DSPA
DIARIO DE SESIONES
PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 469 X LEGISLATURA 7 de febrero de 2018

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 7 de febrero de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000168. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de la demanda habitacional en Andalucía y soluciones planteadas ante el problema habitacional, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 10-18/APC-000021. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo.
- 10-18/APC-000103. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Modesta Romero Mojarro y D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

10-18/APC-000045. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y el desarrollo del convenio de colaboración de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento para la ejecución de la prórroga del Plan de Fomento del Alquiler de Viviendas, la Rehabilitación Edificatoria y la Regeneración y Renovación Urbanas 2013-2016, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

10-18/PEC-000001. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a rehabilitación de cimientos en la barriada Parque Alcosa, Sevilla, presentada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000834. Pregunta oral relativa a la ampliación del metro de Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-17/POC-001264. Pregunta oral relativa a la solución a la duna de Valdevaqueros, en Tarifa, Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. D. Sergio Romero Jiménez y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000052. Pregunta oral relativa al desdoble de la carretera A-364 Écija-Marchena, Sevilla, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Francisco Bueno Navarro, Dña. Patricia del Pozo Fernández, D. Jaime Raynaud Soto y Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000057. Pregunta oral relativa a la carretera de Las Angosturas, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000130. Pregunta oral relativa a la venta de bienes inmuebles de AVRA en 2017, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

10-18/POC-000131. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en la travesía de Bedmar, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-17/PNLC-000367. Proposición no de ley relativa al Plan Estratégico por las Infraestructuras de Huelva, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-18/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular, presentada por los GG.PP. Podemos Andalucía e Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/PNLC-000015. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-461 para la cuenca minera y la sierra de Huelva, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/PNLC-000024. Proposición no de ley relativa a la mejora de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla y aumento de la oferta para la conexión Huelva-Madrid, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, ocho minutos del día siete de febrero de dos mil dieciocho.

COMPARECENCIAS

10-16/APC-000168. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de la demanda habitacional en Andalucía y soluciones planteadas ante el problema habitacional (pág. 8).

Intervienen:
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/APC-000021 y 10-18/APC-000103. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo (pág. 20).

Intervienen:
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

10-18/APC-000045. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y el desarrollo del convenio de colaboración de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento para la ejecución de la prórroga del Plan de Fomento del Alquiler de Viviendas, la Rehabilitación Edificatoria y la Regeneración y Renovación Urbanas 2013-2016 (pág. 37).

Intervienen:
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.
Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

10-18/PEC-000001. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a rehabilitación de cimientos en la barriada Parque Alcosa, Sevilla (pág. 48).

Intervienen:
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

PREGUNTAS ORALES

10-16/POC-000834. Pregunta oral relativa a la ampliación del metro de Málaga (pág. 51).

Intervienen:
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-17/POC-001264. Pregunta oral relativa a la solución a la duna de Valdevaqueros, en Tarifa, Cádiz (pág. 54).

Intervienen:
D. Sergio Romero Jiménez, del G.P. Ciudadanos.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000052. Pregunta oral relativa al desdoble de la carretera A-364 Écija-Marchena, Sevilla (pág. 57).

Intervienen:
D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000057. Pregunta oral relativa a la carretera de Las Angosturas (pág. 60).

Intervienen:
Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000130. Pregunta oral relativa a la venta de bienes inmuebles de AVRA en 2017 (pág. 64).

Intervienen:
D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000131. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en la travesía de Bedmar, Jaén (pág. 67).

Intervienen:
D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.
D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular (pág. 70).

Intervienen:
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.
D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por 12 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

10-18/PNLC-000024. Proposición no de ley relativa a la mejora de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla y aumento de la oferta para la conexión Huelva-Madrid (pág. 80).

Intervienen:
Dña. Manuela Serrano Reyes, 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.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.
D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por 12 votos a favor, ningún voto en contra y 5 abstenciones.

10-18/PNLC-000015. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-461 para la cuenca minera y la sierra de Huelva.

Retirada.

10-17/PNLC-000367. Proposición no de ley relativa al Plan Estratégico por las Infraestructuras de Huelva (pág. 88).

Intervienen:
D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Guillermo José García de Longoria Menduiña, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

Votación: rechazada por 2 votos a favor, 5 votos en contra y 10 abstenciones.

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y ocho minutos del día siete de febrero de dos mil dieciocho.

10-16/APC-000168. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación de la demanda habitacional en Andalucía y soluciones planteadas ante el problema habitacional

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días a todos y a todas.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento y Vivienda. Empezamos con una comparecencia propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos, a fin de informar sobre la situación de la demanda habitacional en Andalucía y las soluciones planteadas ante el problema habitacional.

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

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, buenos días.

Comparezco, en esta ocasión, para informar sobre la situación de la demanda habitacional en Andalucía y las soluciones planteadas ante este problema.

El principal instrumento con el que contamos para cuantificar y valorar la demanda de vivienda en Andalucía son los registros municipales de demandantes de vivienda protegida. Así lo reconoce la Ley 1/2010, de 8 de marzo —la reguladora del derecho a la vivienda en Andalucía—, que recoge, entre los instrumentos de las administraciones públicas para facilitar el ejercicio del derecho a una vivienda, este registro municipal.

En el anterior periodo de sesiones comparecí en esta comisión, a petición también del Grupo Podemos, para explicar el sistema de funcionamiento de estos registros, y lo hago hoy con mucho gusto. Tienen ustedes el derecho de reiterar sus peticiones, y yo, la obligación de contestarlo. Por lo tanto, estamos en la buena lógica de funcionamiento de las instituciones y del Parlamento.

El sistema implementado a partir de la entrada en vigor del decreto 149/2006, que regula el reglamento de vivienda protegida y que pone en marcha los registros municipales de demandantes de vivienda se ha consolidado como una fórmula capaz de atender adecuadamente los procesos para adjudicar vivienda protegida en Andalucía. Son los registros municipales los que reciben las demandas de vivienda de las personas residentes en cada municipio, valoran la situación de cada familia solicitante a través de la ayuda de los servicios sociales de los propios ayuntamientos, y establece un baremo en función de las necesidades reales de alojamiento de cada demandante.

Estamos haciendo además grandes esfuerzos para avanzar en la depuración de estos registros, con el objetivo de evitar duplicidades que, en ocasiones, producen sobredimensionamiento en la demanda, y dan datos… Por tanto, que no son absolutamente fidedignos. Por lo tanto, hay que avanzar en esa dirección. Y hay casos... No por la mala fe de nadie, sino porque en algunas unidades familiares aparecen varios miembros de la familia como demandantes de vivienda, cuando la realidad de la demanda es una sola vivienda.

Por lo tanto, en esta dirección estamos haciendo un esfuerzo también con los ayuntamientos para intentar que la demanda responda realmente a la necesidad de la ley.

La Junta de Andalucía, en la gestión del parque público que tiene, saben ustedes, 76.500 viviendas, de las que 50.252 son de arrendamiento, y el resto, compraventa y acceso diferido a la propiedad… Cuando alguna de las viviendas, en régimen de arrendamiento, queda libre por el movimiento ordinario actual de la población que habita este parque, recurre a ese registro municipal donde esté ubicada la vivienda, y le plantea al ayuntamiento, lógicamente, que provea al adjudicatario de la misma, en función de lo contenido de ese registro municipal.

Para ello es fundamental la coordinación que existe entre la Junta y los ayuntamientos. Además, a través del proceso de verificación del parque de viviendas, se están detectando situaciones de irregularidad, de forma permanente, que están siendo objeto de los correspondientes expedientes administrativos o judiciales, con el fin de recuperar la posesión de vivienda, y así poder adjudicar realmente a quien las necesita.

Durante la legislatura presente, se han puesto en marcha 731 expedientes de recuperación de vivienda, motivados por anomalía de diferente naturaleza: las ocupaciones sin título habilitante... En algunas ocasiones —cito esto como caso extremo— no representa, lógicamente, una situación que afecte a muchísimas viviendas… Pero, bueno, usos inadecuados, como alguna plantación de marihuana que nos hemos encontrado en alguna vivienda. Pues, evidentemente, esos no eran los fines legítimos para los que se había adjudicado la vivienda... Por lo tanto, la obligación de la Administración pública es recuperarla y ponerla al servicio de las familias que están en esos registros municipales de vivienda, para poder darle una alternativa habitacional.

En total, se han adjudicado 2.204 viviendas, lo que nos ha permitido atender, a través de estos registros municipales, una demanda promedio de tres familias al día. Paralelamente, con el objetivo de aumentar la disponibilidad de vivienda protegida, la Consejería de Fomento y Vivienda ha reactivado la construcción con la promoción de 446 viviendas, con una inversión superior a los treinta y cinco millones de euros, y se prevé la próxima promoción de otras 201 viviendas, con una inversión adicional de 23,19 millones de euros.

De igual manera, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación ha recuperado, tras un parón de varios ejercicios —la atonía del mercado—, la gestión de activos, poniéndolos a disposición de promotores interesados tanto en suelos residenciales destinados a vivienda protegida y libre, como industriales. De momento se ha movilizado suelo residencial con capacidad para la construcción de 891 viviendas protegidas. Por ejemplo, en Cádiz, vamos a retomar nuevas actuaciones de vivienda protegida, como son la segunda fase de la promoción de viviendas en alquiler, en la zona conocida como Matadero —con la próxima construcción de 60 viviendas—, y otra fase más de intervención en Cerro del Moro, que tendrá entre 67 y 85 viviendas más. O la construcción de 300 viviendas protegidas en Córdoba, a través de la Empresa Municipal de Vivienda, que ha adquirido suelos hace pocas semanas, y cuyos ingresos van a permitir también a la agencia de vivienda retomar la construcción de otras 60 viviendas más en la capital. Un paso decisivo para avanzar en el conocimiento y la demanda, y enfrentar los recursos disponibles para dimensionar la oferta. Es la elaboración también de los planes municipales de vivienda. Es decir, que este es un tema muy importante.

Es verdad que la Ley de 2010 establecía a los ayuntamientos la obligación de redactar los planes municipales de vivienda. Por diferentes circunstancias —no lo digo en términos de reproche—, la realidad es que había un porcentaje muy pequeño de municipios que tenían elaborado sus planes municipales de vivienda.

Difícilmente se puede tener una fotografía real para poder responder luego eficazmente, si no se elabora desde el territorio de cada municipio esos planes municipales de vivienda.

Por lo tanto, hemos incentivado —y es una de las líneas que está prevista en el Plan de Vivienda que aprobamos en agosto del 2016— la elaboración de los planes. Ha habido 512 solicitudes por parte de diferentes ayuntamientos. Se han firmado acuerdos con las propias diputaciones para que, a través de los servicios técnicos, además de la ayuda económica que hemos establecido con casi dos millones de euros, se les pueda prestar también asistencia técnica... Y creo que ese instrumento de los planes municipales de vivienda complementarán, de forma muy eficaz, una radiografía precisa de cuál es la situación del parque vivienda en los municipios, qué capacidades hay, qué suelos disponibles, qué necesidad de rehabilitación... En definitiva, un abordaje racional que permita que los recursos disponibles los pongamos en sintonía con la demanda existente en los diferentes campos.

Este plan, además de articular las medidas que hasta ahora he enumerado, incorpora también un conjunto de programas y actuaciones encaminadas no solo a cubrir la demanda de vivienda protegida, sino —como usted sabe— a garantizar también el derecho a una vivienda, evitando que familias que pasen por la situación complicada, desde el punto de vista económico, acaben perdiendo la misma.

Por tanto, todas las líneas de ayuda, todas las estrategias de intervención, a través del sistema [...] de información y asesoramiento integral en materia de desahucios, pues está también en paralelo haciendo una tarea que ha atendido ya a 15.173 familias en Andalucía... Y sabe usted que está en trámite parlamentario el proyecto de tanteo y retracto en desahucios, que esperamos que tenga una finalización parlamentaria pronta y, por lo tanto, pueda ser aplicable la ley. Y durante 2015-2016, hemos llegado también, a 25.936 familias que tienen ingresos limitados y en situación de vulnerabilidad, al pago de alquiler de su vivienda, con una inversión de 34 millones de euros, y estamos tramitando las ayudas correspondientes a 2017, con el que se beneficiarán otras 12.500 familias, con una inversión de 16,3 millones de euros. Esta última convocatoria tuvo que esperar a la firma de la prórroga del Plan Estatal de Vivienda, en el mes de julio, para que hiciera su tramitación.

Adicionalmente, hemos ayudado al pago del alquiler de 364 familias incursas en procedimientos de desahucio, en ejecución hipotecaria, con una inversión de 3,7 millones de euros, que, en 2018, sigue contando con algo más de un millón de euros para poder responder a las demandas que eventualmente se puedan plantear.

Estamos tramitando actualmente el proyecto de orden, por el que se regula el programa de vivienda protegida en régimen de autoconstrucción, y otras fórmulas de promoción cooperativa, que establece también un procedimiento mediante el cual los ayuntamientos, entidades locales o promotores públicos pueden solicitar la declaración protegida de vivienda de autoconstrucción y obtener las ayudas previstas.

En este caso, la inversión inicial prevista es de 2 millones de euros y trabajamos también, a través de la Agencia de Vivienda para poder ofrecer, a través de la fórmula de la cesión del derecho de superficie a diferentes colectivos recogidos en esos registros municipales de demandantes de vivienda, la posibilidad también de promover su propia vivienda con estos dos elementos de incentivos, la cesión del derecho de superficie y las ayudas previstas en esta línea de autoconstrucción.

El programa de incorporación de viviendas al parque público para su cesión de uso ha permitido también la suscripción, como usted sabe, con la Sareb de un convenio que con un montante global de 400 viviendas. Hasta la fecha se han cedido a la consejería un total de 280, 200 viviendas libres y 80 que estaban ya ocupadas.

En cuanto a las mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas, que es otro apartado fundamental, no solo hay que proveer de vivienda a las familias que tienen necesidad, sino también contribuir a que las condiciones de habitabilidad de esas viviendas sean las adecuadas. Bien, pues a través de los diferentes programas, el fomento de la rehabilitación edificatoria ha beneficiado en el período 2015-16 a 6.000 viviendas, con un total de 12,6 millones de euros invertidos, y ha permitido la instalación de 315 ascensores. A esto se suma una trayectoria que el Gobierno de Andalucía hizo de forma pionera a partir del año 2000, que permitió la instalación de ascensores a 44.000 familias en Andalucía, con una inversión superior a los 300 millones de euros. Es verdad que aquel programa fue paralizado como consecuencia de las restricciones que la crisis impuso, pero está retomado y nuestra previsión es que, al final del periodo del Plan de Vivienda 2020, haya otras 26.000 familias que se sumen a las 44.000 que tengan resuelto su problema de accesibilidad a la vivienda.

Queda todavía mucho por hacer en Andalucía, sin ninguna duda, pero, en términos estadísticos, los datos no son del Gobierno de Andalucía, son datos de contabilidad nacional y de estadística nacional, entre el 10,4% del parque de vivienda del conjunto de Andalucía que no tienen ascensor, teniendo más de tres plantas, la media nacional es del 13,7. Cuando no se trata de consolarnos, se trata de constatar una realidad que es el resultado de un esfuerzo sostenido durante años que arroja estos datos y, desde luego, el estímulo para seguir avanzando en una dirección, que creemos que es necesario continuar en términos de esfuerzo compartido.

El plan andaluz contempla también la realización autonómica de viviendas, que tiene por objeto el fomento de la rehabilitación de viviendas con deficiencias en sus condiciones básicas, plan autonómico que también recuperamos en el año 2018, que prevé financiar la realización de un total de 2.400 viviendas, para lo que vamos a destinar 22 millones de euros.

Y el programa de adecuación funcional básica, que es otro programa que también tiene tradición en la línea de acción política del Gobierno de Andalucía durante años, que ha permitido, con una inversión superior a los 93 millones de euros, atender a las necesidades de más de 70.000 familias en Andalucía, con intervenciones presupuestariamente no muy costosas cada una de ellas, pero de extraordinaria necesidad, cuando estamos hablando de cambiar la anchura de una puerta para que pueda pasar una silla de ruedas o cambiar un suelo por un antideslizante o poner una pasarela en un pasillo para poder asirse; un conjunto de elementos que exigen, sobre todo para familias con rentas muy modestas, cooperación y ayuda pública para poderlo hacer.

Bueno, este programa en el año 2017 que hemos retomado ha beneficiado a otras 2300 familias. Se continúa el año 2018. Sugerimos al Gobierno que, con el plan estatal, lo pudiera incorporar con carácter nacional y, en cualquier caso, que hubiera una línea de financiación para él.

En definitiva, son un conjunto de actuaciones en las que se complementa tanto intervención en parque público como en parque privado, tanto en materia de accesibilidad como en eficiencia energética, en temas que son instalaciones compartidas en la rehabilitación edificatoria, cuando hablamos de bloques de viviendas, y en instalaciones individuales cuando estamos hablando del plan de adecuación funcional básica o estamos hablando de la rehabilitación autonómica.

Hasta esta fecha, también en lo que se refiere a las áreas de rehabilitación en el conjunto de Andalucía, estamos actuando en 31 áreas de rehabilitación. Entre ellas, los ámbitos urbanos de Cádiz, de Málaga, de

Sevilla; las barriadas con más dificultades sociales en La Fuentecica, en Almería; en La Piñera y El Saladillo, en Algeciras; el Polígono Almanjáyar, en Granada; La Orden o El Torrejón, en Huelva; el Polígono del Valle, en Jaén, y el Polígono Sur, en Sevilla, entre otros.

La intervención de estas 22 áreas de rehabilitación y regeneración urbana tiene un conjunto de viviendas afectadas de 8.619 viviendas. Y, junto a esas de intervención en parque público, dos áreas también de rehabilitación y regeneración urbana, en este caso de vivienda privada, una en Santa Adela, en Granada, y otra en Antequera, que también van a afectar a 128 viviendas por un sitio, en el caso de Granada, y a 9 viviendas, en el caso de Antequera.

En definitiva, un conjunto de acciones yo creo que estructurado, bien orientado, que va a necesitar lógicamente de sostener un esfuerzo durante los próximos años pero que, en definitiva, es la respuesta del Gobierno de Andalucía a uno de los ejes de acción política fundamental, que es la política de vivienda. Que hablar de política de vivienda hoy, con la dificultad de que tienen muchas familias, es hablar de política social, en una línea en la que el Gobierno de Andalucía está firmemente comprometido.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y le damos la palabra a la portavoz del grupo proponente, la señora Molina.

Cuando usted quiera, tiene un tiempo de siete minutos.

Gracias.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Señor consejero, muchas gracias por su intervención, por la explicación y por comparecer de nuevo para contarnos cómo están actuando con el problema habitacional. Le agradecemos, igualmente, que haya esbozado las políticas públicas que están siguiendo desde su consejería para satisfacer esas necesidades. Su consejería, y usted lo acaba de decir, porque son políticas sociales al final, tiene un papel relevante, muy importante, determinante en el bienestar de la ciudadanía. Cada vez que actúa en la oferta de vivienda, estimulándola o sumándose directamente a ella, está cumpliendo con el mandato imperativo contenido en el artículo 25 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, que vincula directamente el derecho a la vivienda del artículo 47 de la Constitución con la promoción pública de vivienda y con la existencia de un parque público de vivienda suficiente en la comunidad andaluza.

Quiero analizar, aparte de lo que nos ha contado, una primera cuestión de su comparecencia: suficiente oferta pública para satisfacer la demanda, es decir, que tengamos un parque público adecuado. Según información ofrecida por usted en diferentes comparecencias en esta comisión, Andalucía cuenta, y cito textual, un parque residencial compuesto en torno a 76.500, lo acaba de corroborar, de viviendas, de las que 50.200 están en régimen de arrendamiento y las 26.252 restantes son de compraventa o acceso diferido a la propiedad.

Queremos hacerle a esa cifra algunas matizaciones, por ejemplo, sobre la antigüedad del parque público. Las viviendas construidas en régimen de acceso diferido a la propiedad no amortizado, que son las que usted contabiliza, son viviendas que se construyeron bajo la reglamentación del Real Decreto 2.114, de 1968, por el que se aprueba el reglamento para la aplicación de la ley sobre viviendas de protección oficial. Ese decreto fue sustituido por el Real Decreto Ley 31, del 78. Y estamos hablando de viviendas que tienen, a tenor del expediente de calificación, una antigüedad mínima de 40 años, pudiendo llegar incluso hasta los 50.

Me gustaría preguntarle, en ese sentido, sobre el hecho de que una parte importante de las viviendas integrantes del parque público residencial, casi un tercio según sus propias palabras, puedan tener un mínimo de 40 años de antigüedad.

Respecto a las viviendas en alquiler, en otra ocasión nos informaba de que el parque público residencial lo constituían 50.200 viviendas, aproximadamente, pero en su exposición nunca ha delimitado cuántas de ellas han sido promovidas acogiéndose a programas de promoción pública y cuántas lo habían sido a programas de promoción privada. Ese detalle, a juicio de este grupo, es importante, y le explico por qué. Las primeras son indesclasificables durante toda la vida útil del programa; las segundas, sin embargo, lo son a instancia del titular, una vez cumplidos determinados requisitos. Las primeras se edificaron mayoritariamente, según la información y los estudios que hemos podido consultar, no por la información corporativa que tienen en la consejería, principalmente en los años ochenta; las segundas son aquellas que se les quedaron sin vender tras el estallido de la burbuja de la vivienda del 2007. Las primeras tienen una media de 30 años de antigüedad; las segundas van camino de la decena, y las primeras tienen una renta sensiblemente inferior a las segundas.

Se pueden comprobar estos datos revisando la fecha de calificación de las promociones transferidas a la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía —antes EPSA— en los sucesivos decretos de transferencias; es decir, el parque público cuenta con 30 años de antigüedad media. No obstante, vayan por delante mis disculpas si en algo puedo estar equivocada al respecto.

En mi descargo decirle que si pudiera consultar esa información —como ya hemos dicho en reiteradas ocasiones— en un sistema público, transparente, ágil, sistemático, e informatizado —o, lo que es lo mismo, un inventario de recursos públicos de viviendas—, nos ahorraríamos este debate sobre la edad de los inmuebles.

