometido; en ejecución, en contraposición, por ejemplo, a otros compromisos autonómicos, que para nada se tienen en cuenta, como pueden ser los enlaces relativos a la Nacional IV.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y para terminar esta intervención tiene la palabra la señora Arrabal, por el Grupo Socialista.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, darles las gracias tanto al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida como de Podemos y Ciudadanos por apoyar esta iniciativa, y por las intervenciones, que han sido en la línea, en la necesidad de que esta comunidad autónoma sea atendida por el Gobierno central de una vez por todas. Pero, evidentemente, me tengo que centrar en la negativa, en la lamentable intervención del Partido Popular y en la negativa a que se le exija al Gobierno central que se liberalice el peaje ya.

Claro que hay agravio con respecto a Galicia, cómo que no. Que usted no lo sentirá así porque usted conoce desde chiquitita a Rajoy, entonces no le gusta que se diga que hay agravio con respecto a usted. Pero, mire usted, yo lo conozco desde que es presidente del Gobierno, y está agravando a Andalucía constantemente, no diga usted aquí que no.

Con respecto a la inversión, lo he dicho en mi anterior intervención: un 36,6% se ha reducido, en los Presupuestos Generales del Estado 2017, las inversiones para Andalucía. Eso es un dato, que usted ha obviado, evidentemente, porque no le interesa decirlo.

Con respecto a la AP-9, mire usted, el ciento por ciento lo costea el ministerio, ¿por qué no hace lo mismo el ministerio con la que, al ciento por ciento, costea la Junta de Andalucía desde 2005? ¿Tampoco lo puede asumir? No, me gustaría saber quién le hace las cuentas: ¿500 millones de euros dos años de peaje? ¿Quién le ha hecho a usted las cuentas, señora portavoz del Partido Popular? ¿500 millones de euros? Eso no se lo cree nadie. Eso no es real. O sea, si usted viene aquí a decir lo bien que lo hace el Partido Popular, que mañana viene alguien aquí que no ha escuchado nunca este tipo de debates: «Que hay que ver lo bien que lo hace todo el Partido Popular, y hay que ver el Partido Socialista que es que no está haciendo nada, ni invierte... No hace nada». Esa ha sido su intervención, totalmente partidista. Y me dice a mí que la iniciativa es política, partidista... ¿Cómo quiere que sean aquí las iniciativas en el Parlamento de Andalucía?

Su intervención no se ha ceñido a la autopista, yo estoy hablando de la liberalización de la autopista, y usted me habla a mí del compromiso que ustedes adquirieron como partido, y que dicen que van a cumplir con el desdoble de la Nacional IV, con un tramo, no de la Nacional IV entera, no; nada más que conocemos un tramo, el resto de la Nacional IV no hace falta, ¿no? Entonces, usted viene aquí a hablar de la Nacional IV, me parece estupendo que cuando usted quiera hablamos todos de la Nacional IV. Hoy era día de hablar de la liberalización de la AP-4, que usted lo ha obviado porque no le interesa, y su ministro, el ministro del Gobierno, no es tajante con que en 2019 no se vaya a prorrogar esa concesión. Él ha puesto encima de la mesa la duda: que, cuando llegue el momento, el Gobierno verá. Es lo que él ha dicho por activa y por pasiva, con lo cual, si usted se refugia en el desdoble de la Nacional IV, y el ministro dice que ya veremos lo que hacemos, nos están dejando ver que puede haber una ampliación de esa concesión. Eso es lo que yo deduzco de su intervención y de la del ministro.

Lamentar que ustedes no apoyen que se liberalice este tramo, que ustedes engorden lo que cuesta liberalizar este tramo y que, sobre todo, ponga encima de la mesa que la Junta de Andalucía no cumple. Cumplió liberalizando en 2005 un tramo y lo está pagando a pulmón al cien por cien, aunque a usted no le guste reconocerlo. Eso es así.

Y ahora ustedes, desde el Gobierno central, pues le facilitan a la Junta de Galicia que pague el peaje que ha liberalizado, pagándolo al cien por cien el Gobierno, el ministerio, mientras que aquí nos dicen que dos años de liberalización no los puede asumir. Esto no se lo cree nadie.

Desde luego, lamentable la intervención del Partido Popular y sin compromiso, con respecto ni a Andalucía ni a la provincia de Cádiz y de Sevilla. Es lo que usted está demostrando aquí, compromiso ninguno.

Antes me manifesté, agradecer a Ciudadanos que haya aceptado la transaccional.

Y con respecto a la enmienda de Podemos y del Partido Popular, la vamos a rechazar, porque lo único que ustedes dicen aquí es que se muestran favorables a que no se prorrogue. Si ustedes se muestran favorables a que no se prorrogue, es que hay dudas de que se vaya a quedar libre la autopista en el 2019. Con lo cual, nosotros lo que pedimos es que liberalice ya, al igual que se ha hecho con Galicia. Con lo cual, no aceptamos ni la...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora ARRABAL HIGUERA

—... enmienda del Partido Popular ni la enmienda de Podemos.

Al resto de grupos agradecer y, bueno, yo creo que el Partido Popular se retrata una vez más votando en contra de esta iniciativa.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Vamos a pasar a las votaciones, pero antes de pasar a la primera votación de la primera PNL, tengo que preguntar si acepta la transaccional del PP.

[Intervención no registrada.]

¿Sí? Pues estupendo.

¿Hay algún obstáculo para ello? ¿Se acepta?

Vamos a ver, entonces, tenemos dos enmiendas y han sido aceptadas. Pues, vale. La primera, aceptada, y la segunda, transaccionada. Pues estupendo. Pues pasamos a la votación de la primera.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 9 votos a favor, ningún voto en contra, 8 abstenciones.

Pasamos a la segunda. Pues entonces pasamos a la votación de la segunda PNL.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la tercera, que hace referencia a la bonificación para pescadores jubilados y mejoras en el puerto de Carboneras.

Señorías, se inicia la votación.

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

Y cuarta y última proposición no de ley, relativa a la liberalización del peaje Sevilla-Cádiz.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí, por favor, para pedir votación separada de los dos puntos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pues nada, tenemos dos puntos.

Empezamos con la votación del primer punto.

Señorías, se inicia la votación.

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

Punto número 2.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues nada, con esto hemos acabado.

Muchísimas gracias por su colaboración. Hasta otro día.

[Se levanta la sesión.]