Tal vez, si pudiéramos consultarlo todos los grupos de esta comisión, le felicitaríamos por el buen trabajo hecho, pero da la impresión de que la negativa a ofrecer ese inventario, como el SIPRA, es prueba de que la Junta no está siendo muy aplicada en los deberes, con la familias andaluzas, de información.

Otra cuestión, señor consejero, si la mayoría de la vivienda pública en alquiler de titularidad de la Comunidad Autónoma andaluza supera los 30 años, esta posiblemente habrá superado el periodo de calificación. ¿Qué ha hecho su consejería en los casos en los que esto se haya podido producir? Le leo, señor consejero: «El régimen legal relativo al uso, conservación y aprovechamiento de estas viviendas durará 30 años a partir de su calificación». ¿Qué medidas ha tomado la Consejería de Fomento y Vivienda relativas al uso, conservación y aprovechamiento en los casos en los que esa vivienda de promoción pública, integrantes del Parque Público Residencial, han superado ese periodo de calificación?

Retomando el análisis de la oferta pública habitacional, también, en otras ocasiones, ha declarado en esta comisión que el parque el parque público andaluz es el más numeroso en el Estado español: 76.500

viviendas. Pero obvia un pequeño detalle: Andalucía también es la comunidad autónoma con más población del Estado, casi ocho millones y medio, ¿recuerda el argumento que usted mismo utilizaba con el tema de los desahucios? Pues, 76.500 viviendas para satisfacer la demanda habitacional pública de ocho millones de andaluces. Pues bien, si lo comparamos con Euskadi, esta tiene 73.000 viviendas públicas para una población de 2.188.000. Para que Andalucía tuviera una tasa de oferta similar, en términos de población, a la de Euskadi, haciendo una sencilla regla de tres, la menor renta, sin tener en cuenta la menor renta de los andaluces y, por tanto, la mayor necesidad de intervención pública, Andalucía debiera tener casi doscientas cuarenta mil viviendas públicas. Le estamos hablando de que debiera tener 174.000 viviendas protegidas más.

Euskadi es más rica, es cierto, pero estará conmigo en que también tienen una incidencia las políticas públicas desarrolladas por los gobiernos autonómicos, a tenor de determinadas medidas, que parece que los gobiernos de coalición del PNV, en Euskadi, han sido más sensibles a las políticas de viviendas que los gobiernos de coalición del PSOE, con el Partido Andalucista, primero; con Izquierda Unida, fugazmente, y con sus compañeros, actualmente, de Ciudadanos en Andalucía.

Le voy a poner un ejemplo de medida no económica en la gestión de la vivienda protegida: en Euskadi, las viviendas protegidas son indescalificables; o, dicho de otro modo, el Ejecutivo vasco, en 2003, impuso la calificación permanente de VPO para todas sus viviendas protegidas. De esa forma, una vivienda protegida, sufragada con dinero público, jamás se convierte en un piso público.

Otro ejemplo de política pública, no meramente económica, es optar por la vivienda en alquiler frente a la vivienda de compraventa.

Otro ejemplo de política pública, no meramente económica, es aplicar de oficio la Convención de los Derechos del Niño en la instrucción de desahucio administrativo.

Señor consejero, a la luz de lo anterior, parece que la oferta de vivienda protegida de titularidad pública en Andalucía es sensiblemente menor que en otras comunidades, concentrada en las capitales de provincia, de una antigüedad considerable, con regímenes de calificación posiblemente vencidos, y menguando por la venta sostenida de la misma, según respuesta a solicitud de información escrita...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy concluyendo. Concluyo.

... su consejería ha vendido 1.200 viviendas de parque público residencial en los últimos años. ¿Cuál ha sido la tasa de reposición? Le recuerdo que de la Sareb, y a resultas de otra pregunta, contestaba de manera textual que, en cumplimiento del convenio de colaboración, habían suscrito dos contratos de cesión.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor consejero. Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Bueno, mire usted, por empezar por un tema que podemos coincidir: queda mucho camino por andar y muchas necesidades por satisfacer. Eso es evidente, ¿no?, no estamos nunca en el escenario ideal. Pero lo que sí le digo es que el Gobierno de Andalucía, y no en esta legislatura, sino desde hace años viene ejerciendo una tarea sostenida y sistemática de mejora de las condiciones de, no solo del Parque Público de Vivienda, sino también de la promoción de vivienda protegida, para que las familias con menores niveles de renta, que no pueden dirigirse al mercado libre a comprar una vivienda, lo puedan hacer con elementos que hagan más fácil el acceso a la propiedad o al alquiler.

Es verdad que eso se truncó, en relación con los planes estatales de viviendas, en el año 2012, donde se acabó liquidando la promoción de vivienda protegida. Pero ¿qué estamos haciendo en las actuales circunstancias? Yo, antes le decía, el Gobierno Andalucía, en ese parque público de viviendas, que desde luego es mejorable —le he dicho que estamos con 400, algo más de cuatrocientas setenta viviendas construidas en estos últimos años, que estamos en promoción de otras 800, algo más—; también digo de parque público en régimen de alquiler, pero que estamos hablando también de incentivar la construcción de vivienda protegida con acceso para familias con rentas limitadas, con la venta de suelo que estamos haciendo, que esa es otra vía, ¿no? Estamos vendiendo suelo, en buenas condiciones, para que los promotores públicos o privados puedan hacer vivienda protegida y, lógicamente, ofrecerla al conjunto de los ciudadanos; es decir, no estamos parados, estamos actuando, estamos actuando tanto para hacer crecer la dimensión del parque público de vivienda en régimen de alquiler —que, por cierto, la renta media está en torno a treinta euros, las que pagan más por las que pagan menos—, como para que se siga promoviendo vivienda protegida en régimen de acceso a la propiedad o alquiler con opción a compra, por parte de diferentes promotores, públicos y privados.

Bueno, la venta de suelo, a través de las últimas acciones de AVRA, de la Agencia de Viviendas, tanto de suelo industriales como residenciales, como el caso, va creciendo. Hemos hecho una venta de en torno a cincuenta millones de euros en lo que va de legislatura. Recursos, lógicamente, que están yendo a poder financiar la construcción de nuevas viviendas, y lo estamos haciendo en sitios donde hay más necesidades —hablamos de Cádiz, hablamos de Córdoba, hablamos de Almería—. Estamos hablando de ponerle también imaginación, de forma que la cooperación público-privada en este caso también, puede ser una línea de acción constructiva y útil —en el caso de Cádiz—. Antes, los programas de eliminación de infraviviendas pasaban porque la Administración pública comprara y rehabilitara; todo inversión pública. Bueno, estamos ensayando, precisamente en Cádiz, un camino…, yo creo que puede ser un camino interesante que, acompañando la iniciativa privada a la acción pública, en particular por el inmueble en el estado en que esté; la Administración pública invierte para construir un número determinado de viviendas, en función del esfuerzo

que cada uno hace, económico, se queda con el resultado final. Si la valoración del inmueble es 3, y necesita una inversión de 7, en total será 10. El resultado es que el promotor o el particular que aporta el inmueble se queda con el 30% de la vivienda, y la Administración pública se queda con el 70%, y las pone, lógicamente, a disposición de... Cuando hay recursos más limitados hay que buscar también ese espacio de cooperación. Es decir, estamos haciendo tanto en crecimiento del parque como en la mejora del parque asistente, la cantidad de recursos destinados a la mejora del parque público es ingente, una cantidad muy importante en los últimos años. Y, en estos momentos, estamos invirtiendo en torno a ochenta millones de euros, con todo lo que hay hasta el horizonte 2020, en mejora de las condiciones del Parque Público de Vivienda, aparte de las ayudas a la rehabilitación privada. En definitiva, y termino, compartiendo lo que usted decía: «Sí, ciertamente queda mucho por hacer».

Pero si usted se va a la estadística nacional, que me parece que es una buena manera de comparar, la realidad de cada uno tiene que ser comparada —permítame casi la pedantería, ¿no?— en el análisis diacrónico, con nuestra propia realidad anterior y con la realidad externa de otros. Es verdad que Euskadi tiene otros niveles de renta y otras capacidades, otro sistema de financiación, otra situación socioeconómica, del conjunto de la sociedad de Euskadi, pero el trayecto recorrido, en términos de mejora de las condiciones en Andalucía, ha sido notable. Porque el dato que yo le daba ante de estadística nacional, de por qué el 10,4% en Andalucía todavía no tiene resuelto el problema de accesibilidad con la instalación de un ascensor, pero en España el 13,7, es el resultado de un esfuerzo, está ahí. Aspiramos a que no sea ese el diferencial que exista. Esperemos que no haya en España nada, pero en Andalucía, que terminemos antes.

Bueno, pues el día 4 de diciembre terminó el plazo que se daba la Administración general del Estado para que el tema de accesibilidad estuviese resuelto y que se implementara un programa de accesibilidad a nivel nacional, que debía tener una duración de nueve años. Y lo planteaba con un año, plazo para presentar ese plan nacional, un año con posterioridad a la aprobación de la norma, 2013; todavía no está el plan hecho. Tampoco lo planteamos en términos de reproche al Gobierno, que debía haberlo hecho, pero seguimos avanzando el tema de la accesibilidad. Estamos cumpliendo el compromiso que la presidenta de la Junta de Andalucía asumió en el debate de investidura, retomando todos los convenios de rehabilitación singular que estaban firmados y se están financiando con recursos del plan, del Plan de Vivienda de la Junta en este horizonte.

En definitiva, las condiciones incluso en materia de situación de las viviendas respecto a su deterioro están también en mejor situación que la media del Estado, porque también los programas de inversión, en mejora no solo de la accesibilidad sino en materia de adecuación de instalaciones, han ido teniendo un resultado que ha cristalizado en que ese dato estadístico nos coloca mejor que la media del Estado

¿Nos consuela? No. ¿Queda mucho por delante? Sin duda, pero yo le vuelvo a reiterar que, para el Gobierno de Andalucía, la política de vivienda, que es una política social de primer nivel, en un momento como este, que además hay familias en situación realmente complicada, va a seguir formando parte de los ejes básicos de acción de política del Gobierno, como lo forma la atención a la dependencia, como lo forma la política sanitaria de la mejora de las condiciones de un sistema público de salud, que es absolutamente ejemplar, más allá de alguna crítica puntual que alguien intenta colocar para deteriorar la imagen del sistema público, o la política de educación.

Ahí están los presupuestos, ahí está el compromiso, y en esta tarea vamos a seguir estando y, desde luego, creemos que por delante tenemos todavía mucha tarea, sin duda.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, tiene usted la palabra por tres minutos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Gracias por las aclaraciones. No lo ha aclarado todo, pero bueno, algo nos ha aclarado.

En relación a la situación de la demanda habitacional, queríamos seguir incidiendo en lo mismo. Según los pocos datos oficiales que hay al respecto, según datos sobrevenidos de la herramienta informática común, puesta por la consejería a disposición de los ayuntamientos andaluces para la gestión de los registros, en enero de 2018 se contabilizan en Andalucía 205.577 solicitudes de vivienda, 160.156 inscripciones, 65.373 inscripciones activas. Es decir, había al menos 65.373 andaluces y andaluzas que optaban a una vivienda protegida en el territorio de la comunidad autónoma. ¿Y cuál ha sido la evolución? Pues, si nos fijamos en los datos, en el ejercicio 2017 eran 65.587. En fin, una serie de datos que nos vienen a decir que la lista de espera de vivienda protegida en Andalucía alcanza a día de hoy a 65.373 andaluces y andaluzas, que pueden llevar la friolera de cinco años esperando una vivienda, ya no pública, sino simplemente protegida. Con una lista de espera de ese calibre, de 65.300 andaluces inscritos en los registros de demandantes, suena un poco artificioso decir que se está haciendo un trabajo contundente por parte de la consejería. Como también no deja de ser cuestionable que no reconozcan un funcionamiento cuanto menos anómalo de la Administración, si una familia andaluza puede estar cinco años en lista de espera para acceder a una vivienda pública.

O dicho de otra manera, permítame que le conteste a aquella información suya que me hizo en otra comparecencia, recogida en el diario de esa comisión, que decía textualmente lo de la patada en la puerta. «Lo diré de forma grosera» —decía usted— «pero para que se entienda, situaciones que ustedes a veces avalan, ¿verdad? Limitando y cercenando los derechos de los más humildes, que están en los registros municipales de demanda de vivienda, esperando que se haga una buena gestión del parque público, que es lo que estamos haciendo».

Eso era lo que usted me decía en ese momento, señor consejero. Esa lista de espera de 65.373 andaluces, viviendas de 30 a 40 años, ninguna promoción en venta o alquiler publicada en la web. Eso, señor consejero, con toda la cortesía parlamentaria, sí es darle una patada, pero no en la puerta, sino al Estatuto de Autonomía y a la propia Constitución.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Molina.

Señor Consejero, cierra usted.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Puntualmente, yo, efectivamente, no pretendo dibujarle el maravilloso mundo de Huxley. Yo sé que hay necesidades y problemas. Y le digo que este Gobierno está comprometido con la mejora de esas condiciones, sin ninguna duda. Y ahí está la trayectoria, no le voy a repetir los datos, en términos comparativos, con nuestra propia realidad de hace quince años y con la realidad de la media de España, en comparación con el estado de las viviendas, con la sensibilidad o con otros parámetros.

Es verdad que podía avanzarse a más velocidad. Bueno, hay una comisión constituida en el Parlamento de Andalucía, a ver si conseguimos un acuerdo desde Andalucía para plantear una demanda consistente para que el sistema de financiación del conjunto las comunidades autónomas se equilibre con respecto a la media del Estado. Andalucía está infrafinanciada. Bueno, en una posición que nos permita tener un tratamiento, en términos de ingresos, similar a otras comunidades autónomas, podremos avanzar en todas las políticas, también en la política de vivienda, a más velocidad.

Y cita usted unas palabras que yo dije en comisión. Me reitero en ellas, porque ciertamente el derecho de los más débiles no se protege si no es con el cumplimiento de la legalidad. Claro, y supongo que estaremos de acuerdo en eso, ¿no?

La señora MOLINA CAÑADAS

—Totalmente de acuerdo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, no tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Estaremos de acuerdo en eso porque, al final, la otra forma es acabar avalando por omisión o de forma tácita que vale cualquier manera de producirse.

La convivencia se rige por el respeto a la legalidad, y la legalidad es modificable, la tiene que modificar quien tiene la soberanía para hacerlo, por eso están los parlamentos regionales y los nacionales, y las decisiones legítimas de los gobiernos locales, pero no hay otro camino.

Ese tema es absolutamente, desde mi punto de vista, indiscutible. Y trabajamos para mejorar esas condiciones, por ampliar el parque. Me gustaría que fuese a más velocidad. Estamos pendientes de que se publique el plan del Estado. Le hemos sugerido al Gobierno de España que se incorporen algunas cosas, entre otras cosas una línea que permita incrementar la acción pública, tanto en promoción de vivienda protegida en régimen de arrendamiento como en régimen de acceso a la propiedad o vía alquiler con opción a compra.

Todo depende del conjunto de acciones que tiene que complementarse. Antes le hablaba de los ayuntamientos y de los planes municipales de vivienda. Bueno, desde luego, el Gobierno está haciendo un esfuerzo importante, un esfuerzo sostenido, con las capacidades que tenemos; nos gustaría tener más, pero no le quepa duda de que es una de las líneas de acción política básica del Gobierno de Andalucía, y no es de esta legislatura, no es el medio de este consejero, es el resultado del compromiso político de un Gobierno sostenido por un partido, durante muchos años en Andalucía, que ha seguido mereciendo la confianza de la mayoría de los ciudadanos, y en política de vivienda se ha recorrido un trayecto muy importante.

Nos queda mucho por hacer, pero no tenga la menor duda de que vamos a seguir transitando, porque lo hacemos desde la convicción absoluta de que las familias en situación más vulnerable merecen la atención del Gobierno y del conjunto de la sociedad, con toda la alineación política que le he comentado, y estamos y se lo vamos a demostrar cómo la ejecución del plan de vivienda que aprobamos en el 2016, que tenía un montante presupuestario de 730 millones de euros, la realidad está por encima de esa cifra y estamos incorporando nuevos instrumentos.

Yo antes le hablaba de la política..., de la orden que va representar el apoyo a fórmulas cooperativas para poder también satisfacer demandas de eso, familias que están en los registros municipales de demandas de vivienda, y estamos movilizando también parte de los suelos, no solo por la vía de la venta y con sus ingresos poder promover más vivienda pública, sino también por la vía de la cesión de derecho a superficie, de forma que por una u otra forma respondamos a la demanda de los ciudadanos.

Nosotros parados no estamos, estamos firmemente comprometidos, estamos innovando, si me permite la expresión, con todas las herramientas que tenemos en nuestras manos. Y, desde luego, cuando hagamos la evaluación de la ejecución del plan de vivienda, podremos comprobar que la realidad ha superado las previsiones que habíamos contemplado en la aprobación del plan en agosto del 2016.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/APC-000021 y 10-18/APC-000103. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al segundo punto, que es un debate agrupado, propuesto por el Consejo de Gobierno y por el Grupo Socialista, a fin de informar sobre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo.

Señor consejero, cuando usted esté preparado, tiene la palabra por quince minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Comparezco, a continuación, para informarles de lo que representa la red europea de rutas turísticas, EuroVelo, y de su desarrollo promocional en Andalucía a través de la coordinación de esfuerzos entre los distintos agentes y administraciones involucradas.

Eurovelo es la red europea de rutas ciclistas, una red conformada actualmente por quince rutas de larga distancia que conecta todo el continente. La red está impulsada y coordinada por la Federación Europea de Ciclistas. Y el objetivo es que para el año 2020 esté lo más cercano posible a la conclusión, o al menos proyectada en buena parte de sus 70.000 kilómetros. Estas rutas deben ser diseñadas para uso y disfrute tanto de cicloturistas de larga distancia como de los propios vecinos para sus desplazamientos diarios y de ocio. Su condición principal es que deben poder ser recorridas por etapas, en condiciones seguras, en condiciones cómodas, por todo tipo de ciudadanos practicantes del ciclismo, incluidos grupos familiares y de diferentes edades.

De acuerdo con el mapa de Eurovelo, recientemente publicado, las rutas están completadas o muy avanzadas en buena parte de Europa y en los países nórdicos, pero se encuentran todavía en fase inicial de desarrollo en el sur de Europa, incluida España. Estas rutas se ponen en funcionamiento a partir de rutas ya existentes o, excepcionalmente, mediante nuevos trazados, pero favoreciendo siempre que sea posible la interconexión de las diferentes rutas entre sí y con otras rutas de carácter regional o local. Deben cumplir una serie de condiciones, siguiendo los criterios que marcan la Federación Europea de Ciclistas: deben estar debidamente señalizadas, no tener pendientes excesivas, disponer de anchura suficiente para el cruce de dos o más vehículos, evitar carreteras con demasiado tráfico motorizado, y tener un firme fácilmente ciclable.

El uso de estas infraestructuras es notable en los países y regiones donde ya se ha puesto en servicio. Citarles la Ruta del Danubio, una de las más populares de Europa; proporciona en el tramo de Austria, que son 463 kilómetros, entre el 60 y el 80% de pernoctaciones turísticas en la zona. En 2010 se contabilizaron 145.000 ciclistas itinerantes con pernoctaciones y 146.000 excursionistas de un día, suponiendo un retorno económico en torno a los 71 millones de euros.

Estas cifras, que podían ser extrapolables a un tramo similar de Eurovelo en Andalucía, cuando desarrollemos esta red en esta región, permiten valorar su enorme potencial económico. Según datos de un informe elaborado por el Parlamento Europeo en el año 2012, el cicloturismo produce en Europa un impacto eco-

nómico directo de 44.000 millones de euros. En países como Alemania y Francia supone cifras de 13.000 y 8.000 millones de euros respectivamente; mientras que en España aún se sitúa en la cifra de 1.600 millones de euros. Queda por tanto mucho por hacer y el desarrollo de las rutas Eurovelo en Andalucía podría suponer la dinamización de este tipo de turismo, incentivando además el desarrollo de otras actuaciones complementarias, como las rutas ciclistas apoyadas en vías verdes, o en los itinerarios ciclistas en parques naturales.

En el norte y centro de Europa la oferta cicloturística se limita a los meses entre mayo y septiembre, por las condiciones climáticas, pero en Andalucía —y esa es una de las ventajas comparativas fundamentales— la oferta puede extenderse al conjunto del año. Andalucía, por tanto, puede constituirse como un destino cicloturista en épocas donde su práctica es difícil, o imposible, o muy incómoda, en otros puntos del continente.

Se trata además de un turismo sostenible, de bajo impacto, que fomenta otras ofertas complementarias, como el turismo cultural o de naturaleza, y que permite revitalizar territorios de interior hasta ahora fuera de los circuitos turísticos habituales.

En Andalucía están presentes dos rutas de la Red Europea Eurovelo. La Ruta 1, de la Costa Atlántica, que, procedente del Cabo Norte, atraviesa todo el arco atlántico y entra en Andalucía por la Ruta de la Plata, atraviesa Huelva, y pasa a Portugal por Ayamonte. Y la Ruta 8, la Mediterránea, que nace en Cádiz, Cádiz capital, recorre el litoral de las provincias de Cádiz, Málaga, Granada y Almería, para continuar por todo el arco mediterráneo hasta Atenas y Chipre.

La planificación de estas rutas se encuentra en la Red Regional del Plan Andaluz de la Bicicleta. Dos de los ocho ejes ciclistas regionales propuestos coinciden con estas dos rutas de Eurovelo. Y así, la propuesta contenida en el plan constituye un primer paso adelante en la consecución de la articulación de Andalucía desde la bicicleta. El horizonte final de esta estrategia es la generación de infraestructuras de cicloturismo en la totalidad de la red propuesta por el plan, apoyándose en infraestructuras ya existentes. Hablamos de vías verdes, de líneas de ferrocarril en desuso, que han sido reconvertidas en el uso, de carreteras de bajo tráfico, de caminos rurales, de corredores metropolitanos.

Y todo ello consolidaría la imagen de Andalucía como destino cicloturista incentivado por la enorme capacidad de difusión que a nivel europeo tienen las redes Eurovelo. Con una red completa puesta en carga, apoyada en los dos ejes centrales de Eurovelo, los cicloturistas tendrían capacidad de diseñar sus propias rutas que contuvieran ciertos puntos de interés especial del visitante, ciudades, parajes naturales, pueblos singulares, etcétera, independientemente de la puesta en valor de alguno de los tramos de la red regional como productos turísticos concretos.

Si entramos en el detalle de los trazados de estas dos rutas, en Andalucía la Ruta 1, de la Costa Atlántica, entra desde Extremadura, siguiendo aproximadamente la Ruta de la Plata, hasta El Real de la Jara, en Sevilla, y desde El Real de la Jara hasta Ayamonte, la propuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda, que aparece ya el último plano publicado por la Federación Europea de Ciclistas, se traza en gran medida por las plataformas abandonadas de antiguos ferrocarriles mineros que permiten conectar dos vías verdes existentes: Molino del Agua y El Litoral. En el área metropolitana de Huelva permite además visitar los lugares colombinos y transitar por el paraje de Marismas del Odiel.

Las antiguas infraestructuras de ferrocarriles mineros, incorporadas a la propuesta, son parte de las antiguas líneas de Aznalfarache-Calas, Ronquillo-Peña del Hierro y Mina Concepción-San Juan del Puerto, par-

te de la cual constituye la actual Vía Verde de Los Molinos del Agua. Y asimismo incorporaría la Vía Verde del Litoral, ya está acondicionada, pero en muy mal estado de mantenimiento, que posibilita la conexión con Portugal en Ayamonte. El estado general de estas plataformas de ferrocarriles mineros no acondicionados es bueno debido a su utilización hasta finales prácticamente de la década de los sesenta. La estructura, puentes y túneles, se encuentra en relativo buen estado de conservación, desde un punto de vista estructural, y es fácilmente recuperable para su uso ciclopeatonal. Los desmontes y terraplenes se mantienen en buen estado, solo con derrumbes puntuales. Existen, en cambio, algunos…, discontinuidad, que es un tema de mayor envergadura, que hay que plantearse la solución, como es la inundación de un tramo por el embalse de Zufre.

Existe una clara demanda social desde el Ayuntamiento y desde asociaciones ciclistas. La titularidad de algunas de estas vías, sin embargo, son estatales, y por tanto es necesario el concurso del Gobierno de la nación y del departamento del que dependen, bien Adif o Medio Ambiente, para poder conveniar la cesión en uso.

En cuanto a la Ruta 8, la ruta mediterránea, coincide sensiblemente con el eje 5, Litoral, del Plan Andaluz de la Bicicleta. Su función es articular el litoral en su totalidad, aprovechando las infraestructuras turísticas que esta acoge y la relativa benignidad del clima, especialmente en los meses de verano, cuando el rigor del calor hace más difícil el tránsito por las zonas de interior. Es quizás el eje más heterogéneo del Plan Andaluz de la Bicicleta, no solo por su longitud sino por la diversidad de paisajes que atraviesa y por el grado importante de transformación que tienen grandes zonas del litoral.

Aunque existe un gran eje viario transeuropeo, la A-7, de recorrido por carretera, que tiene el mismo trazado, el eje litoral ciclista se apoya en carreteras secundarias, en caminos y en vías pecuarias. En la costa almeriense el tratado se apoya en carreteras secundarias, como la A-7107 o la AL-5105, que van bordeando la costa. Desde Garrucha hasta Almería se adentra por caminos públicos y por vías pecuarias. Este eje plantea algunas dificultades porque su trazado, que se concentran en la Costa del Sol, por la transformación urbanística, y en la costa granadina, por la dificultad del relieve, pero, en cualquier caso, son temas abordables y solucionables.

En los tramos en la provincia de Cádiz, los fondos Feder previstos en la ITI permitirán desarrollar este Eurovelo en fechas cercanas, con un trazado ya proyectado y con un primer tramo ya abierto y señalizado, entre Facinas y Los Barrios, ejecutado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Desde la Consejería de Fomento y Vivienda tenemos previsto llevar a cabo la construcción de la vía, señalización y aparcamientos ciclistas, entre Conil y Caños de Meca, así como la ejecución de una pasarela sobre el río Barbate, actuaciones que requieren una inversión de 2 millones de euros. La implicación de la Consejería de Fomento y Vivienda en el desarrollo de estas rutas es total y completa, no solo por su incorporación al Plan Andaluz de la Bicicleta, sino también por su participación en un proyecto de Interred, de cooperación europea, denominado MED Ciclotour, liderado por la Junta de Andalucía, con la participación de regiones francesas, italianas, croatas, eslovenas, griegas y de Chipre, en el que se ha realizado ya la recogida de datos el terreno y se está elaborando un plan de acción para determinar cómo se avanza en la construcción. Para la gestión de la red EuroVelo, la Federación Europea de Ciclistas crea una estructura basada en la creación de coordinadores a nivel nacional, soportada por la participación de las diferentes regiones por las que pasan las rutas. La coordinadora nacional en España recae en la Asociación ConBici, según acuerdo adoptado en una reunión con representantes de diversas comunidades autónomas celebrada en Sevilla

en abril del año 2017, y la Consejería de Fomento promovió dicha reunión, colaborando con la Federación Ciclista Europea, y adquirió el compromiso de participar directamente en la coordinación de EuroVelo, tanto en materia técnica como económica.

En la Comunidad Autónoma de Andalucía numerosas consejerías y organismos de la Junta de Andalucía, las diputaciones provinciales, así como un gran número de consorcios y mancomunidades de municipios han impulsado durante estos últimos veinte años actuaciones para la construcción de vías ciclistas. Estas iniciativas han sido promovidas desde diferentes áreas de diversa competencia con diferentes orientaciones, movilidad sostenible, turismo activo y ecológico, desarrollo rural, educación ambiental y vial, salud y empleo, ocio inclusivo para personas con discapacidad... Han sido muchos los acercamientos que han permitido adecuar diferentes itinerarios.

El auge creciente del cicloturismo y la repercusión que en los medios tiene el desarrollo de las rutas EuroVelo determina que exista una elevada demanda de grupos y asociaciones ciclistas y que numerosos ayuntamientos se muestren interesados en que las rutas cicloturísticas pasen por sus municipios. Por tanto, es cada vez más necesaria la coordinación entre administraciones.

Las rutas ciclistas son actualmente de titularidad diversa, continuarán siéndolo, de acuerdo con las previsiones del Plan de la Bicicleta. Las iniciativas se multiplican, pero hay que introducir un elemento de coordinación, de establecimiento de una guía única y de una orientación clara, que permita un mensaje perfectamente comprensible desde fuera. Es necesario evitar la ejecución de tramos desconectados y ejecutados con criterios diferentes, puesto que lo importante es crear una red completa, coherente con una marca, con la que se pueda trasladar a los diferentes usuarios, fundamentalmente del conjunto de Centroeuropa, llamados a poder disfrutar de esos itinerarios de largo recorrido en Andalucía.

En las actuales circunstancias económicas, más que nunca es importante unir esfuerzos y establecer sinergias de las diferentes administraciones y del sector privado para poner en marcha actuaciones complementarias en pro de ese objetivo común, buscando la complementariedad entre las diferentes iniciativas y así contribuir a garantizar el éxito de la promoción de EuroVelo y en general del cicloturismo en Andalucía. Para facilitar y propiciar la cooperación entre las diferentes administraciones y agentes locales, autonómicos, provinciales, estamos planteando una acción de coordinación desde la consejería, de forma que creemos un grupo de trabajo específico, auspiciado a través del propio Plan Andaluz de la Bicicleta y su programa de cicloturismo y bajo la dirección de la Consejería de Fomento y, lógicamente, con la cooperación absolutamente fundamental de la Consejería de Turismo y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, responsable y propietaria, por entendernos, de algunos de los itinerarios que hay que adaptar. Hablamos de caminos, vías pecuarias, diferentes itinerarios. No se trata tanto de construir donde no sea necesario sino de adecuar y adaptar. La filosofía es de la mínima invasión, del mínimo impacto, pero sí de darle continuidad a los diferentes ejes que cada administración ha ido construyendo, que existen y que, por tanto, no hay que duplicar esfuerzos cuando, además, las disponibilidades económicas son limitadas. Yo creo que se trata de una disociada integración, de construir allá donde sea necesario para dar continuidad a los ejes, pero aprovechar lo que ya existe, ¿verdad? Esta es la filosofía con la que se construye el EuroVelo en el conjunto de Europa.

Este grupo o comité al que antes me refería podrá..., o colaborará para detectar cuáles sean las actuaciones prioritarias a desarrollar a corto, medio y largo plazo para la construcción de nuestras infraestructuras

y la mejora de las existentes, y las actuaciones serán más eficientes y más rentables en términos sociales y económicos, en tanto que satisfagan la demanda de movilidad de los ciudadanos residentes en Andalucía y de quienes puedan visitarlos, y este es un reclamo potente para hacerlo. De ahí la importancia de la cooperación, del intercambio de información, del intercambio de experiencias, de la complicidad entre los diferentes actores públicos porque, ciertamente, el beneficio y la ventaja social que se deriva de una actuación coordinada no tiene ninguna duda en cuanto al esfuerzo que vale la pena hacer.

Por tanto, estamos en esa tarea de constituir un grupo de trabajo que integre las voluntades de diferentes administraciones públicas, diputaciones, ayuntamientos, Gobierno de la Nación, otros departamentos del Gobierno de Andalucía, y pensamos también que sería oportuno —así lo vamos a trasladar a las autoridades europeas— que de la misma manera que hay un instrumento financiero, conectar Europa para el desarrollo de la red transeuropea de transportes en materia ferroviaria, sería conveniente también que para el desarrollo de EuroVelo, en otra dimensión, a otra escala, en menor medida, con recursos más limitados, pero que hubiese un fondo financiero también para poder financiar actuaciones que den lugar a que esa red ambiciosa, yo creo que para toda Europa, se pueda desarrollar y que el marco comunitario de apoyo a los gobiernos locales, a las administraciones regionales, puedan tener también un instrumento financiero de apoyo para el desarrollo de esta ambiciosa iniciativa.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al posicionamiento de los diferentes grupos. Y para ello tiene la palabra por el Grupo Ciudadanos su portavoz, el señor Hernández.

Cuando usted quiera. Quedamos en que lo hacíamos en un solo turno, ¿vale?

Gracias.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta. Muchas gracias.

Buenos días, señor consejero. Gracias por su comparecencia para explicarnos el proyecto, la situación en la que está el proyecto EuroVelo. Sin duda, un proyecto muy importante, muy interesante a nivel europeo, desde todos los puntos de vista, desde el punto de vista de la movilidad sostenible, como bien ha comentado, desde el punto de vista deportivo y también desde el punto de vista turístico.

Es un proyecto que, como bien ha dicho, coincide..., la línea 8 de EuroVelo coincide con el eje 5 del Plan Andaluz de la Bicicleta, y que requiere una gran coordinación entre administraciones porque, lógicamente, no se trata de duplicar recursos ni esfuerzos con las administraciones locales y regionales, sino de coordinarse y que cada una actúe en tramos concretos, como ya se ha hecho, realmente, respecto al Plan Andaluz de la Bicicleta.

Porque el Plan Andaluz de la Bicicleta incluye eso, acuerdos con ayuntamientos para repartirse tramos, y lo que vemos, señor consejero, es que falta inversión, falta muchísima inversión, que realmente estaba comprometida y que estaba aprobada desde el año 2014. Porque el eje litoral, el eje 5 del Plan Andaluz de la Bicicleta, que coincide con la línea 8 de EuroVelo, por poner un ejemplo, falta aún mucho por que se ejecute.

Como decía, es un plan que fue aprobado en 2014, pero por concretar, y también en la provincia de la que yo provengo, en Málaga, no ha habido ni un solo euro invertido respecto al Plan Andaluz de la Bicicleta. Lo ha habido en otras, y no es por enfrentar, desde luego no es mi espíritu enfrentar, pero en Almería se han invertido más de 5 millones, en Cádiz 10, en Córdoba no llega al millón de euros, Granada dos millones, Jaén tres, etcétera, Sevilla dos... En Málaga cero, en Málaga a día de hoy se han invertido cero euros del Plan Andaluz de la Bicicleta, y hay un acuerdo entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía en la línea de lo que usted ha comentado, de coordinación entre administraciones, para repartirse esos tramos, y el ayuntamiento ha ejecutado una parte, tampoco muy elevada, pero la Junta de Andalucía a día de hoy no ha ejecutado nada, absolutamente nada. Y era algo que nosotros, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, queríamos traer a esta Cámara y queríamos preguntarle, porque demuestra que hasta ahora no ha existido esa coordinación. Sin duda hace falta, coincido sin duda en su diagnóstico, en que hace falta, porque los ciclistas, bueno, y el Plan Andaluz de la Bicicleta, tienen una piedra muy importante, tienen una piedra muy importante en el camino en Málaga, y es esa falta de ejecución.

Nos alegramos... Hoy hemos leído en la prensa un anuncio de que ya tiene luz verde la Junta para los primeros carriles bici comprometidos en Málaga, y nos alegramos mucho de esta noticia que se ha publicado hoy, que se va a actuar en dos kilómetros de los 50 que tiene comprometidos en la provincia..., en la ciudad de Málaga, perdón, no en la provincia. Nos alegramos mucho, pero nos alegraremos cuando sea una realidad, no cuando se realice un anuncio, porque la realidad que tienen los ciclistas a día de hoy que quieren ir por el eje litoral es que en unos tramos se juegan literalmente la vida, tienen que pasar por una carretera con un tráfico enorme, por un pequeño arcén, y esto se resolvería con ejecutar lo que está prometido, lo que está presupuestado, lo que está planificado. Es un tramo entre la ciudad de Málaga y Torremolinos, y sin duda hace falta coordinación. En otras muchas cosas saben perfectamente todos los diputados que en el caso de Málaga existe un enfrentamiento en muchos aspectos respecto al metro, que bien conocemos, y también respecto al Plan Andaluz de la Bicicleta.

Por tanto, era un asunto que queríamos nosotros preguntarle. Nos alegramos que haya traído esta comparecencia a esta Cámara respecto al proyecto Eurovelo, sin duda muy positivo para toda Europa, para todo el eje mediterráneo español, para el eje mediterráneo andaluz, pero hay que pasar de las promesas y de los planes a los hechos, y de la descoordinación que existe en muchos casos a la coordinación y de actuaciones reales, porque, como le decía y por concretar un caso, el caso que he mencionado, entre Málaga y Torremolinos circulan muchísimos ciclistas a diario. Es una ruta muy habitual desde el punto de vista deportivo, turístico también, y también desde el punto de vista de la movilidad. Muchas personas que viven en Torremolinos se desplazan a Málaga y van en bicicleta, pero como decía, van por delante de lo que son las actuaciones públicas de la Junta Andalucía y del ayuntamiento en esa materia. Por tanto, hay que pasar de las promesas y de los planes a los hechos, y era lo que le quería trasladar y lo que le quería también preguntar sobre las actuaciones que va a llevar a cabo la Junta de Andalucía en todo el proyecto Eurovelo, como ha ido men-

cionando. A ver si nos puede concretar fechas y cuándo se van a cerrar estos tramos que están todavía sin ejecutar, porque en el eje litoral en toda Andalucía hay ya tramos, hay ya carriles bici que han ejecutado administraciones locales, provinciales, la Junta de Andalucía también, pero hay que cerrarlo, es una malla que hay que cerrar y hay que aportar certeza.

Entendemos, por supuesto, que las dificultades presupuestarias están a la orden del día, pero creemos que hay que dar prioridad quizás a algunos tramos que sean más peligrosos o para los que exista una mayor demanda.

Esa era la pregunta que le quería trasladar, porque ciertamente los ciclistas que concretamente en Málaga circulan por determinados tramos se juegan la vida. Y es necesario llevar a cabo las actuaciones que se prometen en los planes, en Eurovelo y en el Plan Andaluz de la bicicleta, con el que evidentemente está interconectado.

Nada más. Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, al Grupo Parlamentario Podemos.

Tiene la palabra la señora Molina, cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Señor consejero, el Centro Nacional de Coordinación de Eurovelo en España sabemos que pasó por FITUR en 2018 con la intención de que hubiese coordinación entre las comunidades autónomas a la hora de marcar el objetivo de concluir la definición de todos los trazados Eurovelo para julio de este año.

Desde el Ministerio de Agricultura y Medio Ambiente se hizo también una presentación sobre el proyecto Eurovelo en España y su relación con los proyectos de caminos naturales, como usted bien ha indicado, que se trata de conectarlos con vías verdes y vías pecuarias, de manera que se optimicen los resultados. Y nos encanta que eso sea así, porque el impulso a proyectos de este tipo, que además de articular Europa sea con diseño de movilidad más sostenible, es muy positivo para todo el desarrollo.

El desarrollo del cicloturismo puede crear hasta 20.000 empleos en España en el medio rural en el año 2020, según un estudio de la Federación Europea de Ciclistas, que es la que está desarrollando ese proyecto Eurovelo. Las ventajas del cicloturista sabemos ya que son muchas, por ejemplo, y respecto al sector turístico, es un sector que ayuda a descongestionar el segmento de sol y playa, por tratarse además de un viajero que hace de media más gasto y realiza estancias medias más largas, y por supuesto por ser modos de movilidad saludables y sostenibles.

España, en total, cuenta con 3.600 kilómetros en esas tres rutas que ha citado usted, y en Fitur se han presentado los proyectos que ya cuentan con financiación europea para el desarrollo de esa ruta atlántica y mediterránea.

A lo largo de los recorridos de Eurovelo se pondrán en valor tramos de vías verdes, como ha afirmado, en concreto en la ruta atlántica se conectará, por ejemplo, la Ruta de la Plata con otros lugares históricos, como los Colombinos, Palos de la Frontera en Huelva y la Costa de la Luz en el Algarve portugués, pasando por los restos romanos de Mérida. Ese proyecto de la ruta atlántica, por lo visto, cuenta ya con un presupuesto de 4,8 millones de euros, aprobado por el programa europeo Espacio Atlántico, con una contribución del 75% de fondos Feder. Y esperamos que la ruta mediterránea, donde Andalucía contará con más kilómetros aún, también tenga un desarrollo amplio en próximas fechas, de modo que podamos disfrutar de la ruta tanto los ciclistas andaluces como los cicloturistas que nos visiten, y que se activen las economías locales de los lugares por los que discurran todos y cada uno de los tramos, porque los viajes en bicicleta nos permiten conocer realmente los lugares que visitamos y nos hacen sentir además la marcha con más intensidad.

Cruzar Europa en bici, de forma segura y distendida, con esta red de Eurovelo, que dispone ya de 45.000 kilómetros a lo largo de esas 14 rutas, y cuyo objetivo es conseguir finalizar los 66.000 kilómetros planeados para 2020, nos parece una muy buena noticia. Y esperamos que se complete totalmente los trazados en esa fecha de 2020. Estas rutas cumplen además una serie de requisitos básicos que facilitan el transporte en bicicleta, como ha indicado usted, con la pendiente inferior al 6%, excepto entramos muy cortos, la anchura suficiente para permitir el desplazamiento de dos bicicletas, tráfico motorizado inferior a 1.000 vehículos al día, y estar pavimentada al menos en el 80% de su longitud total.

Este proyecto de la Federación de Ciclistas Europeos acoge a organizaciones ciclistas de toda Europa. Actualmente, cuenta con 67 organizaciones miembros que representan a más de medio millón de europeos de 40 países diferentes. Por tanto, las 14 rutas cubren esa mayor parte y dan una cobertura a muchísimas asociaciones implicadas en el desarrollo de esta movilidad sostenible que es la bicicleta.

Las rutas, que se dividen por tramos, y para cada uno de ellos se pueden además obtener mapas, información sobre transportes públicos, señalización del tramo, posibilidad de alquiler de bicicletas y alojamiento, puntos de interés, incluso la fecha de eventos como fiestas tradicionales o festivales, lo que hace coincidir con el paso por esa zona para darle un impulso al carácter turístico y al sector turístico que tiene que ver con las rutas.

En la ruta mediterránea, que es de gran interés y atrae a muchos ciclistas porque tiene distintos destinos, como Málaga, Granada, Valencia y otros muchos muy interesantes, que a los ciclistas del norte de Europa siempre les han atraído bastante.

El progreso de esos proyectos europeos tiene un gran valor al estar centrado en la ciudadanía, la movilidad, el concepto de vida saludable y el conocimiento turístico y de intercambio en una Europa integrada, a través de vías de comunicación sostenibles, como son, como siempre insistimos, la ferroviaria y la ciclista. Por eso, lo valoramos muy positivamente y esperamos que tenga un desarrollo ágil y puesta en funcionamiento diligente, por parte de los implicados, y en este sentido animamos a la conserjería a facilitar todo lo posible su puesta en marcha.

Este proyecto Eurovelo nació en 1995 inspirado en la red danesa de ruta ciclista de esa federación europea. De momento, con esas 14 rutas tienen una implantación en los países de bastante desigual. En España, por donde pasan esas tres rutas que hemos dicho, la ruta de las peregrinaciones, la atlántica y la mediterránea, la implantación hay que decir que es mínima, aunque parece que algunas comunidades, entre ellas la

nuestra, la andaluza, la extremeña y también el propio ministerio están poniendo manos a la obra para impulsarla. Uno de los aspectos que más se ha cuidado a la hora de pintar el mapa de Eurovelo es la diversidad temática de cada una de las rutas, y nos parece también muy interesante.

Desde Ruedas Redondas, que es una asociación Malagueña integrada en Conbici, que es la Federación Española que está integrada en Eurovelo, me trasladan que lo ven como una oportunidad para desarrollar el Plan Andaluz de la Bicicleta, en el cual ha incidido ya el interviniente, el señor Hernández White.

A lo largo del paso de la Eurovelo 8, hay una coincidencia por la N-340 que tantas barreras arquitectónicas, como también ha insistido, suponen para los usuarios de la bicicleta. Junto al resto de vías que contempla el Plan Andaluz de la Bicicleta, sería una gran oportunidad para fomentar el cicloturismo en toda Andalucía, y, por ende, apostar por una fuente de ingresos dada la importancia de ese modo de hacer turismo en el norte de Europa, suponiendo a la vez un impulso a la verdadera movilidad sostenible para el conjunto de la sociedad.

En ese sentido, no nos cabe otra que estar muy satisfechos y contentos de que se le dé el impulso necesario. Proyectos como EuroVelo fomentan y potencian una forma sostenible de viajar que se está convirtiendo en un fenómeno dentro y fuera de Europa, y en otros continentes también se está desarrollando.

Un estudio de 2012, encargado por el Parlamento Europeo, estimaba que…

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy concluyendo.

... se realizan en Europa 2.300 millones de viajes en bicicleta, con lo cual, más de 20 millones de turistas se alojan y hacen un gasto, y de completarse la red EuroVelo en 2020 el estudio estima que se generarían más de 60 millones de viajes al año, con un impacto económico de más de siete millones anuales, lo cual nos parece muy reseñable e importante.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, al Grupo Popular, y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Bueno.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta. Señorías, buenos días.

La verdad es que cuando el Consejo de Gobierno, en este caso el consejero, pide a petición propia, se pide una comparecencia, normalmente suele ocurrir por dos motivos fundamentales: uno de ellas, porque tiene que dar explicaciones sobre algún hecho puntual que haya ocurrido en nuestra comunidad autónoma y que sea de su competencia, y sea lógico que tenga que dar explicaciones, y otro porque venga presto de buenas noticias para para la cámara y para Andalucía. En este caso, yo creo que estamos en esa segunda parte: el consejero y el partido que sustenta al Gobierno, el Partido Socialista, han pedido esta comparecencia pues para darnos esa buena noticia de EuroVelo. Yo creo que estamos en esa parte.

Pero, como siempre nos ocurre a nosotros, permítame que le diga, señor consejero, que nosotros tenemos también que ver esa letra pequeña a la que nos tienen ustedes acostumbrados. Ustedes cuentan una cosa y después hacen otra. Entonces, tenemos que estar muy pendientes de lo que ustedes nos cuentan, a ver qué hay detrás de eso, qué hay de discurso y qué hay de hecho en lo que ustedes nos cuentan.

Y, en ese sentido, yo le voy a decir una serie de reflexiones sobre este asunto también y le voy, si le parece bien, le voy a hacer también algunas cuestiones.

Mire usted, EuroVelo es algo que es una buena iniciativa, está claro, usted lo ha explicado muy bien, eso sí lo ha hecho, lo ha explicado usted muy bien. Es un proyecto europeo. Nosotros, por Andalucía, pues son dos las rutas que hay de EuroVelo: una, que es la atlántica, que parte desde Ayamonte o que sube hasta Extremadura, por la provincia de Huelva siempre. Yo calculo que unos 200 kilómetros son los que pasan por Andalucía, deben de ser unos 200 kilómetros los que pasan por Andalucía de esta ruta, la ruta denominada número 1.

La número 8, que es en la que más estamos volcados, parece ser, este Gobierno, es la que está en el arco mediterráneo. Es verdad que empieza en Cádiz, atraviesa las provincias de Cádiz, Málaga, Granada y Almería, para salir por el arco mediterráneo hacia el este y el norte de España. Son proyectos, como usted bien ha dicho —esa tiene mucho más kilómetros, evidentemente—, financiados o, mejor dicho, cofinanciados por la Unión Europea, y como a todos los proyectos cofinanciados por la Unión Europea se le puede sacar mucho partido. Todo depende de la ambición que tenga el Gobierno para para llevarlos a cabo. Es decir, un proyecto cofinanciado tiene mucho que ver con la calidad, permítame que le diga, del proyecto que se presenta y también de la cofinanciación que se le atribuye a ese proyecto. Cuanto menos cofinanciemos, pues menos proyectos tendremos; cuantos menos proyectos presentemos o de menos envergadura, pues menos posibilidad tendremos que acceder a esos fondos europeos.

Si no me fallan los datos, señor consejero, la apuesta del Gobierno andaluz, en este caso del EuroVelo, es exclusivamente para el arco mediterráneo, para el llamado arco mediterráneo, y estamos hablando de dos millones de euros, y estamos hablando de unos 14 kilómetros, que son los que separan, si no me fallan los datos, Conil de Caños de Meca.

Realmente, señor Consejero, esto tampoco son unos datos como para sacar pecho, como para decir que poco menos que vamos a sacar el EuroVelo en la parte andaluza para adelante, entre otras cosas porque, usted lo ha dicho, tiene muchas carencias, estas rutas tienen muchas carencias, las dos rutas diseñadas que atraviesan Andalucía. Y además usted ha dicho que el horizonte es el 2020. Pues mal nos vemos con dos millones de euros, que solamente es uno de los arcos, porque el otro, salvo que miremos finamente los presupuestos, podemos encontrar 43.000 euros en la Consejería de Turismo para el arco atlántico. Eso, por más

que miro, es lo que sale y, desde luego, 43.000 euros y nada es lo mismo. En cualquier caso, esos dos millones de euros no son precisamente lo necesario para cubrir ese horizonte del que usted hablaba y que tiene dificultad, que es el año 2020.

En cualquier caso, pues, como siempre le decimos, hágalo. Y lo digo con mucho énfasis, lo decimos con mucho énfasis y con mucha fuerza. Porque, señor consejero, ustedes son maestros en anunciar cosas pero después en no hacer.

Y después usted lo pone en relación, porque hay que ponerlo en relación permanentemente, con el Plan Andaluz de la Bicicleta. Y, claro, con el problema hemos topado, por decirle algo. Un plan que a día de hoy es más noticia, señor consejero, por lo que no se ha hecho que por lo que se ha hecho, desgraciadamente. Ese Plan Andaluz de la Bicicleta tiene unas cifras, permítame que se lo diga, desoladoras de ejecución. Yo se las voy a recordar.

En el año 2015, pues conseguimos 33 millones de euros de fondos Feder y se ejecutaron, en el Plan Andaluz de la Bicicleta, 17 millones euros; es decir, la mitad de lo que se presupuestó.

En el año 2016, el recorte ya fue brutal para el Plan Andaluz de la Bicicleta: presupuestaron ustedes 16 millones de euros, se recortó a la mitad del año anterior, pero es que lo que ustedes ejecutaron fue tremendo, 78.448 euros, según la cuenta general, según la liquidación del presupuesto.

En el año 2017 seguimos bajando, ya presupuestaron ustedes 10,6 millones de euros, y lo que tenemos hasta 30 de noviembre ejecutado son 2,4 millones de euros.

Señor consejero, los datos del Plan Andaluz de la Bicicleta, que usted permanentemente liga con esto, porque hay que ligarlo, y yo entiendo que hay que ligarlo, no son malos, son pésimos. Esa red urbana y metropolitana de carril bici es una red fantasma, según los presupuestos que ustedes nos presentan.

Porque, además, tenemos ejemplos hasta muy cerca de aquí, usted lo sabe. Usted sabe que, por ejemplo, el Alcalá de Guadaira-Dos Hermanas tenía un carril bici que ya no lo tiene, y que ahora nos hemos enterado de que, a lo mejor, van a licitarlo de forma aparte. Una cosa muy extraña, lo quitan para ponerlo.

O esa pasarela, que yo le he escuchado ya hablar de la pasarela sobre la SE-30 peatonal y de bicicleta como quince veces, parece el Golden Gate, permítame que se lo diga, señor consejero.

No sé cuándo lo van ustedes a inaugurar, pero ha hablado usted muchísimo en sede parlamentaria de ese asunto.

Son muchísimos los ejemplos, señor consejero. En definitiva, creemos que es un proyecto poco ambicioso; hay que hacerlo, pero es un proyecto poco ambicioso. Estamos diciendo que vamos a hacer esos 14 kilómetros de carril bici para el año 2018, y entendemos que no son para tirar fuegos artificiales esos 14 kilómetros. Y, en cualquier caso, lo que deseamos es por lo menos que ejecuten lo poco que dicen que van a hacer. Y en eso sí estaremos muy atentos, señor consejero.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, al Grupo Socialista, y para ello 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.

Muchas gracias, señor consejero, por su intervención en la mañana de hoy sobre una cuestión que se encuentra en la agenda del Gobierno andaluz y por supuesto de su consejería, la red europea de rutas ciclistas EuroVelo y su impacto sobre nuestra comunidad autónoma.

No cabe duda de que el turismo en bicicleta está en auge y con él una gran cantidad de beneficios. Todos y todas hemos escuchado hablar de las bondades del ciclismo en las grandes ciudades europeas. Desde las bicicletas de las ciudades nórdicas o de Centroeuropa hasta el paisaje mismo de ciudades españolas y, por supuesto, andaluzas que está siendo transformado por los viajeros de dos ruedas.

En las comunidades o poblaciones más pequeñas, sin embargo, los efectos del turismo en bicicleta son menos conocidos, pero también tienen un gran impacto. De hecho, puede decirse que hay un bum en el sector de viajes de ciclistas. Pueden ser independientes, organizados para rutas, aventuras, eventos, carreras por etapas, carreras de un día o tours para ver una atracción local y conocer los paisajes que se atraviesan.

Desde los ciclistas de larga distancia hasta los que buscan placer en las más cortas. No aumenta la contaminación, mantiene vivas las atracciones locales y contribuyen al crecimiento y a la prosperidad. En resumen, lo que toman es mínimo y, sin embargo, lo que aportan es extenso.

Si nos centramos en la red de rutas ciclistas de EuroVelo, que es el objeto de esta comparecencia, y en conexión con todo lo que se ha dicho hasta ahora, el turismo ciclista trae consigo todas las ventajas que habitualmente conlleva el uso de la bicicleta: menos contaminación, menos congestión, estimulan el desarrollo local y regional, favorecen la creación de empleo y contribuyen de igual forma a la cohesión social y al intercambio cultural. Los beneficios tangibles de todo este turismo de dos ruedas son una población más sana, un impulso de los negocios locales y un incentivo para mejorar las infraestructuras, que beneficia tanto a los residentes como a los turistas.

Puede contribuir, además, a una disminución de la congestión, donde el turismo en bicicleta va reemplazando al turismo tradicional. Y, a largo plazo, puede crear puestos de trabajo y mejorar el mercado, para que las áreas locales perpetúen sus beneficios. Por poner un ejemplo, y a diferencia de otros viajeros, los cicloturistas no solamente comen en restaurantes, sino que también consumen en las tiendas para abastecerse en su ruta. Y también existe una ventaja inconmensurable, que es la de sentirse bien, ya que existe una buena voluntad generada por la camaradería de los ciclistas, que tiene un efecto positivo en aquellas poblaciones a las que llega. Todo ello, en consonancia con el objetivo de creación de Eurovelo por parte de la Federación de Ciclistas Europeos, que se crea en 1997 en la ciudad de Logroño, y que no era otro que la creación en quince años de una red europea de rutas para bicicletas. Doce grandes rutas, como ya se ha dicho, que atravesarían el continente de extremo a extremo, pasando por las principales ciudades y zonas turísticas. La Federación de Ciclistas Europeos es, además, una entidad de reconocido prestigio; engloba 52 asociaciones de toda Europa y representa a más de 400.000 ciclistas. El equipo que desarrolla Eurovelo lo forman además dos organizaciones del Reino Unido y de Dinamarca, que están especializadas en la promoción de las rutas ciclistas. Además, Eurovelo cuenta con el apoyo de la Unión Europea, y en España con la de la Fundación de

los Ferrocarriles Españoles y de los grupos miembros de la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta, teniendo además una oficina central en Bruselas.

La red Eurovelo, además, es similar en concepto y longitud a otras que existen, por ejemplo, en Estados Unidos, como es la de Vías Verdes de la Costa Este, o la TransCanada Trail, de Canadá. En Estados Unidos, las llamadas «vías verdes», las green ways, se financian precisamente a través de una ley que surge en 1991 por parte del Congreso estadounidense, que obliga a destinar a dichos proyectos un porcentaje del presupuesto que se dedica a la construcción de autopistas, priorizándose los proyectos que promocionan al uso de la bicicleta como uso de transporte. Sin duda, un buen modelo a seguir.

En Andalucía el uso de la bicicleta y el desarrollo de las infraestructuras que así lo permiten es una de las prioridades del gobierno y de su consejería, la de Fomento y Vivienda. Ya lo ha dejado usted patente en esta comparecencia: para fomentar la cooperación entre los principales agentes que se verían implicados en las acciones que fomenten la redes ciclistas en Andalucía, en consonancia con Eurovelo, sería necesaria la creación de un grupo de trabajo en el que estuvieran presentes todas las administraciones, un grupo que estaría al amparo del propio Plan Andaluz de la Bicicleta y de su Programa de Cicloturismo bajo la dirección de su consejería. Así, el Plan Andaluz de la Bicicleta, que surge en 2014, ha permitido desarrollar en nuestra tierra más de 120 kilómetros, a los que están destinados 28 millones de euros. Todo ello, con el objetivo de construir, al menos de aquí a 2020…, seguir construyendo de aquí al año 2020, con una previsión de 31 millones de euros. El Plan Andaluz de la Bicicleta pretende que las áreas metropolitanas de las ocho capitales andaluzas, más Jerez y Algeciras en Cádiz, desarrollen una cultura ciclista e incorporen la bicicleta como elemento clave de movilidad, constituyendo una alternativa al coche para los desplazamientos rutinarios.

Como destacar, sin embargo, y como nota negativa, que hasta la fecha Jaén capital no se ha adherido a este plan. El criterio general que sigue, tanto en las redes urbanas, proyectadas en coordinación con los ayuntamientos, como en las de carácter interurbano, es el de completar y mejorar las mallas existentes, ya sea prolongando las vías que ya existen o conectando tramos existentes que actualmente son inconexos. Un buen ejemplo es la experiencia de Sevilla, con un buen resultado que ha permitido incrementar el uso de la bicicleta en esta ciudad, trasladando además una imagen mucho más extendida del uso de la bicicleta como transporte alternativo. El objetivo es conseguir que al menos el 15% de la población sevillana utilice este medio de locomoción. Y en la misma línea, el Plan Andaluz de la Bicicleta persigue que, al menos, el 10% del resto de las capitales andaluzas también lo haga.

Sin embargo, las grandes ciudades no son el único objeto del plan, que cuenta en los actuales presupuestos con una dotación de 16,5 millones de euros. Se contempla la recuperación y puesta en servicio de 2.625 kilómetros de trazados ya existentes en vías verdes, pecuarias, carreteras secundarias y caminos forestales aptos para el cicloturismo. En dichas vías se prevé llevar a cabo actuaciones de adecuación, de señalización y de conexión. Las dos principales actuaciones que tenemos previstas serían precisamente el desarrollo de la red Eurovelo, que conecta las vías ciclistas de todo el continente europeo, y que incluye dos rutas dentro de Andalucía... De hecho, en 2018 se van a desarrollar 11 kilómetros entre Conil y Los Caños, en la provincia de Cádiz; y, por otra parte, la conexión de las Vías Verdes de la Sierra de Cádiz con las de la Subbética, que une vías verdes en las provincias de Córdoba y Jaén. También para este año, se llevará a cabo el estudio de viabilidad de esta iniciativa, que pasa por la construcción o habilitación de 87,5 kilómetros de vías para

conectar estos dos trazados que ya existen. El resultado final sería una ruta de 245 kilómetros que atraviesa Andalucía desde Cádiz hasta Jaén, ofreciendo un trazado atractivo y continuado, que dé motivo para el viaje y, por tanto, fomente el desarrollo turístico y económico de buena parte de nuestra tierra.

En definitiva, una apuesta del gobierno de Susana Díaz, del Gobierno andaluz por este sistema de transporte, respetuoso con el entorno, silencioso, eficiente, que contribuye a crear un paisaje urbano mucho más saludable, a respetar nuestros entornos rurales y a fomentar una movilidad más segura y medioambientalmente más sostenible.

Todo ello, en consonancia con los postulados de Eurovelo, que serían garantizar la implementación de infraestructura de rutas ciclistas de alta calidad a través de todos los paisajes de Europa; comunicar la existencia de esas rutas a los diferentes actores...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—… y animar al mayor número posible de europeos, y por supuesto de población andaluza, a darle una oportunidad a la bicicleta y promover una forma más saludable de viaje, tanto para los desplazamientos diarios como de placer.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra por siete minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Gracias a los portavoces de los diferentes grupos por sus palabras en esta intervención. Con la duda y el escepticismo que plantea el señor Bueno. Yo le daré algunas razones para que salga del escepticismo, pero quiero entender que en el fondo todo el mundo está de acuerdo en que, efectivamente, uno de los ejes de acción política del Gobierno de Andalucía y de los objetivos de la Unión Europea en materia de transporte, energía y movimiento sostenible, es uno de los elementos que tenemos que transitar, o bien por convicción y por devoción, o bien por necesidad. Al fin y al cabo, sea cual sea la razón que impulsa a actuar, o se hace por razones de entender que la vida en relación con la movilidad en los ámbitos urbano, metropolitano e interurbano, tiene que tener una parte asociada a la salud, a la no contaminación, a otros modos de desplazamien-

to, a eso que se ha dado en llamar «la movilidad sostenible», o no estaremos en la dirección de lo que están haciendo los países y las ciudades que están a la vanguardia. Por lo tanto, el camino es sí o sí a recorrer.

Empiezo, y le agradezco a la señora Rubiño la intervención. Hace una aseveración, lamentablemente, señalando un hecho que es constatable. De verdad que habla el señor Bueno del discurso y de los hechos. Bueno, pues del discurso y los hechos, el Ayuntamiento de Jaén es, lamentablemente, la única capital de provincia que en Andalucía no tiene suscrito el Plan Andaluz de la Bicicleta. De la misma manera que hasta ahora, ojalá en el trayecto final cambie la música, todas las dificultades asociadas a la puesta en marcha del tranvía, otro modo de transporte sostenible, han encontrado todas las dificultades por parte del ayuntamiento, gobernado por el Partido Popular. Por lo tanto, los discursos y los hechos…, creo que son mucho más elocuentes los hechos que las palabras, y ese es el hecho: el Ayuntamiento de Jaén, gobernado por el Partido Popular, no está muy por la labor de interpretar la partitura de la movilidad sostenible, hablemos de bicicletas, hablemos de trenes, o de ferrocarriles, da igual. Esta es la certeza.

Por lo tanto, yo creo que las bondades del proyecto son evidentes. Haré referencia a alguna de las dudas también por el señor Hernández y por la señora Molina. Bueno, en términos de explicación. Es verdad que lo que pretende la consejería y lo que va a hacer…, porque esto no es una responsabilidad exclusiva de la Consejería de Fomento. Este es un tema que es responsabilidad compartida del conjunto de administraciones. ¿Qué queremos hacer? Hacer desde la consejería de cemento, que permita unir voluntades, sin las cuales es imposible trabajar de forma eficaz. O el Programa de Caminos Naturales del Ministerio puede ir por un sitio; las iniciativas de las diputaciones pueden ir por otro; las iniciativas del Plan Andaluz de la Bicicleta, que hasta ahora ha estado más en ámbitos urbanos y metropolitanos que en ámbitos interurbanos, tienen otra dimensión. Y yo creo que tenemos que ser capaces de generar un caldo de cultivo, un cemento que una las voluntades, bienintencionadas de todos, pero que no pueden actuar en paralelo, sino de forma convergente. Este es el planteamiento que queremos hacer. Estamos dentro del espacio de cooperación Interreg, en el programa MedCycleTour, que recoge regiones italianas, francesas, croatas, eslovenas, griegas y chipriotas, y Andalucía. Y por lo tanto vamos a caminar en esa dirección.

Yo creo que lo que no se puede es, para tratar, de alguna manera… No lo digo en el tono que ustedes tienen lógicamente la obligación de analizar, criticar y controlar al gobierno; esa es la tarea en el juego democrático, lícito en el Parlamento. Pero la falta supuesta de credibilidad del Plan Andaluz de la Bicicleta no pueden ustedes asociarla a que esto no va a tener tampoco credibilidad. El Plan Andaluz de la Bicicleta tiene credibilidad y tiene ejecutoria en este momento. Yo invito al señor Bueno, que habla de la pasarela de la SE-30... Dentro de pocos días, se pondrá en funcionamiento. Bueno, disfrute usted de ella. Yo estoy encantado, estoy convencido, es lo que me trasladan las asociaciones ciclistas, los alcaldes del Aljarafe, de que van a poder no solo transitar con una bicicleta de forma segura —salvando, digamos, la frontera que representaba la SE-30—, sino también de forma peatonal. Por tanto, esa es una realidad. Pero, junto con esa realidad...

Y señalaba el señor Hernández por qué en Málaga no... Bueno, cuando hablamos de intervenciones del Plan Andaluz de la Bicicleta en el ámbito urbano, la condición es que los ayuntamientos pongan a disposición los suelos; si no, no es posible. Hablamos de suelo de dominio público municipal. Y, para poder actuar, tiene que estar puesto a disposición. Hemos tenido dificultades en Málaga. Ya estamos en fase de acabar resolviendo el problema en un plazo..., bueno, breve. Con la información que tenemos, yo creo que vamos

a estar en el tramo Héroe de Sostoa-Avenida Juan XXIII-Virgen de la Cabeza, con una inversión superior al 1.300.000. El proyecto está en fase de supervisión y aprobación, y estaremos en el segundo semestre en inicio de obra. Pero la dilación ha obedecido a que el Ayuntamiento de Málaga no ha puesto los suelos a disposición. Igual que el de Cádiz —que ya sí se resolvió— ha estado también dilatando... En fin, por dificultades de gestión, no se lo digo en términos de reproche, sino en términos de constatar, simplemente. La obra está en el tramo extramuros también en licitación, y el intramuros está adjudicado. Pero ha habido un tiempo en el que se ha producido una demora porque el ayuntamiento no ponía los suelos a disposición. Por tanto, no podemos intervenir si esa parte, que es responsabilidad de los municipios, no está resuelta.

Yo soy un convencido, no solo por la filosofía general, de la movilidad sostenible. Como decía antes, nos podemos acercar por convicciones o por un egoísmo inteligente bien entendido. No hay otro camino que replantearse la movilidad en el conjunto de la Unión Europea y en las ciudades.

Cuando hablamos de tránsito ferroviario, y hablamos del transporte de mercancías, España está el 5% en el tráfico de mercancías, frente al 18% de la media de en la Unión Europea; cuando hablamos de las oportunidades ligadas al cicloturismo, y tiene que ver con la salud, a la que se refería antes la señora Rubiño, y tiene que ver, lógicamente, con el bienestar de la población, y tiene que ver con soluciones de movilidad no soportada o a caballo del consumo de energías fósiles... Yo creo que es un camino que está claramente delimitado como objetivo a compartir. Por lo tanto, vamos a seguir trabajando.

Les citaba antes actuaciones del Plan de la Bicicleta. En el caso de la pasarela de la SE-30, les cito lo de Málaga, pero les cito lo que estamos haciendo en este momento. En Almería, la construcción de la vía ciclista, en la avenida del Mediterráneo, que ha representado una inversión de 410.000 euros, en fase de licitación. En Córdoba estamos trabajando en la ronda de Marrubial, en la avenida del Brillante, en la avenida Madre de Dios, para cerrar exactamente el circuito que le dé continuidad a tramos no conectados. Estamos hablando de otra obra que está en ejecución, que es una conexión ciclo-peatonal entre Armilla y el PTS en Granada. Estamos hablando también de la ejecución de lo que le he dicho, el extramuros e intramuros en Cádiz. Estamos hablando, efectivamente, del compromiso entre Caños de Meca y Conil. En Huelva está en desarrollo también la ejecución de importantes obras. En Andújar, en Jaén. Estamos también con el proyecto muy avanzado entre Valdezorras, Alcosa y aeropuerto antiguo. Estamos hablando de diferentes acciones que van a permitir ejecutar la totalidad de los recursos previstos en el Plan Andaluz de la Bicicleta, que están por encima de los 58 millones de euros. Ojalá hubiese más, pero son los recursos que hay. Hemos hecho 120 kilómetros de vías ciclistas, insisto, la mayoría en ámbitos urbanos y metropolitanos. Y vamos a culminar hasta 230, aproximadamente, kilómetros de vías ciclistas. Con la totalidad de la inversión prevista en el Marco Comunitario de Apoyo en el que está engarzada la financiación de este Plan Andaluz de la bicicleta.

Y a nivel personal, aunque los temas personales aquí tienen poca relevancia, le diré que yo soy un firme convencido. Tuve el honor de presidir la Diputación de Jaén durante años. Y probablemente de las primeras intervenciones que se hicieron en Andalucía recuperando un antiguo trazado de ferrocarril, convirtiéndolo en una vía ciclopeatonal, fue la Vía Verde del Aceite, hace ya bastantes años, ¿verdad? En el año 1997, más o menos. Bueno, yo creo que la interconexión de lo ya hecho... En Córdoba se siguió, se ha hecho en Sevilla, se ha hecho en Cádiz y en Huelva. Vamos a intentar que los recursos que podamos dedicar, algunos para nueva construcción, otros para adaptación de carreteras de débil tráfico, que permiten perfectamente ser com-

patibles con el tránsito ciclopeatonal, así como con otro tipo de infraestructuras, capital natural y social que está disponible, dependiendo..., da igual, del Gobierno de la Nación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, debe acabar.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

..., con el Plan de Caminos Naturales, o de Vías Pecuarias, o de Caminos, dependiente de Medio Ambiente.

Por eso decía —y termino—, ya sabe que desde Fomento tenemos el objetivo de ser cemento, cemento —también depende de la construcción, ¿verdad?—, cemento que una voluntades, y que cree complicidades para un objetivo compartido. Y yo estoy convencido de que este objetivo merece la pena que haya una actitud..., que va a haber, estoy convencido, de leal cooperación de las diferentes administraciones, porque todos tenemos que ganar con el avance de este proyecto, tanto desde el punto de vista social, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de la proyección de Andalucía para el desarrollo de esta red EuroVelo.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/APC-000045. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el balance y el desarrollo del convenio de colaboración de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento para la ejecución de la prórroga del Plan de Fomento del Alquiler de Viviendas, la Rehabilitación Edificatoria y la Regeneración y Renovación Urbanas 2013-2016

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente comparecencia, propuesta por el Grupo Popular, a fin de informar sobre el balance y desarrollo del convenio de colaboración de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento para la ejecución de la prórroga del Plan de Fomento del Alquiler de Viviendas, la Rehabilitación Edificatoria y la Regeneración y Renovación Urbanas 2013-2016.

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.

En esta ocasión, y respondiendo a la iniciativa del Grupo Popular, efectivamente, voy a tratar de dar cuenta de cómo está el desarrollo de la prórroga del Plan de Vivienda del Estado, que concluyó en el 2016, y que por razones que supongo que todo ustedes conocen no se aprobó el plan estatal que debía haberle dado continuidad y se optó por la prórroga de lo que contenía el plan del 2016.

El principal instrumento con el que cuenta la política de vivienda en la Comunidad Autónoma de Andalucía saben ustedes que es el Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación, con horizonte 2016-2020, que constituye —lo decíamos antes— la hoja de ruta y marca las prioridades del Gobierno de Andalucía en política de vivienda. Se trata de una planificación que creemos que se adapta a las necesidades de las familias andaluzas, los programas y líneas de trabajo que contiene son realistas, al tiempo que ambiciosos, y responden a las demandas básicas que presentan los ciudadanos andaluces, una cuestión que además fue valorada positivamente por el Consejo Económico y Social de Andalucía en su dictamen, destacando la importancia de esos objetivos. Y decía literalmente: un nuevo enfoque adaptado a las nuevas circunstancias económicas y financieras.

Por tanto, el Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación es el que define, el que marca y ejecuta, y financia, las líneas de la política de vivienda del Gobierno de Andalucía. En el que, por cierto, el 23,6% de la financiación procede del plan estatal.

La mayor parte de los programas y actuaciones que desarrolla el Plan de Vivienda se financian con recursos propios, para la ejecución de las diferentes líneas de acción política. Si la política de vivienda dependiera solo de la planificación y financiación del Plan Estatal, pues estaríamos ciertamente en unos niveles de acción que estarían muy por debajo, en términos porcentuales, en una posición casi residual, de lo que hace el conjunto de líneas de acción política que tiene el Gobierno de Andalucía en su plan estatal.

El 31 de diciembre de 2016 finalizó la vigencia del plan estatal y, de no adoptarse ninguna medida, a partir de enero del 2017 hubiese quedado suprimida la financiación estatal de las ayudas a la vivienda. El Real

Decreto 637/2016, de 9 de diciembre, prorrogaba durante el año 2017 el Plan Estatal de Fomento al Alquiler, la Rehabilitación y la Regeneración Urbana, pero, para que dicho programa surtiera plenitud de efectos y se concretara la cuantía que debería figurar en la anualidad del 2017, el plan requería suscribir el correspondiente convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Junta Andalucía para la ejecución de dicha prórroga. Dada la importancia de este trámite, para poder abordar con éxito las convocatorias de alquiler, rehabilitación edificatoria, áreas de regeneración y renovación urbana, nos dirigimos con fecha 11 de enero al Ministerio de Fomento, exponiéndole la imperiosa necesidad de agilizar la tramitación de esta prórroga, con el objetivo de conseguir la total ejecución de los fondos destinados a la anualidad del 2017. Hasta el 15 de marzo de 2017 no se recibió del Ministerio de Fomento el referido convenio de colaboración para su firma, por razones imputables a la Administración del Estado. Y se produjo la firma el 25 de julio de 2017, es decir, 7 meses después de la publicación del Real Decreto 637/2016, que establecía la prórroga del plan.

En virtud de dicho convenio, se fijaba una financiación estatal de 41 millones de euros, que podía ser susceptible de incrementación, y aparentemente la firma, a finales del mes de julio, solo nos concedía 5 meses, de agosto a diciembre, con el verano de por medio, para la ejecución de los fondos. Pero en realidad, los plazos son aún más restringidos, si tenemos en cuenta que el convenio nos obliga a justificar durante el mes de octubre ante el Ministerio de Fomento el cumplimiento de una serie de hitos procedimentales que hacen inviable la regulación y convocatoria de nuevas subvenciones en concurrencia competitiva, tal y como establece el plan estatal. Aparte, es imposible que en el plazo de tres meses, de agosto a octubre, lanzáramos y resolviéramos nuevas convocatorias en concurrencia competitiva o lleváramos a cabo actuaciones tan complejas como las áreas de rehabilitación y regeneración urbana.

En conclusión, la fecha tan tardía en que se suscribió el convenio de colaboración ha sido la única razón que ha motivado que los fondos asignados no puedan ejecutarse en su totalidad, como hubiésemos deseado. Sin embargo, ante la demora del ministerio en la firma del convenio de prórroga y la cada vez más probable situación de no tener tiempo para resolver y justificar las ayudas, la Consejería de Fomento se anticipó y adoptó la decisión de proceder a efectuar las correspondientes convocatorias de ayuda al alquiler y la rehabilitación edificatoria, aun a riesgo de no poder contar finalmente con financiación estatal. Así, se convocaron a través de la Orden de 29 de junio de 2017 las ayudas en régimen de concurrencia competitiva para alquiler de vivienda a personas en situación de especial vulnerabilidad o con ingresos limitados, con una dotación de 15 millones de euros, que podría incrementarse también en otro 1,3 millones de euros.

Y se convocaron mediante Orden de 29 de junio de 2017, subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, destinadas al fomento de la rehabilitación edificatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía con un montante también en torno a los 15 millones de euros. El plazo de presentación de solicitudes estuvo abierto desde el 7 de julio hasta el 7 de agosto, ambos inclusive. La convocatoria de inquilinos a la que se han presentado más de 22.000 solicitudes se encuentra actualmente en fase de subsanación, se han publicado los listados de Almería, Granada. Y, en el caso de la rehabilitación edificatoria, ya se ha publicado en todas las provincias el listado de beneficiarios provisionales y suplentes. Y, por otro lado, en ejecución de la prórroga, el 26 de octubre del 2017 se suscribió por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Jerez el acuerdo de la comisión bilateral, relativo a la regeneración y renovación urbana de la barriada de La Constancia de Jerez. En concreto, se ha programado la rehabilitación de 88 viviendas, estimándose un coste total

de actuación por importe de 603.000 euros. La aportación económica se distribuye entre el Ministerio de Fomento, que aporta un 37%, la propia comunidad autónoma y el Ayuntamiento de Jerez, de forma que se completa el 100% de la financiación. En total, la ejecución de la prórroga alcanzará prácticamente los 30 millones de euros, 29.709.000 euros en los programas de ayuda al alquiler, de fomento de la rehabilitación edificatoria, y de la regeneración y renovación urbana. Del total de las obligaciones contraídas en 2017 en el programa 43.*a*), de Vivienda, rehabilitación y suelo, solo el 12,8% de lo ejecutado procede de las transferencias finalistas del Estado. El resto de las actuaciones desarrolladas corresponden al esfuerzo presupuestario del Gobierno andaluz en materia de política de vivienda.

Y ¿cuáles han sido las actuaciones que se han ejecutado durante 2017? Les voy a reseñar algunas, además de las que ya les he citado: las ayudas relativas al alquiler, a la rehabilitación y a la renovación urbana. Ha funcionado a pleno rendimiento el sistema andaluz de Información y asesoramiento integral en materia de desahucios, que ha atendido a 15.173 familias. Para facilitar el acceso a la vivienda protegida, atendiendo los compromisos asumidos en el Plan Andaluz de Vivienda respecto a planes anteriores, hemos resuelto ayudas a los adquirientes de viviendas con un crédito de siete millones y medio, con los que se han atendido a más de 6.000 ayudas. De la misma manera, en cuanto a las ayudas autonómicas de los préstamos cualificados o convenidos obtenidos para la promoción de viviendas para alquiler, se han destinado un total de 16 millones de euros. Hemos contribuido a mejorar la situación de las familias afectadas, por procesos de desahucio, a través de la orden de ayudas a personas en especiales circunstancias de emergencia social. De forma que se ha utilizado un crédito ligado a 2017 de un 1.256.000 euros, con el fin de fomentar y coordinar la elaboración y aprobación de los planes municipales de vivienda —que hemos comentado también en la anterior comparecencia—, hemos destinado casi dos millones de euros, que van a beneficiar a 512 solicitudes de otros tantos ayuntamiento en Andalucía. Hemos puesto en marcha el proyecto de orden por el que se crea la bolsa de oferta de viviendas y se regula el procedimiento para la declaración de permuta protegida de vivienda. Se ha tramitado la convocatoria para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de subvenciones para actuaciones acogidas al programa de adecuación funcional básica de viviendas, programa que tiene por objeto —como ya saben— financiar obras de mejora para la seguridad de la adecuación de las viviendas, que constituyan residencia habitual y permanente de personas mayores de 65 años o en situación de discapacidad. La dotación era de tres millones de euros, ha afectado positivamente a 2.300 familias. Programa que tendrá continuidad a lo largo del año 2018. Hemos retomado los convenios suscritos al amparo de la orden de rehabilitación singular para la instalación de ascensores, un total de 113 expedientes, cuya tramitación y ejecución ha contado en 2017 con 7,1 millones de euros. Y también hemos dado cumplimiento a los compromisos adquiridos con el programa denominado Casa por Casa, en el área de rehabilitación de Marismas del Odiel, un programa que ha destinado 12 millones de euros. Se ha continuado la ejecución de los programas de rehabilitación de patrimonio de interés arquitectónico y de espacios públicos, y del programa de rehabilitación regional, de forma que los convenios de la rehabilitación de las casas consistoriales de Écija, Peñarroya, Linares, Coín, en Málaga. Se encuentra en tramitación la orden de desarrollo del programa de rehabilitación de espacios públicos urbanos en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en la que se recoge un tratamiento diferenciado para aquellas actuaciones incluidas en el área de iniciativa territorial integrada de Cádiz. Y, en materia de gestión del parque de vivienda pública autonómica, también hemos señalado en la comparecen-

cia anterior las 50.252 viviendas, que son de arrendamiento en la comunidad autónoma, pues, se ha invertido 6,5 millones de euros que han beneficiado a 26.478 viviendas. Hemos impulsado la gestión de activos a través de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación, poniendo a disposición de promotores interesados tanto en suelos residenciales como industriales. Una medida que ha permitido adjudicar, en los últimos tres años, 300.000 metros cuadrados de suelo de diferente naturaleza, por un importe de venta de 50 millones, 50,7 millones de euros. De forma que en el suelo residencial que se ha colocado, en los 110.000 metros cuadrados, tiene capacidad para construir 1.476 viviendas, de las cuales 891 tendrán carácter protegido, y las restantes, libres. Con el ingreso producido por estas enajenaciones, estamos —como he señalado también anteriormente— en la financiación de proyectos de nueva construcción, fundamentalmente en Cádiz y en Córdoba.

Esta es la fracción de la información que les quería trasladar en relación con esta petición de comparecencia.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

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

Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, desde el Partido Popular hoy le hacemos esta petición de comparecencia, entre otras razones para conocer de primera mano cuáles son los datos de la ejecución del Plan de Vivienda y Suelo en Andalucía, tanto del periodo 2013-2016 como la prórroga que ha tenido lugar.

Nos gustaría que la actitud, por su parte, fuera una mayor transparencia, y que pudiéramos consultar estos datos, pues, sencillamente en la página web, cosa que en este momento pues no es posible. Pero bueno, la cuestión es que la prórroga a la que nosotros aludimos, y que, efectivamente, se firmó el convenio en julio, tal y como usted ha citado, y que se ha quejado por el plazo en que se firmó, tarde y demás. Pues, yo lo primero que me gustaría decirle es que fue el plazo que tuvieron otras comunidades autónomas, todas tuvieron las mismas circunstancias.

Y, lamentablemente, la ejecución de Andalucía, a raíz de los datos que usted ha facilitado y que el propio ministro en su visita aquí, a Andalucía, pues también manifestó, lamentablemente, la ejecución ha sido diferente. Usted, que le gusta hablar sobre el agravio de financiación del Gobierno de la Nación, me gustaría decirle que, en esta comparecencia, no tiene usted posibilidad de agarrarse a ese tema, puesto que Andalucía ha sido la comunidad autónoma, de toda España, que mayor financiación ha recibido para políticas de vivienda, con un porcentaje del 17,10%, a través del convenio que se firmó, en octubre de 2014, para políticas de vivienda, y que, efectivamente, se ha prorrogado durante el año 2017.

Ha aludido usted también a que, bueno, pues la prórroga se hizo tarde, pero tarde, tarde; en realidad tarde, lo que fue tarde fue el Plan de Vivienda en Andalucía, que tardó cuatro años en llegar a esta comunidad;

es decir, que hubo una legislatura entera sin Plan de Vivienda. De hecho, la comparecencia que hoy le pido es sobre los programas del plan estatal, puesto que, en Andalucía, no tuvimos ningún programa de viviendas desde el año 2012 hasta el año 2016, y por eso los programas fundamentales a los que quiero referirme. Me gustaría que usted nos diera, puntualmente, cuál ha sido el porcentaje de ejecución, pues, en el fomento del alquiler, la rehabilitación edificatoria y las áreas de renovación urbana; convenio por el cual han venido, a Andalucía, del Ministerio de Fomento, 137 millones de euros, además de 270 millones de euros que vienen directamente a las cuentas de los préstamos hipotecarios de más de cincuenta y dos mil andaluces; 270 millones de euros directos a los andaluces, a sus cuentas hipotecarias. Y a ello, además, hubo que sumar alrededor de cuarenta y ocho millones de euros para retrasos y cierres de planes anteriores. Mientras tanto, en este convenio, pues la Junta solamente aportaba 41 millones de euros en ese convenio 2014-2016, y por lo cual, bueno, pues ahí se ve un poco el compromiso de cada uno: la inversión total del Ministerio de Fomento eran 455 millones de euros para el periodo 2013-2016, y la Junta Andalucía, 41 millones. Esto significa que, por cada 10 euros que pone el Gobierno de la Nación, la Junta pone solamente un euro.

Por lo tanto, esto es la teoría porque, luego, en la práctica —esto es lo que ustedes podían disponer para ejecución de políticas de viviendas—..., pero la práctica es que la comunidad autónoma ha ejecutado, en los ejercicios 2014, 2015 y 2016, 85,72 millones de euros; es decir, una ejecución del 62,26% del presupuesto que el Ministerio puso a disposición de los andaluces; se quedaron sin ejecutar 52 millones de euros, cuando alguna comunidad llegó a ejecutar hasta el cien por cien de los presupuestos a su disposición; solo cuatro comunidades quedaron por debajo y ejecutaron menos porcentaje que Andalucía.

Por lo tanto, yo lamento que la gestión, por parte de su consejería, no haya estado a la altura de otras comunidades autónomas, puesto que, en este caso, no puede echar la culpa al Gobierno de Rajoy, puesto que ha tenido la mayor financiación y las condiciones han sido las mismas que todas las comunidades autónomas. Por lo tanto, mientras la media, en otras comunidades, ha sido del 72%, han sido 10 puntos por encima de lo que ha hecho Andalucía.

Y en la prórroga del plan 2017 —bueno, pues efectivamente que se firmó en Almería—, la Junta de Andalucía firmo 91 millones para ayudas a la vivienda, 91 millones que venían del Ministerio de Fomento y Vivienda; que se desglosaban en 52 millones..., perdón, 59 millones, para los programas de los que estamos hablando —fomento del alquiler, rehabilitación edificatoria y áreas urbanas—, 31 millones, que seguían viniendo directamente a los préstamos hipotecarios de los andaluces para ayuda al pago del préstamo hipotecario, y, a esta cuantía, la Junta de Andalucía aportaba 17,7 millones de recursos propios. Por tanto, en el año 2017, mientras el ministerio aportaba 91 millones, la Junta ha puesto 17,7.

Y, bueno, pues de esta prórroga lo que conocemos igualmente es que, mientras otras comunidades autónomas han ejecutado prácticamente al 98..., al cien por cien, Andalucía —según los datos que usted también ha facilitado y que el propio ministro ha dado—..., en Andalucía estamos en una ejecución del 52%, y las condiciones, señor consejero, le vuelvo a indicar que han sido las mismas para todas las comunidades: los plazos, la forma de la tramitación..., absolutamente todo igual.

Por lo tanto, las conclusiones que nosotros hacemos, señor consejero, es que el Ministerio de Fomento, en los años 2014 a 2017, ha puesto a disposición de su consejería, a disposición de Andalucía y a disposición de los andaluces, casi 546 millones de euros, lo cual nos parece una cifra muy importante para hacer políticas de viviendas,

y, de ellos, 300 millones han ido directamente a subsidiación de préstamos, y esta política es muy importante, porque el Gobierno de Mariano Rajoy paga y cumple lo que promete, y han sido ayudas a los préstamos hipotecarios que han evitado muchos desahucios en Andalucía; 300 millones de euros directamente a ayudas hipotecarias. Y, en este caso, la cantidad total que el ministerio ha puesto a disposición..., perdón, el conjunto, digamos, que su consejería ha tenido a disposición, durante el año 2017, para programas 2013-2017, ha sido de 255 millones.

Y la cuenta que nosotros hemos podido deducir de los datos que usted ha ofrecido y que conocemos es que se han dejado de gastar 81 millones de euros en programas de ayudas al alquiler, de rehabilitación edificatoria y de áreas urbanas. Por lo tanto, nos parece que ha sido, bueno, pues una pésima gestión, señor consejero; en alquiler, lo dijo usted...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Voy terminando muy rápidamente.

... en alquiler, lo dijo usted. Pero, bueno, a mí gustaría que usted ofreciera los datos del 2017, que no están en la página web. Yo solamente, y como tenemos poco tiempo, le voy a decir lo que se refleja en la página web de la consejería, que son datos del año 2016...

[*Intervención no registrada*.]

Termino inmediatamente.

En fomento del alquiler: ejecución de un 51%.

En medidas de carácter habitacional: el 0%.

En infravivienda: el 0%.

En rehabilitación edificatoria: el 25% de ejecución.

Señor consejero, aclare usted estos datos globales y finales, y vuelque toda la transparencia en su página web.

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, los datos, en fin, contados como usted los plantea, soportan todo los discursos que usted quiera hacer. Yo le voy a dar alguna información, que supongo que usted conocerá también.

Cuando le he señalado lo de los plazos, ciertamente si las condiciones hubiesen sido otras y no se hubiese impuesto, además, la concurrencia competitiva necesariamente, que hemos criticado no solo desde Andalucía sino desde el resto de las comunidades autónomas, la inmensa mayoría; porque son ayudas de carácter social y, por tanto, no deben estar sometidas a concurrencia competitiva, hubiésemos agilizado la tramitación de todos los programas y hubiese sido más fácil de ejecutar los recursos que, teóricamente —y digo teóricamente porque el modo de implementación de concurrencia competitiva y la restricción temporal que plantean hacen imposible que algunos de los programas, que nos hubiese gustado desarrollar, lo hubiéramos podido plantear. Por lo tanto, eso forma parte de la responsabilidad del Gobierno de la Nación.

Y tan fundada estaba nuestra demanda que, bueno, al final, —aunque estamos a la espera de que sea publicado y aprobado el plan estatal— parece que se va a recoger —en el borrador sí que estaba— que las ayudas pueden tramitarse por un procedimiento que no sea de concurrencia competitiva. ¿Usted qué diría si, por ejemplo, si la renta mínima de inserción que se ha aprobado en Andalucía estuviese sometida al criterio de concurrencia competitiva? Le parecería un disparate, seguramente. Pues es el mismo disparate que a nosotros nos parece que las familias que están en situación de vulnerabilidad en Andalucía tengan que estar en concurrencia competitiva con el resto de los ciudadanos. Por lo tanto, si se cumplen requisitos, y lo que hemos pedido es que no sea concurrencia competitiva, por lo tanto, agilidad en los trámites; son ayudas de carácter social y, si se cumplen requisitos, pasemos a dar automáticamente la ayuda. Este es el criterio que vamos manteniendo, y el plan, como digo, no sé lo que va a contener la publicación definitiva del plan, pero en el borrador vimos que se abría la puerta, después de una crítica con fundamento por parte de bastantes comunidades autónomas en la Conferencia Sectorial, se abría la puerta a que las convocatorias próximas no sean en concurrencia competitiva, punto primero. Y, segundo, que además se puedan hacer también por tres años, y no solo por un año, lo que añade todavía un elemento de complejidad mucho mayor.

Critica usted la inexistencia del Plan de Vivienda. Pero, señora Martínez, ¿lo critica usted desde el ejercicio rotundo de cumplimiento del Gobierno de la Nación o desde un Gobierno que ha tenido que prorrogar el plan del 2016 al 2017, y todavía no tiene publicado el nuevo plan? Claro, yo me incorporé como responsable de Fomento en el mes de junio del año 2015, y pusimos en marcha, a toda velocidad, un proceso que sabe usted que es laborioso, sometido a múltiples consultas, con diferentes colectivos, organización, la aprobación del plan, y lo aprobamos en el mes de agosto de 2016. Por lo tanto, bueno, usted tiene derecho a criticar todo lo que quiera, ese es su derecho como portavoz del Grupo Popular, pero, hombre, un mínimo sentido de la coherencia para poder criticar con alguna base moralmente fundada al Gobierno de España, que no cumple con lo que debía haber sido una planificación razonable, que es cuando se acaba el plan 2013-2016 tuviese aprobado o implementado el siguiente plan, que ni estaba ni todavía está. Ojalá sea pronto, le estamos pidiendo al Gobierno que lo publique, que después de la publicación, cuanto más tarde más difícil será y más tardíamente se hará la firma del convenio, para poder sacar las diferentes órdenes que desarrollen lo contenido en el plan. Si no, volveremos otra vez a las andadas, tener tres meses de ventana para poder desarrollar la convocatoria de las órdenes.

Por tanto, yo creo que ahí sí puede usted hacer un ejercicio, que yo le agradecería, de buenos oficios ante el Gobierno de la nación, del Ministerio de Fomento, que le den la máxima agilidad posible, si estamos tratando, efectivamente, de defender los intereses del conjunto de los ciudadanos de Andalucía.

Y habla usted de las sociedades de tipos de interés. Bueno, yo creo que había 300.000 familias afectadas negativamente por la decisión del Gobierno de España en el año 2012 de liquidar esas ayudas a las asociaciones de tipos de interés. Y hubo una plataforma beligerante creada al respecto en el ámbito de la nación.

Compromiso del Gobierno de Andalucía respecto al volumen de recursos totales dedicados a la política de vivienda. El programa 43.A, de Vivienda, rehabilitación y suelo, que contiene el presupuesto de la Junta de Andalucía, solo al final ha sido el 12,8% de lo ejecutado lo que procede de los fondos estatales, el resto es financiación de la propia comunidad autónoma y de los fondos Feder, que son al final de la Junta de Andalucía.

Por tanto, yo le pediría que, efectivamente, esto es mejorable, como todo, pero las cifras son las que son. Hay cosas que le hemos pedido al ministerio que pudiera también avanzar en el nuevo plan de vivienda, algunas estarán contenidas, la mayoría de las peticiones que le hemos hecho no están contenidas. Y la política de vivienda es una política que tiene que ser necesariamente compartida y complementada entre los diferentes actores —gobiernos locales, Gobierno de la nación, Gobierno de la comunidad autónoma—, porque al final está recogido, a efectos muchas veces de refugio en la coincidencia, todos lo decimos, en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en la Constitución Española, en el Estatuto de Autonomía. Pero le hemos planteado al Gobierno, lógicamente, las cosas que le he dicho de que los límites temporales no nos constriñan en la ejecución de los planes; que haya más recursos; que se haga una apuesta también por la vivienda protegida, cosa que no está contenida en el plan de vivienda; que se incorporen algunos programas que nosotros estamos desarrollando, como la adecuación funcional básica; que se incremente hasta el 75%, por ejemplo, el porcentaje de subvención para poder financiar o cofinanciar la instalación de ascensores cuando hablamos de accesibilidad.

Un conjunto de líneas de acción que yo creo que el Gobierno tiene oportunidad, si tan convencido está de que la política de vivienda es una política social, y tantos recursos y con tanto entusiasmo le dedica, lo que tiene que hacer es, hombre, ampliar las bases, desde el punto de vista de cooperación financiera, con las comunidades autónomas y, sobre, todo no hacer trampas en el solitario y acabar colocando unas cantidades teóricas que en la práctica hacen imposible su ejecución, porque los plazos son absolutamente constreñidos e imposibles de ejecutar, máxime si te imponen además que sean en concurrencia competitiva, como ha planteado el Gobierno de la nación.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Martínez, tiene tres minutos. Muchas gracias.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor consejero.

Bueno, ha presentado usted una serie de excusas de quien suspende una asignatura. Señor consejero, cuando otras comunidades han tenido las mismas circunstancias, los mismos plazos, la misma concurrencia competitiva, lamentablemente habrá que definir que la gestión en Andalucía no ha sido la correcta, o que ha faltado personal, que usted no ha puesto a disposición de la gestión del plan de vivienda o, en fin, usted sabrá. Pero cuando algunas comunidades autónomas ejecutan en un ciento por ciento y Andalucía se queda en el 50%, pues habrá que examinar por qué ha ocurrido así.

Señor consejero, no se preocupe, no va a haber vacío en el plan estatal de vivienda, no va a haber vacío. Ha habido un plan estatal que ha cubierto, ese sí, un vacío importante de cuatro años en Andalucía, pero en el plan estatal no va a haber vacío. Ha habido un plan estatal, una prórroga que ha destinado recursos a todas las comunidades. Y en este año, y lo sabe perfectamente, porque se está trabajando con la colaboración de las comunidades autónomas, habrá plan estatal.

Señor consejero, no diga sobre cuántos afectados se han quedado sin ayuda a la entrada. Efectivamente, hubo un decreto y se determinó quiénes tenían derecho, pero quien tiene derecho recibe la ayuda, mientras que en Andalucía más de cien mil afectados que tenían derecho al pago de la ayuda a la entrada para una vivienda protegida no han recibido la ayuda. Por lo tanto, en Andalucía lo que se promete no se cumple.

Dice usted que el 43.A tiene el 12,8% de financiación. Mire, yo solamente lo que sé es una cuestión, y es que el programa de fomento del alquiler y de la rehabilitación edificatoria..., el ciento por ciento de la financiación en Andalucía ha sido estatal. ¿Dónde ha estado su financiación, señor consejero? Porque usted ha preferido, ha elegido quitar la financiación que usted iba a poner a esos programas, que la firmó en el convenio, ha preferido quitarla, dejar que invierta el Estado el ciento por ciento. ¿Y dónde está su dinero, señor consejero? Tendría que haber ido destinado... Eso es así, no se ría usted porque es así. Tendría que haber ido destinado a áreas de rehabilitación.

Y, mire, hoy lamentablemente nos hemos desayunado con una noticia en un medio de comunicación en el que dice que Andalucía reconoce su fracaso en 93 barrios, fracaso social, vamos, en su mayoría coinciden los barrios en los que son áreas de regeneración y renovación urbana. Un mapa de transformación de infraviviendas prometida —aparece el barrio de Los Pajaritos, por ejemplo—, y la Junta de Andalucía reconoce su fracaso, y son años y años prometiendo áreas de rehabilitación integral que no se han cumplido.

Señor consejero, el alquiler ha llegado tarde, si han resuelto ustedes en diciembre de 2016…, perdón, en diciembre de 2017 han resuelto las ayudas al alquiler que tenían que pagarse en el año 2016. Llega tarde y, por lo tanto, hasta el defensor del pueblo dice que no cumple su función. Y usted mismo lo ha dicho, el 87% de los solicitantes han quedado fuera.

Y en rehabilitación edificatoria pasa igual. Ustedes no han tenido en cuenta tantas comunidades de propietarios que llegaron, hicieron sus proyectos, hicieron los trámites, llegaron hasta el final, y cuando había que firmar el convenio y obtener el dinero de la Junta de Andalucía...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—... no se lo han concedido.

Por lo tanto, señor consejero, espero que sea usted más autocrítico y más exigente, porque será para el bien de los andaluces.

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, yo no dejo de ser autocrítico, estoy, si me permite la expresión, permanentemente insatisfecho con lo que se hace desde cualquier ámbito de la Administración, porque siempre hay más necesidades que capacidad de respuesta. Pero siendo autocrítico con mi propia acción no puedo pasar por alto, lógicamente, aquellas acciones u omisiones —algunas de ellas, muy graves— que el Gobierno de la nación tiene respecto a los intereses de Andalucía. Antes de entrar en la comisión esta mañana me preguntaban sobre el peaje de la AP-4, ¿no?, que ya tendremos ocasión de discutirlo. Hay situaciones que son absolutamente injustificables y, por tanto, no nos pidan que además lo hagamos en silencio, en un silencio que al final vaya en la dirección, desde luego de no defender como debemos los intereses de Andalucía.

El Gobierno de Andalucía está cumpliendo, y la presidenta del Gobierno de Andalucía está cumpliendo. La presidenta se comprometió en el debate de investidura que de planes anteriores —ya no hablo del plan vigente, sino de planes anteriores, lo he dicho creo que en la comparecencia anterior—, íbamos a retomar todos los convenios, hasta 113, que van a permitir que en torno a mil seiscientas familias acaben teniendo, además de las 26.000 que prevemos nuevas con el plan 2016-2020, tengan resuelto el tema de la accesibilidad. Y, por lo tanto, estamos cumpliendo, estamos cumpliendo con lo que usted señala de que comprometimos ayudas a la entrada, las sociedades de tipos de interés y a la firma de escritura. Y lo estamos haciendo en los años 2016, 2017 y 2018 con fondos del plan estatal…, perdón, con fondos del plan autonómico.

Habla usted de cosas específicas de Sevilla, que me parece oportuno que usted lo cite. Bueno, en el Parque Alcosa estamos en fase de contratar en torno a cuatrocientos mil euros la redacción de los proyectos de las direcciones de obras de un programa que tenía cofinanciación a tres partes y que el Gobierno de España, por la vía de la inanidad, lo acabó dejando morir, creo que era alcalde en aquellos tiempos el señor Zoido. Bueno, pues estos son los compromisos del Gobierno de la nación cuando gobierna el Partido Popular con Andalucía. Y tanto en el caso de los Pajaritos como en el caso de Parque Alcosa, una vez que con financiación de la Junta de Andalucía y, lógicamente, con el acuerdo del ayuntamiento arranquemos con esos proyectos, estamos deseando que el plan estatal lo publiquen ustedes, de forma que podamos, efectivamente,

hacer esa intervención en un área de rehabilitación integral, con cofinanciación del Estado, de la comunidad autónoma y del propio ayuntamiento. Cuanto antes lo publiquen, mejor.

Y el vacío, hasta ahora en términos reales y operativos, ha existido por parte del Gobierno de la Nación, que como le digo lo ha hecho con muchísimo meses de retraso, dejando una ventana temporal reducidísima para poderlo implementar. Y, por tanto, la visión teórica de que pongo [...] pero le impido por la vía de los hechos que lo ejecute porque no le doy tiempo para poderlo justificar.

En este sentido, le voy a hablar de que la liquidación del convenio 2014-16 se cerró con una justificación del 88,3%, con 88 millones de euros. El 2014 fue, no tenía yo la responsabilidad en aquel momento de la consejería, pero es igual, es lo menos relevante, fue inejecutable porque el convenio se firmó en octubre del 2014. De esto estamos hablando, de supuestas cantidades teóricas que yo no sé si porque el señor Montoro al final acaba igual que con la limitación de la capacidad de que el superávit presupuestario de los ayuntamientos se pueda ejecutar, se pueda invertir para que así las cuentas del conjunto del Estado ante la Unión Europea cuadren, pues acabe haciendo un ejercicio teórico de colocar determinadas cantidades en política de vivienda que luego son inejecutables y así cumplir en el plano de la retórica, pero en el plano de los hechos ese cumplimiento se acaba reduciendo notablemente porque los instrumentos que se ponen en lo alto de la mesa, las ventanas temporales que se ofrecen y la obligaciones en concurrencia competitiva, como le he señalado, que puede ser perfectamente evitable, lo impiden.

Por tanto, yo espero que haya un nivel de simplificación en la gestión, en el próximo Plan de Viviendas, que lo aprueben cuanto antes, que lo pongan en circulación y que, evidentemente, tenga la respuesta en algunas de las demandas que hemos hecho para así poder, en esa tarea de cooperación en política de vivienda, ser lo más eficaces posibles entre el Estado y las comunidades autónomas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/PEC-000001. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a rehabilitación de cimientos en la barriada Parque Alcosa, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y con esto hemos acabado las comparecencias y pasamos a las preguntas con respuesta oral.

Para ello vamos a empezar con la primera pregunta, propuesta por Izquierda Unida, relativa a rehabilitación de cimientos en la barriada Parque Alcosa.

Cuando usted quiera, señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Buenas tardes, consejero.

No me extiendo en la exposición de motivos que usted ha visto y es un tema que conoce bien, ha hecho referencia a él, aunque haya sido indirectamente, en su comparecencia anterior. Como viene de pregunta escrita, son más preguntas de lo que es el formato habitual de la comisión, pero le agradeceríamos desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida que nos explicara las actuaciones que ha llevado a cabo la consejería de cara a la futura puesta en marcha de un programa de rehabilitación en la barriada de Parque Alcosa, también, en qué se han concretado las negociaciones con el ayuntamiento y con el Gobierno estatal de cara a acometer esa rehabilitación, y si hay prevista la firma de algún convenio; la situación en que se encuentra la declaración de la zona como área de regeneración y renovación urbana, y la previsión de fondos presupuestarios para acometer el proyecto.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señora Nieto, efectivamente, como usted señala, en el año 2009, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla y dentro del marco de los planes estatales se planteó la rehabilitación de Parque Alcosa.

Se llegaron a ejecutar, en cumplimiento del convenio, actuaciones en las plazas Rey Aurelio y Bib Rambla. De acuerdo con el catálogo de prioridades elaborado en base al mapa geológico de la zona, los estudios

geotécnicos correspondían a abordar de forma prioritaria las tres plazas de la barriada denominadas Azahín, Encina del Rey y Zocodover.

En 2016, después del parón que representaron los hechos referenciados, por parte del Estado, a cualquier espacio de cooperación en materia de política de viviendas, el año más duro de la crisis, lógicamente, la Consejería de Fomento y el propio Ayuntamiento de Sevilla retomaron la vía para poder hacer posible esa intervención que se quedó parada en su momento.

Estamos en el inicio de la licitación, será dentro de muy pocos días, de las tareas que permitan hacer la adecuación de los proyectos de intervención con una financiación en torno a 400.000 euros, financiada por la Consejería de Fomento. Y las intervenciones necesarias en materia de inversión las colgaremos de la cofinanciación que podamos recibir del plan estatal una vez que esté aprobado, de forma que tanto el ayuntamiento como la Junta de Andalucía y los que contenga el plan estatal pues haremos esa definición de área de rehabilitación integral que permita intervenir en esas tres plazas, que son los sitios que en términos de prioridad, a la luz de la información que los estudios geotécnicos establecen, nos aconsejan.

De manera que estamos trabajando, en pocos días verá usted en el boletín la publicación de esta licitación y estamos dando respuesta a lo que nos habíamos comprometido. Lo digo si bien con el paréntesis que representó la paralización por parte del Estado de todas las líneas de apoyo en los años, como digo, más duros de la crisis, pero tendremos desarrollo de estas actuaciones en un plazo muy breve.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejero.

Señoría, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Seguro que los vecinos recibirán con alegría la licitación a la que usted ha hecho referencia, por importe de 400.000 euros.

Pero, consejero, permítame que le traslade una reflexión. A la luz de que este problema lleva preocupando mucho a los vecinos de Alcosa desde el año 1983, quizás podríamos convenir que ni el Partido Socialista ni el Partido Popular se han portado bien con estos vecinos y que han sufrido muchos anuncios que luego no se han traducido en nada, que les han generado expectativas ciertas de mejora de sus viviendas, muchos de ellos anuncios y reuniones hechas en plenas campañas electorales y que después no han surtido ningún efecto, no han dado fruto.

Se lo digo porque este anuncio que ha hecho usted de una licitación inminente, si efectivamente se concreta en una licitación, será el primero que se cumpla después de haberles trasladado a ellos, tanto por parte de ustedes, como consejería, tanto por parte de la Administración central, como del propio ayuntamiento, otros de naturaleza similar que no han llegado a publicarse ni a concretarse en nada.

Es un verdadero despropósito, porque el poco dinero público que ahora se está poniendo allí, que lo está poniendo el ayuntamiento, se está poniendo en arreglar plazas y espacios comunes que tendrán que ser levantados para hacer efectivamente la intervención en los cimientos que usted con buen criterio ha dicho que es prioritaria y que hace falta acometer a la luz de los estudios.

Por tanto, consejero, desde Izquierda Unida le pedimos que no engañen más a los vecinos, que no engañen más a los vecinos, porque cuando fueron en campaña, en junio del 2016, a hacerles la promesa, tenían que haberles también explicado cuál era el procedimiento administrativo y qué tiempo era razonable esperar para que se llevara a cabo.

Esa parte siempre se olvida de explicar a los vecinos. Y luego viene la frustración y el lógico enfado. Por tanto, le pedimos diligencia, le pedimos asunción cierta de una planificación concreta, con una presupuestación suficiente, y que la próxima vez que se dirija a los vecinos de Alcosa no sea para anunciarles algo y luego pedirles el voto, sino para, efectivamente, llevarles una inversión concreta que les saque de una situación que, le repito, y con eso termino, consejero, llevan viviendo desde el año 1983.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Consejero, muy brevemente, dispone de muy poco tiempo.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con muchísima brevedad, señora presidenta.

Bueno, desde el Gobierno de Andalucía no se ha engañado nunca a los vecinos del Parque Alcosa, ni desde luego lo ha hecho... ni desde luego lo ha hecho el alcalde Espadas. En fin, si alguna responsabilidad tiene en dejar caer este proyecto fue el entonces alcalde Zoido, que ahora se muestra muy beligerante.

Y sí recodarle, tampoco no con ánimo de reproches sino con ánimo descriptivo, que ustedes han tenido las responsabilidades del Gobierno en materia de fomento y vivienda algunos años, ¿verdad? Por tanto... Bien.

Le estoy diciendo cuál es el itinerario que tenemos, la licitación de esta contratación en plazo de días y por supuesto el compromiso, porque está la redacción de los proyectos, la dirección de obras, y lo importante es la inversión que va a representar, que era bastante más cuantiosa, como usted comprenderá, de esos 400.000 euros, que los tenemos previstos desarrollar dentro del Plan de Vivienda en cuanto esté aprobado. Y hablamos de Parque Alcosa y hablamos de [...].

De manera que yo espero que el plan esté rápidamente aprobado —nosotros vamos a hacer la licitación en pocos días— y podamos dar respuesta satisfactoria a las expectativas legítimas de los vecinos de Alcosa.

Gracias, señora presidenta.

10-16/POC-000834. Pregunta oral relativa a la ampliación del metro de Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, referente a la ampliación del metro de Málaga. Para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Consejero, quería preguntarle por la situación en la que se encuentra la ampliación, la finalización de obras del metro de Málaga, la ampliación, y la, bueno, las perspectivas de futuro en sentido amplio. Quería saber un poco en qué situación está.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Usted sabe el punto de partida, el acuerdo que se tomó firmado en protocolo del 2013, que establecía cuál era el itinerario para alcanzar la ejecución de toda la red de metro prevista en aquel momento. Sobre ese escenario, los pasos que ha ido dando el Gobierno y la Consejería de Fomento han ido encaminados todos a cumplir los compromisos planteados en aquel momento. En marzo, el 3 de marzo del 2016 se aprobó el documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga, tramo Almedina—Hospital Civil. El ayuntamiento no se pronunció expresamente, sí recurrió en vía contencioso administrativa a los tribunales, y el Tribunal Superior de Justicia le quitó la razón en noviembre del 2017.

Con posteridad, le enviamos el proyecto de construcción de la programación de la línea 2. En ese momento el consistorio tampoco se manifestó claramente, pero alegó después inadecuación al planeamiento del proyecto. Hemos hecho la declaración de interés metropolitano, hemos determinado que, efectivamente, sí hay adecuación del planeamiento con la información de la Consejería de Ordenación del Territorio. Y lo que esperamos es que el Ayuntamiento de Málaga, o mejor, el alcalde y el equipo de Gobierno acabe acoplándose a lo que ha decidido el ayuntamiento como corporación, que es que se respete lo firmado en 2013, por

cierto, con el apoyo en esa mayoría del ayuntamiento corporación de su propio grupo político. Yo espero que el alcalde acabe poniéndose en sintonía con lo que piensa su corporación municipal.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Señor Hernández, tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Yo quería preguntarle no solo por el tramo al que se ha referido, que es el que llega al Hospital Civil, sino también por el tramo Perchel—Guadalmedina, que está ahora mismo paralizado y pendiente que se adjudique, y llevamos mucho tiempo esperando que se adjudique ese tramo; por el tramo Guadalmedina—Atarazanas, que ese está en construcción actualmente, y también por lo que posiblemente sea la mayor demanda ahora mismo en la ciudad en cuanto a movilidad, que es el acceso al Parque Tecnológico de Andalucía.

La apuesta por la innovación no es solo decirlo y poner en marcha medidas que impulsen los parques tecnológicos y científicos sino también comunicarlos, comunicarlos bien. El Parque Tecnológico de Andalucía ahora en Málaga tiene un gravísimo problema de movilidad que usted conoce, que usted conoce perfectamente. Es un problema ya real a día de hoy, con una serie de medidas que su Gobierno posiblemente esté impulsando en coordinación con el ayuntamiento, pero en lo que atañe a medidas a corto plazo, en lo que atañe a accesos viarios en vehículos privados. Pero es necesario poner cuanto antes, pues bueno, unas líneas para apostar por el transporte de gran capacidad, por el metro y por el cercanías también, pero sin duda si queremos apostar por la innovación, tenemos que apostar por esos espacios productivos, como el Parque Tecnológico de Andalucía, en el que ahora mismo trabajan 18.000 personas, y las perspectivas de aquí a unos años es llegar a 30.000. Esos números son inviables si no se tiene un transporte de gran capacidad. Eso, con vehículo privado, es absolutamente imposible, y es una pena que un espacio productivo que funciona, que genera 18.000 empleos, que es un ejemplo de política regional de atracción de inversiones no se desarrolle simplemente porque está estrangulado en cuanto a comunicaciones.

Por tanto, las medias a corto plazo son positivas, pero hace falta pensar más a medio plazo, a largo plazo, y trazar una infraestructura que es necesaria en cuanto a metro y a cercanías, y además también completar la red que ahora mismo, como decía, hay un tramo que está sin adjudicar y hay otro al que se ha referido usted, que es el metro al Hospital Civil, que está posiblemente ante un bloqueo. Ese es un poco la pregunta que quería plantearle especialmente en cuanto al Parque Tecnológico de Andalucía, el acceso al parque PTA.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Casi telegráficamente. Efectivamente, el tramo intermedio está en su última fase para poder ser adjudicado, está pendiente también de un informe del Consejo Consultivo, que se enviará dentro de pocos días.

Y en relación con el PTA, yo coincido con lo que usted plantea en términos de necesidad, pero sí le quiero llevar al ánimo de que no se trata de eludir responsabilidad por parte de la consejería, pero todos los grupos políticos en su momento coincidieron que la solución óptima era el cercanía, y le digo por qué.

Capacidad de transporte del metro, 204 personas; un cercanías, 757, en fin, estamos hablando de multiplicar por 4. La demanda en el parque tecnológico es puntual, fundamentalmente a la entrada y salida del trabajo a determinadas horas. Y hace falta un instrumento que tenga mucha capacidad de absorber la demanda que en esas horas punta se plantea, y eso desde luego la solución es cercanía y no es el metro. No es incompatible con que se plantee también una solución de articulación con el metro, pero la prioridad, desde mi punto de vista, y eso es el análisis si quiere, digamos, de carácter más científico o más aséptico, es que lo que hay que avanzar es con la solución del cercanías lo más rápidamente posible.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-17/POC-001264. Pregunta oral relativa a la solución a la duna de Valdevaqueros, en Tarifa, Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también del Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a la solución a la duna de Valdevaqueros, en Tarifa.

Y para ello tiene la palabra el señor Romero.

Cuando usted quiera.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, buenas tardes.

Bienvenido a la Comisión de Fomento de nuevo.

Bueno, ha dicho usted hace unos minutos solamente que es una persona que hace autocrítica y ha dicho literalmente que permanentemente está insatisfecho desde cualquier ámbito de la Administración pública, sea gestionada por el Gobierno Socialista o sea por otro.

Yo le voy a enseñar esta imagen, no sé si le sonará, esta imagen, bueno, es de final de este verano, donde yo estuve presente. Esta es la duna de Valdevaquero, una duna que cuando me encontré el panorama realmente me lleve las manos a la cabeza, porque había una máquina, que aquí prácticamente no se aprecia, porque la duna es inmensa, que estaba todos y cada uno de los días del verano quitando arena de un sitio para otro. Eso es absolutamente ineficiente e ineficaz, ¿por qué?, porque esa duna, que a la naturaleza sabemos que no se le puede hacer frente en determinadas situaciones, es tan grande que está tapando un acceso a un núcleo poblacional que se llama Paloma Baja, como usted sabe, a través de la 2325.

Esa duna está, insisto, aislando a un número importante, en torno a 300 o 400 personas, a unos ciudadanos que en muchas ocasiones, ante determinados problemas de salud y demás, se han visto incapaces de que pueda atravesar o pueda atravesar la duna una ambulancia, es decir, estamos hablando de ciudadanos y estamos hablando de temas muy sensibles.

Es cierto que se está intentando parchear, como esta solución que les cuesta a todos los andaluces un dineral todos los días, ¿no? Es cierto también que hay diferentes administraciones que tienen que ver o que están presentes en esta posible solución; está Defensa, está Costas, está la Consejería de Medio Ambiente y está la Consejería de Fomento. ¿Yo, qué le pido en nombre de todos esos ciudadanos y en nombre de mi grupo parlamentario Ciudadanos? Bueno, pues le pido que trabajemos en ese espíritu y ese ánimo que tiene usted de ser autocrítico y de ser eficiente, que no parcheemos más, que hay posibles soluciones, como hacer una carretera alternativa, como hacer un puente, un *bypass*, que es lo que parece que se ha hecho en última instancia, usar esta máquina que realmente es lo más ineficiente del mundo, pero yo lo que le pido es que siendo respetuoso, evidentemente, con el medio ambiente, pero que también respetemos a los ciudadanos de Paloma Baja, porque estamos hablando de andaluces que pagan sus impuestos como lo paga usted o lo pago yo.

Por lo tanto, esta imagen yo creo que hay que dejarla al pasado, la tenemos que dejar al pasado, y tenemos que buscar una solución que sea sostenible en el tiempo, que sea económicamente también viable, pero sobre todo que haya voluntad política, porque son muchos meses y mucho tiempo los que llevamos con este problema.

Le pido, por favor, que busquemos entre todos una solución, y yo le planteo una propuesta, y ya termino.

Vamos a hacer al menos, que imagino que lo habrá hecho, vamos a hacer al menos un encargo de alternativas a una consultora, a un estudio que realmente conozca a los técnicos, a los profesionales, no decisiones políticas, y que nos dé la alternativa más factible y más sostenible en todos los sentidos, y dejemos de jugar a...

Ya termino.

.... dejemos de jugar a decidirlo todo.

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.

Yo creo que, después de la información que le voy a dar, se quedará usted tranquilo en relación con el tema.

Evidentemente, yo he hablado antes de la autocrítica, y la autocrítica a este consejero no le lleva a la melancolía, le lleva a la acción. Por lo tanto, lo que estamos haciendo es una redacción del proyecto, ultimándolo ya de acuerdo con Costas, como usted señala, de acuerdo con el Ayuntamiento de Tarifa, de acuerdo con la Junta Rectora del Parque Natural del Estrecho, porque estamos hablando de un espacio sensible. El origen del problema sabe usted que fue una intervención de Defensa, militar, hace años, poco afortunada, hace ya bastantes años. Pero, en definitiva, esa es la causa por la que..., la solución adoptada consiste en una mejora del trazado de forma que vamos a hacer una variante, la variante con trazado hacia el norte, ¿eh?, desplazada lo suficiente como para evitar el problema. Dos carriles de 3 metros, arcenes de un metro y bermas de medio metro. El proyecto está en fase avanzada de redacción, el coste aproximado es de un millón de euros. Lo hemos hecho, además, con el asesoramiento, no solo con el acuerdo político y la sensibilidad que tenían que tener las Administraciones que yo le digo, Costas y el propio ayuntamiento, el parque y Medio Ambiente, sino con el accesorio también de un grupo de investigación de Dinámica de flujos ambientales de la Universidad de Granada, que ha prestado un asesoramiento interesante, imprescindible para buscar la óptima solución.

Por tanto, vamos a darle una respuesta definitiva y, efectivamente, en lugar de luchar contra los elementos, vamos a darle una solución inteligente a esta demanda.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero.

10-18/POC-000052. Pregunta oral relativa al desdoble de la carretera A-364, Écija-Marchena, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Popular, relativa al desdoble de la carretera A-364, Écija-Marchena, y para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Bueno.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Sí, señor consejero, doy por formulada la pregunta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, la carretera que al final comunica la A-92 con la A-4 necesitaba una variante de construcción en torno a la localidad de Marchena. Se ejecutó una primera fase del proyecto, que resolvía los 5 primeros kilómetros de una variante, de una variante total de 7,2 km de longitud. Este primer tramo supuso una inversión de 16,4 millones de euros, se puso en servicio en 2011 y alivió notablemente los problemas del tráfico pesado, fundamentalmente, que transitaban por allí.

La coyuntura de la crisis, la definición del proyecto, dado que se planteó también el eje ferroviario transversal de Andalucía y, por tanto, la necesidad de construir un proyecto que incorporaba un viaducto de 1.100 metros, y llevó el presupuesto de lo que quedaba a 12 millones de euros, hizo que se paralizara la ejecución de los 2 kilómetros que quedaban.

El Plan de Infraestructuras del Transporte sabe usted que tiene la prioridad de terminar todo lo que estaba en ejecución, que es lo que estamos haciendo, y, en consecuencia, está recogido en el plan PISTA, estamos a la espera de tener recursos suficientes para poder abordar esa infraestructura.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, en primer lugar, señor consejero, sepa usted que esta pregunta está cargada más que nada de preocupación, no es... Entiéndelo así, entiéndalo así, señor consejero.

Habla usted de lo que se hizo hace siete años. Nosotros lo que le preguntamos es si está previsto el desdoble de esta carretera, de la A-364, que, como usted muy bien ha dicho, conecta la A-92 con la Nacional IV, entre Marchena y Écija.

Y la verdad es que si se remite, como se ha remitido, al plan PISTA, nos tememos lo peor, porque el plan PISTA, desde luego, no la contempla, no contempla el desdoble..., este doble. Y, si no, díganos usted cuál va a ser el periodo en el que se va a ejecutar, en el que se va a hacer y cuáles van a ser los presupuestos en los que va a estar incluido este desdoble porque, desde luego, en el actual 2018 —que yo sepa—, salvo que usted nos diga lo contrario, no aparece.

Bueno, yo no hace falta que le diga, porque usted lo sabe de sobra, por qué pedimos esto. Le decía que era una petición o una pregunta cargada de preocupación. En primer lugar, por la altísima siniestralidad que tiene este trozo de carretera, donde, bueno, hace pocas semanas que se produjo el último accidente mortal, pero hay muchos más en los últimos, en los últimos años. Y, por tanto, eso ya es motivo de enorme preocupación. Además, eso viene motivado porque es una carretera muy transitada, estamos hablando de más de 5.000 vehículos diarios los que transitan por este trozo de carretera, o por esta carretera, mejor dicho, por la A-364. Y, además de esos vehículos, la gran mayoría o un porcentaje muy importante —como usted también sabe—, son unos vehículos de gran tonelaje. ¿Qué es que lo que ocurre con este tipo de asuntos? Pues que, cuando hay mucha circulación, mucho tránsito de vehículos y, además, muchos de ellos, un gran porcentaje son de alto, de gran tonelaje, pues se produce un deterioro de la carretera importante. Y creemos que eso en lo que la convierte es en una carretera..., creemos no, eso la convierte en una carretera mucho más peligrosa, ¿no?, que es como está ahora. Porque la carretera no está en su mejor estado.

Lo que le pedimos es ese compromiso. Si usted dice que existe, pues dígalo, alto y claro, diga cuándo vamos a empezar a hacerlo, diga que en el plan PISTA lo que se establece no es lo que nosotros hemos visto, que es que no va a haber un desdoble, sino que lo va a haber. Y, en cualquier caso, también díganos si está previsto, pues, conservar y mantener esta carretera en los próximos meses porque —como le he dicho— tiene tramos verdaderamente..., verdaderamente peligrosos.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Le he señalado, efectivamente, está recogido en el plan PISTA. Yo no le dicho que esté en el 2018, está recogido en el plan PISTA. Y va a depender, lógicamente, de las capacidades financieras que tengamos para dar respuesta a esa inversión. También le digo que la solución técnica que se había proyectado se está revisando para ver si es posible, sin sacrificar la funcionalidad, buscar una fórmula que sea más económica. Pero, en las prioridades que habíamos establecido en el conjunto de Andalucía y en la provincia de Sevilla, estamos trabajando en Alcalá de Guadaira-Dos Hermanas, que era una obra importante que estaba a medio terminar. Estamos trabajando en la ronda sur de Mairena del Aljarafe. Estamos trabajando entre la intersección de la base militar de Morón, que también está concluida. Está en ejecución la carretera entre Arahal y Morón, también en su fase final. Y estamos en la fase, en la antesala de iniciar pronto el viaducto del Pago de Enmedio, en el acceso norte a Sevilla. Hemos terminado una obra importante también, en términos de seguridad vial, en el puente sobre el río Guadiamar. En definitiva, estamos atendiendo a las prioridades que habíamos fijado en orden a resolver el cuello de botella, situaciones de peligrosidad, ciertamente con los recursos disponibles en el plan PISTA. En cuanto tengamos capacidad de responder financieramente a estas demandas, que sentimos como necesarias, lo vamos a hacer.

Y, hombre, en la medida que..., no es por devolverle la pelota, si usted puede influir en que la financiación autonómica vaya en la dirección de tener un tratamiento equitativo de Andalucía respecto al resto de las comunidades autónomas, tendremos también más capacidad para dar respuesta, con mayor agilidad, a estas demandas.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000057. Pregunta oral relativa a la carretera de Las Angosturas

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente pregunta, también del Grupo Popular, relativa a la carretera de Las Angosturas. Y para ello tiene la palabra la señora Redondo.

Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señor consejero.

Bueno, de nuevo traigo a esta comisión la pregunta relativa a Las Angosturas porque, en junio del año pasado, también en comisión, usted me afirmó y confirmó, una vez más, pues que no era una actuación que estuviera descartada y que, incluso, se estaba barajando la posibilidad de acometer la actuación de diferentes formas, entre ellas, faseándola.

Por eso, la pregunta es qué cantidad han previsto ustedes en el presupuesto de 2018 para la A-333 y si se va a ejecutar esta actuación, dividiéndola por tramos, como apuntó usted hace ocho meses, o de algún otro modo.

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, yo creo que es la segunda vez al menos que usted me plantea esta pregunta, y tiene derecho a plantearla cuantas veces quiera, ese es su legítimo derecho como parlamentaria, la tarea de control del Gobierno.

Yo le planteé, efectivamente, la posibilidad de estudiar que, al ser una variante de trazado, pudiéramos buscar una solución que desde el punto de vista de la necesaria financiación fuese más reducida que lo que representaban algo más de 10 millones de euros, 10,9 exactamente, que era el montante inversor necesario para dar respuesta. Son 5,6 km de longitud, una variante de trazado, y, por tanto, era complicado abordar eso por fases porque, si fuese el acondicionamiento de la carretera actual, pero al tratarse de una solución de variante, o la hacemos íntegra o funcionalmente no tiene sentido.

¿Qué estamos viendo? Estábamos viendo también la posibilidad de, en lugar de ir a la solución de variante de trazado, acondicionar la carretera existente, mejorando las condiciones de circulación y de seguridad. Y ver qué montante inversor requeriría.

Es evidente, sí se lo digo, en el año 2018, en el presupuesto que usted conoce, que se aprobó en el Parlamento, no está recogido. ¿Por qué? Bueno pues hay otras prioridades. El índice medio de la carretera se sitúa en 1.476 vehículos día, bueno, pues el de Alcalá de Guadaira-Dos Hermanas está en 20.000, ¿verdad? Otros ejes, como el de la variante de Roquetas, pues estaba también en torno a 18.000. Hay otras prioridades que colocaban la asignación de recursos, no desatendiendo, porque forma parte de las obligaciones y de los compromisos del Gobierno atender también esta demanda, pero no ha encontrado encaje presupuestario en el año 2018 y esperemos que en los próximos ejercicios, si la situación tanto de asignación de fondos del marco europeo Feder, como de la eventual mejora de las condiciones financieras de Andalucía, nos permitan poder abordarla.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Redondo, tiene usted la palabra.

La señora REDONDO CALVILLO

—Bueno, señor consejero, es que hay que recordar que Priego de Córdoba viene solicitando una solución para la A-383 desde 1977. Esta carretera, en aquellos años, sí que es verdad que era una carretera principal, y que con el paso de los años pues se ha ido convirtiendo en una vía residual. Y es cierto que cada año va disminuyendo, pero precisamente como consecuencia de la falta de inversión en infraestructuras. Era, y es, la salida natural hacia Madrid, y precisamente por no acometer esas obras se está quedando totalmente deslocalizada, a pesar de que, como digo, históricamente tenía una posición estratégica estupenda, precisamente por la ubicación que tenía en la comunidad andaluza.

Supongo que usted conocerá una moción, que se aprobó el 31 de julio del año pasado, donde se ponía precisamente de manifiesto cómo, por ejemplo, una ampliación de un polígono, el polígono La Vega, que ha llegado hasta los 55.000 metros cuadrados, pues está falto de comunicaciones; necesita la creación, además, de un acceso a ese tramo, no solamente para que sus empresas generen y tengan una mayor competitividad, sino porque puede ser un gancho para atraer otras empresas y que ayuden a la colaboración y la reactivación económica del municipio.

Por otra parte, también provoca un poco de, como mínimo, incertidumbre, la posibilidad de que lo hagan ustedes por fases, solo la posibilidad, digo, porque la experiencia de la variante del Cañuelo no es que fuera muy buena precisamente, era tres millones y medio de euros y 18 meses, y costó casi cuatro millones de euros y 4 años. Entonces, no parece, como digo, muy lógico, cuando además el proyecto tiene ya determinados cuáles son sus tramos, que están basados en informes técnicos y jurídicos, no es algo que pueda uno hacer así por invención.

Del modo que ustedes hacen el presupuesto, señor consejero, nosotros somos incapaces, porque deberíamos ser adivinos para saber cuáles son las infraestructuras o las inversiones que ustedes van a hacer, o no. De ahí que preguntáramos si hay o no hay previsto —usted nos ha sacado de dudas— que, para 2018, evidentemente no hay nada. Lo único que esperamos, señor consejero, es que no utilicen esto ustedes como una fórmula para entretener al pueblo, porque, hombre, sería sinceramente una tomadura de pelo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, yo no trato…, no creo que me caracterice por tratar de colocar mensajes ambiguos que puedan conducir a interpretaciones equívocas, como hace el ministro de Fomento en relación con el peaje de la AP-4: «Cuando termine el periodo, ya veremos...». No, cuando no hay posibilidad de atender, en un ejercicio presupuestario, la demanda legítima —que yo no discutiré—, pues lo he dicho con claridad.

¿Por qué? Bueno, porque en Córdoba había otras prioridades: estamos haciendo la variante Lucena, que tiene una inversión de 7,3 millones de euros, y estaba por delante, en términos de necesidad, a este eje. Estamos trabajando en la Alcalacejos a Belalcázar; La Cardeña-Pozoblanco; en la mejora del puente de Villa del Río sobre el Guadalquivir, que es un proyecto que también va a tener en torno a cuatro millones de euros, que estamos avanzando para poder licitarlo pronto; la seguridad vial entre Posadas y La Carlota; entre Pozoblanco y El Viso; en la travesía de [...] Córdoba. Es decir, hay un conjunto de elementos que nos parecían prioritarios respecto a esto; no significa que este no nos interese, pero como los recursos siempre son limitados, y hay que establecer prioridades, el que pretende hacerlo todo y decir que todo vale y que todo debía ser el mismo día, en la práctica, no hace nada, ¿no?

Estamos haciendo esa priorización. Esto forma parte de los temas que están contenidos en el plan que el Gobierno tiene, y que estamos intentando ver cómo le damos encaje presupuestario, y, desde luego, si vamos a la solución de variante tiene que ser una ejecución única, no cabe otra cosa. Si vamos a la solución de acondicionamiento, sí podría ser ese acondicionamiento por tramos, de forma que fuese digerible presupuestariamente. Vamos a ver si la posible reasignación de recursos, una vez que está mediado el ecuador de los fondos europeos, pudiera dar de sí para poder abordar más iniciativas. Y le reitero, yo creo que el señor Bueno se sonreía cuando le decía lo de la financiación autonómica, pero yo me imagino que estará interesado en que Andalucía no tenga un trato diferente, en términos discriminatorios, respecto a lo que tiene la media de las comunidades autónomas en España, ¿no?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-000130. Pregunta oral relativa a la venta de bienes inmuebles de AVRA en 2017

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, propuesta por el Grupo Socialista, relativa a venta de bienes inmuebles de AVRA en 2017, y para ello tiene la palabra el señor Gómez.

Cuando usted quiera.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señor consejero.

Como bien sabe, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía es una agencia pública empresarial de la Junta, adscrita a la Consejería de Fomento y Vivienda; constituida en el año 1985 para ser órgano ejecutor de las políticas autonómicas de vivienda y de suelo.

La denominación original de esta corporación, que nació como Empresa Pública del Suelo de Andalucía, pasó a la historia al aprobarse la Ley 4/2013, de 1 de octubre. Dicha ley añadió tres nuevas funciones, estas nuevas funciones eran: la gestión, control y registro de las finanzas de los contratos y arrendamientos de viviendas, y de uso distinto del de vivienda y de suministro correspondiente a los inmuebles, sito en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como cuantas actuaciones, en materia de eficiencia energética de la edificación y en materia de fomento de alquiler vivienda, le sean atribuidas.

AVRA es, pues, el ente instrumental de las políticas de vivienda, rehabilitación y suelo de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta Andalucía con vocación de servir a los intereses de la mayoría social, con especial atención a la población más vulnerable.

Como dice nuestra presidenta, se pone en solfa la diferencia sustancial que hay en cómo abordar los problemas. Decía Nietzsche que, muchas veces, en política, la cuestión es una cuestión de conceptos, y es verdad. ¿Qué entendemos por «solidaridad»?, ¿qué tenemos por «función social»?, ¿qué entendemos por «viviendas»? Y, desde luego, esos problemas, esos conceptos no se afrontan de la misma manera desde el Partido Popular que desde el Partido Socialista. Y si hablamos en concreto de la vivienda, desde el Partido Popular se afronta como foco de […], donde la legislación favorece más a las entidades bancarias que al propio consumidor, y sin embargo, desde el Partido Socialista, la vivienda se considera un bien social.

Pues bien, durante 2017, la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, ha convocado varias ofertas sobre parcelas de titularidad.

Queremos que usted nos informe hoy aquí por los resultados obtenidos, por parte de AVRA, en esa oferta de suelo realizado en 2017 y sobre todo conocer a qué se han destinado esos recursos obtenidos en su venta.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gómez.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, como usted bien señala, el comienzo de esta legislatura marcó un punto de inflexión en relación con el compromiso del Gobierno de Andalucía y la Consejería de Fomento para, cumpliendo el programa que la presidenta del Gobierno planteó en el Parlamento, hacer un ejercicio de dinamización de todos los recursos públicos en manos del Gobierno —en este caso hablamos de suelos, tanto industriales como residenciales— que permitieran alcanzar dos objetivos: desde luego, ser un instrumento útil para facilitar a los grupos más vulnerables el acceso a la vivienda en condiciones adecuadas, y por eso la venta de suelos está permitiendo que se construyan sobre esos suelos viviendas protegidas, al tiempo que se activa, bueno, una actividad económica que tiene posibilidad de seguir creciendo, si no añorando los índices de empleo ligados a la construcción en el momento del *boom*, sí estamos convencidos de que puede crecer el sector de la construcción, tanto en nueva vivienda como en rehabilitación.

Y, en ese sentido, en 2017, efectivamente, hemos enajenado un total de 48.846 metros cuadrados de suelo, algunos destinados a vivienda protegida; otros destinados a vivienda libre. Los recursos procedentes con los ingresos de esta venta han ido de nuevo a reinversiones en generación de nuevas promociones de vivienda pública, y son hasta 443 las viviendas en régimen de protección que se pueden hacer en esos suelos enajenados en el año 2017.

Por todo lado, el tema de venta de suelos, si la consideración no la hacemos 2017, sino lo hacemos desde el comienzo de la legislatura, estamos hablando de casi 300.000 metros cuadrados de suelos puestos en el mercado para uno y otro fin —viviendas y suelos industriales—, y por tanto una inyección importante, en términos de activación de la economía: vivienda para grupos sociales más vulnerables, dinamización del sector de la construcción y suelos industriales puestos a disposición de diferentes iniciativas, que permiten también, lógicamente, generar empleo, tanto la construcción de las naves y de las instalaciones necesarias para el desarrollo de la actividad industrial como, fundamentalmente, porque somos también cooperadores necesarios para que diferentes actividades industriales en Andalucía tengan un horizonte de prosperidad.

Y así, aunque sea modestamente, yo creo que la aportación de la Consejería de Fomento a través de AVRA está sirviendo para que el modelo productivo en Andalucía vaya avanzando en la dirección adecuada, para que las exportaciones crezcan, para que el empleo vaya creciendo en términos comparativos más allá de lo que crece en el resto del Estado y, en definitiva, cumplir el objetivo que el compromiso de la presidenta del Gobierno estableció: que el empleo, el desarrollo de la actividad económica, la protección de los colectivos más vulnerables sea un hecho, y a eso es a lo que estamos dando respuesta desde la Consejería de Fomento.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/POC-000131. Pregunta oral relativa a la mejora de la seguridad vial en la travesía de Bedmar, Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última pregunta, también propuesta por el Grupo Socialista, relativa a la mejora de la seguridad vial en la travesía de Bedmar, en Jaén.

Para ello, tiene la palabra el señor Millán. Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta. Buenas tardes, consejero.

Decimos en numerosas ocasiones, y lo decimos convencidos, que la población, la ciudadanía, se merece la mejor atención y en igualdad de condiciones, vivan donde vivan. Desde las administraciones públicas se debe trabajar para que así sea y eliminar los obstáculos que impiden o dificultan esa igualdad efectiva de oportunidades. En todas las materias, en salud, en política social, en educación y, cómo no, también lo consideramos en materia de seguridad vial, en el mantenimiento de carreteras, como lo hace la Junta de Andalucía en su red de carreteras de la comunidad autónoma.

Y le felicito, consejero, por ello, porque lo hace a pesar de las dificultades económicas de este momento, a pesar de que Andalucía cuenta con esos 5.522 millones de euros que seguimos echando de menos y que si los tuviéramos podríamos conseguir muchas más actuaciones y tantas que reclama el Partido Popular, que bien le pediríamos que nos ayudara a conseguir esta mejor financiación, que seguro permitiría tantas actuaciones que demanda.

Y digo que lo hace a pesar de ello, y muchas de ellas en la provincia de Jaén, en la que me voy a parar, siendo relevantes muchas de ellas. En la A-312, por ejemplo, con mejora de firme entre Sorihuela y Castellar, en la comarca del Condado, como bien conoce. O en la A-315, de la que ya tuve la posibilidad de preguntarle, en la comarca de Cazorla, que conecta Torreperogil con la provincia de Granada y elimina dos puntos negros, como es el municipio de Quesada y de Huesa. Actuaciones ya ejecutadas en la A-316, para la mejora también de la seguridad vial, tanto en autovía de entre..., en el entorno de Jaén, como cercanos a municipios como Torredelcampo y Torredonjimeno, o en la A-319, con actuaciones de mejora a su paso por Arroyo Frío, también en el municipio de Cazorla y la comarca..., en la comarca de Cazorla. En el municipio de La Iruela, perdón.

Y luego hay otra actuación importante que quería mencionar hoy en la A-320, la carretera que une Mancha Real con Jódar, con actuaciones previstas de carácter..., de cierto calado, como puede ser la travesía de Jimena, y una en la que ya están interviniendo para mejora de la seguridad vial en la travesía de Bedmar.

A esta me dirijo especialmente y le pregunto, consejero, qué inversión y qué rentabilidad social y económica tienen previstas en esta actuación en la travesía de Bedmar.

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.

Señala usted con mucho acierto, efectivamente, lo que representa una intervención equilibrada por parte del Gobierno de Andalucía y de la Consejería de Fomento en la acción tanto en la vía de alta capacidad como en la mejora de las condiciones de accesibilidad en los ámbitos rurales. Yo creo que cuando hablamos del principio de igualdad de oportunidades estamos hablando, precisamente, de eso: igualdad de oportunidades para circular con seguridad en los ámbitos rurales también, por supuesto lo que suponen las infraestructuras como soporte positivo para el desarrollo económico, la actividad y el empleo.

Y eso es lo que supone esta intervención de 236.000 euros en un pequeño municipio, un municipio poblacionalmente modesto pero muy importante en lo que representa la articulación del territorio y el desarrollo de actividad económica y de empleo. Por tanto, esa iniciativa que tiene esa virtualidad, mejorar la seguridad vial, articular el territorio y equilibrar diferentes ámbitos de zonas rurales, estar presentes en la acción del Gobierno las vías de alta capacidad y los grandes ámbitos urbanos y las zonas menos pobladas, pero que tienen necesidad de instrumentos para su desarrollo, es lo que conforma esta iniciativa.

Y ciertamente estamos haciendo un conjunto de acciones en la provincia de Jaén y en el resto de Andalucía, algunas de las cuales usted señalaba. La variante de Quesada; el eje entre Torreperogil y Baza es un eje importante, la carretera A-316, está teniendo varias intervenciones a lo largo de estos meses, algunas ya ejecutadas, otras en ejecución en este momento y otras en licitación; estamos haciendo intervenciones también en una zona de parque natural y, por tanto, de zona rural, en el Parque Natural de Cazorla-Segura-Las Villas, concretamente en Cortijos Nuevos y Puente del Aguadero, en fase de licitación de la obra, en este momento, en el *Boletín* de la Junta, con 2,7 millones de euros de inversión; la semana que viene empezamos una obra, el paso de fauna en la zona del río Guarrizas, que tiene que ver..., hicimos hace poco otra con similares objetivos en Almonte.

El programa Iberlince es un programa de éxito, afortunadamente, todas las acciones que se llevan teniendo durante años para que una especie en peligro de extinción acabara repuntando y teniendo posibilidad de expansión y desarrollo. El éxito de ese programa está haciendo que haya un movimiento de fauna entre diferentes lugares, y por tanto hacer también que las infraestructuras no sean una frontera, una barrera que acabe poniendo en riesgo la vida de esta especie y de otras cuando transitan de un lugar a otro, pues es una de las tareas también... Por tanto, la semana que viene, en la zona de La Carolina, en el ámbito del Guarrizas, vamos a iniciar una obra para hacer permeable el tránsito por debajo de la carretera de esta especie, como hemos hecho en Almonte hace poco.

En definitiva, un conjunto de acciones que van desde las vías de alta capacidad a las intervenciones en zonas rurales, optimizando los recursos con los que cuenta la consejería, en un ejercicio, creo, de sensatez,

de rigor y de responsabilidad en la legislatura en la que ya tenemos consumida más de la mitad del periodo que nos dio la ciudadanía en términos de confianza.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y con esto damos por finalizada la primera parte de la comisión. Hacemos un receso de unos minutillos.

Gracias.

[*Receso.*]

10-18/PNLC-000004. Proposición no de ley relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, continuamos con la comisión.

Pasamos al último punto, de las proposiciones no de ley. Y vamos a hacer un cambio en el orden. Entonces, vamos a empezar con la PNL relativa a la recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular, que es una PNL conjunta del Grupo Podemos e Izquierda Unida. Habíamos quedado en que teníais cinco minutos de exposición.

Pues nada, cuando usted quiera, señora Nieto, tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Yo seré más breve, porque mi compañera Carmen tiene un profundo conocimiento del tema y seguro que lo va a exponer mucho mejor que yo. Además, en la exposición de motivos se hace un recorrido detallado de la situación que atraviesa la conexión ferroviaria del oeste peninsular y las razones que avalan que hayamos traído esto. No nos parece desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida que sea una coincidencia que todos los grupos hayamos incorporado al orden del día de la primera comisión del periodo de sesiones temas relacionados con las comunicaciones en Huelva; denota, bueno, entiendo que positivamente, una actitud que esperemos que se traduzca en inversiones concretas que superen un retraso objetivo o un decaimiento objetivo a lo largo de los años de la vertebración de su territorio y de la comunicación del mismo con otras provincias de nuestra propia comunidad autónoma y de fuera de ella, que es un poco de lo que versa la iniciativa en cuanto al abandono progresivo de comunicaciones ferroviarias, por haberles aplicado un criterio estrictamente económico, que paradójicamente luego ha sido contraproducente, y el haber dejado esas comunicaciones en abandono ha incidido, ha agudizado problemas de declive económico y de falta de empleo en las zonas que antes estaban comunicadas por esa línea en desuso o con una frecuencia ya muy baja.

Un último apunte sobre el que queríamos trasladar una reflexión a la consideración de la comisión. Llevamos muchos años hablando de la red básica europea, del diseño de los corredores básicos que atraviesan todo el continente, y llevamos mucho tiempo leyendo reglamentos, directivas, viendo quién tiene que pagar cada cosa y quién tiene las competencias, pero en definitiva hay cuestiones que preocupan en los territorios que han quedado al margen de la red básica o del área de influencia de los corredores básicos europeos. Y es que si en cada territorio, en cada comunidad, una vez ya definidos los trazados de los corredores básicos, no se consolida una malla que vertebre o que permita que haya acceso a esos corredores y que mejore las comunicaciones, algunas, como decía antes, en desuso, otras que habría que poner en marcha para que, efectivamente, esos corredores una parte de la riqueza que van a generar la difieran al territorio..., si esto no se hace, finalmente agudizaremos también una sensación de agravio. Por tanto, ahora se abre o se impone

el debate de la red básica de la comunidad, de todas las comunidades, que al final será el mapa de la red básica estatal ferroviaria que en su día habrá que negociar con Bruselas para que junto con la financiación de los corredores europeos o lo que la Unión Europea considera básico para el transporte de personas y mercancías de su ámbito competencial también se incorpore la financiación adecuada para demandas como las que les trasladamos en esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasa la palabra a la señora Molina. Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Vale. Gracias, señora presidenta.

Seguir incidiendo en lo que acaba de decir la copresentadora de la iniciativa, en el sentido de que es muy necesaria la inversión de infraestructuras que mejoren la movilidad y las comunicaciones y el transporte en la provincia de Huelva, que no es la única provincia que está deficitaria, sobre todo en cuestiones de líneas de ferrocarril ausentes o carentes de inversiones que potencien su uso, puesto que tienen en muchos casos una OSP, obligaciones de servicio público, para mantener unos mínimos, y cuando no se llega a los porcentajes necesarios se han perdido muchas líneas que eran vertebradoras y necesarias.

En ese sentido, la ausencia de inversiones como para las vías dobles o la electrificación en buena parte de las líneas que nos ocupan, en este caso, en algunas de las líneas, como la Huelva-Zafra o la Sevilla-Zafra, que también la debatiremos a continuación de esta, tiene mucho que ver con eso, con los tiempos de espera, las periodicidades y los horarios a los que se somete a los usuarios, con lo cual la reducción en el número de usuarios es más que palpable y evidente lo que cada..., redunda en un deterioro continuo. Con la supresión, además, de los servicios ferroviarios, primero en 1984 y para mercancías, que también estamos muy deficitarios de ello en 1996, del tren Ruta de la Plata, así como la disminución de los servicios hacia las Sierra Norte y de Aracena, en Sevilla y Huelva, respectivamente, los indicadores de despoblamiento en todas esas zonas rurales y la vinculación al tráfico rodado de mercancías, que hemos insistido mucho en esta comisión en relación a la situación que tenemos con el transporte de mercancías, que es bastante cuestionable la forma que tenemos de mover nuestras mercancías cuando menos del 3% las movemos con ferrocarril, siendo este el medio más eficiente de moverlas.

El apoyo decidido a los corredores ferroviarios básicos ya instaurados en la planificación europea está marginando otras políticas de reequilibrio, digamos, territorial en provincias y regiones que están especialmente deterioradas de esos servicios, es decir, las comunicaciones a que estamos refiriéndonos en las comarcas noroccidentales de nuestra comunidad, que tradicionalmente están mal comunicadas.

Desde instancias europeas se nos insiste recurrentemente, y así lo decimos en la exposición de motivos, en dos objetivos fundamentales: el fomento y mejora del transporte de mercancías por ferrocarriles que re-

duzca la emisión de gases de efecto invernadero, que es una prioridad que además veremos en los debates que tenemos también pendientes en este Parlamento en relación a la mitigación de emisiones en la ley de cambio climático andaluza, y el derecho a un transporte eficaz de la ciudadanía que acorte distancia y tiempo. En ese sentido, recuperar el itinerario perdido de ese oeste peninsular mediante la comunicación ferroviaria pública para personas, para viajeros, para mercancías, está siendo una demanda social reivindicada desde distintas plataformas que se han puesto de acuerdo a lo largo de toda la ruta para que en ningún caso las interrupciones y la pérdida de tramos continúe, como así está siendo..., como así se está produciendo cuando se están levantando vías en algunos de los tramos que conectarían todo el oeste peninsular.

Baste decir, en apoyo a todo esto que estamos diciendo, que hay un solo servicio interregional diario de cuatro horas y veinte minutos de duración entre Sevilla y Cáceres, y tres horas y veinte minutos de duración con Mérida, siendo ciudades Patrimonio de la Humanidad y ciudades que necesitarían tener esa comunicación como fundamental.

Se mantuvieron muchas veces las líneas transversales, pero se han suprimido muchas de las que servían para canalizar la movilidad de las poblaciones rurales adyacentes a todas esas comarcas. El estado de la red ferroviaria hacia el norte peninsular desde Huelva y Sevilla es muy deficiente por Sierra Morena, y no garantiza las frecuencias razonables para que los usuarios puedan hacer uso de esa vía.

En ese sentido, no quiero seguir insistiendo mucho más, la parte expositiva de la exposición de motivos yo creo que queda bastante clara con la exposición que hemos hecho, y la propuesta literalmente de los puntos en cuanto a la recuperación de la línea Sevilla-Zafra, que es la parte correspondiente de esa ruta de la vía en la parte de Andalucía..., nos parece que se debe intentar reducir los tiempos y mejorar esos tramos. Y esperamos que estén de acuerdo en la necesidad de recuperación y en esos 5 o 6 puntos que instamos a que se lleven a cabo.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

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

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señora presidenta.

La proposición no de ley presentada de forma conjunta por el Grupo Podemos Andalucía e Izquierda Unida tiene cosas que nos gustan, a Ciudadanos nos gusta. Nos gusta que se hable de una línea ya existente y que lo que se propone es rehabilitarla, reconstruirla, volver a ponerla en funcionamiento. Es una de las líneas que, en 1984, se declararon altamente deficitarias y que, por tanto, se cerraron. Por tanto, ese sentido, valoramos positivamente esta proposición no de ley.

Ahora bien, le vemos la pega de que la Junta de Andalucía, como hay uno de los puntos, concretamente el punto 3, habla de añadir esta línea entre las que constituyen el corredor atlántico, dentro los 9 corredores fundamentales de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario.

Esto es una cuestión que compete al ministerio, la inclusión de líneas dentro del corredor atlántico. No pensamos que la Junta de Andalucía sea competente. Entendemos el espíritu de la proposición y vamos a apoyar la proposición no de ley, pero le vemos esa pega: que se habla de una serie de iniciativas que pensamos que se deben no solo enmarcar en un ámbito nacional y europeo, sino que además se debe tratar de una forma más integral.

Por eso, Ciudadanos ha traído hoy también a esta comisión otra proposición no de ley. Como bien ha mencionado la señora Nieto, son varias hoy respecto…, que afectan a Huelva directamente. Y hemos traído una proposición no de ley, porque creemos que hace falta un plan estratégico, hace falta un consenso entre todas las administraciones para ver cuáles son las líneas hacia donde deben ir las mejoras de infraestructuras en la provincia de Huelva, mejoras de infraestructuras que son muchas las que son necesarias, ¿no? Pero pensamos que hay que abordarlo de una óptica más amplia, con independencia de que apoyamos esta proposición no de ley, lo vemos adecuado, como decía al principio, también respecto al tono de rehabilitar una línea que fue cerrada en su momento. Pero pensamos que se debe abordar en un ámbito más amplio. Apostamos, nosotros apostamos claramente por el transporte ferroviario, ya sea de ámbito metropolitano, local, regional, nacional o europeo, pero creemos que se debe abordar en un ámbito más general.

Con independencia de eso, Ciudadanos va a votar favorablemente a esta proposición no de ley.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo. Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Bueno.

Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, esta proposición no de ley que presentan el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo Podemos, creemos —se lo digo desde el más absoluto respeto, por supuesto— que debe un poco aclararse qué es lo que realmente se quiere.

Yo creo que, desde el primer punto, ya se hace, si me permite la expresión, un pequeño lío o batiburrillo de las cosas que se quieren, y es importante, sobre todo para aclarar el voto, realmente qué es lo que se quiere.

Parece que de lo que se trata es hablar, porque es verdad que el resto de las proposiciones no de ley sí van muy teledirigidas a la provincia de Huelva. En este caso, parece que la proposición no de ley va más dirigida al entorno de Sevilla, Sevilla con la Vía de la Plata, con la antigua Vía de la Plata, hacia el norte y hacia el sur, pero después también se habla de Huelva y también se habla de la provincia de Huelva.

Con lo cual, yo le pediría un esfuerzo, si es posible, para poder aclarar el voto a los grupos proponentes realmente qué es lo que se pretende.

Si nos ceñimos a lo que yo pienso o a lo que piensa mi grupo, que es en lo que estamos, que es en el tema de la Vía de la Plata, pues, bueno, la Vía de la Plata tiene las connotaciones que tiene y, desde luego, lo que es muy importante es que los grupos políticos, cuando expliquen una postura, la expliquen de forma coherente, porque si no, estamos perdidos.

La Vía de la Plata tuvo su origen, la destrucción de la ruta de la Vía de la Plata como vía ferroviaria, el origen de su destrucción lo tiene en una decisión de un gobierno socialista en el año 1984, donde se decide que esa vía es deficitaria, no tiene pasajeros suficientes, y se decide que se acaba con el tema de los pasajeros.

Pero, por si acaso no nos habíamos enterado bien, en el año 1995, en dos Consejos de Ministros, se decide que además también se acaba con las mercancías en la Vía de la Plata. Y, a finales del año 1995, se decide…, se empieza el desmantelamiento de la vía y se empiezan a levantar las vías para que no haya ninguna duda de que eso es irrecuperable.

Esa es la situación exacta de lo que ocurrió con la Ruta de la Plata desde el punto de vista ferroviario. Ese fue el origen de la destrucción de esta vía, de la cual ahora nos podemos lamentar. Hombre, lo que no deja de ser asombroso es que el Grupo Socialista, que fue el que realmente decidió que esa vía, la Ruta de la Plata, había que acabar con ella, pues, ahora depende de en qué momento de gobierno, usted decida una cosa u otra. Porque es que eso lo que hace despistar, por lo menos, la posición de cada grupo político.

No se puede decir, el 15 de junio del 2011, en sede parlamentaria, aquí, Parlamento andaluz, que no se está de acuerdo con esta misma proposición, y decir hace 3 meses, en noviembre, en el Congreso los Diputados —que, por cierto, es el sitio, quizás, adecuado, cuando se le piden cosas al Gobierno de la nación, para expresarlo— que sí se está de acuerdo, porque en junio del 2011 gobernaba el señor Zapatero en Madrid y el Partido Socialista en Andalucía, y porque en noviembre 2017 gobierna el Partido Popular en España.

Eso, cuanto menos, lleva al desasosiego. Por lo menos, al desasosiego político del que le está hablando, porque todo dependerá del momento en el que estemos para decir una cosa u otra. Y aquí, pues, está el recurrente y muy manido, quizás, en su frase, el señor Groucho Marx: «Tengo unos principios y, si no le gustan, pues los cambio». Eso es lo que parece ser. Lo que sí ha hecho el Partido Popular cuando ha gobernado, desde el año 2012, es establecer… Ya lo estableció a finales del 2012, prácticamente en el 2013, porque fue el último Consejo de Ministros del año, las obligaciones de servicio público que cree importantes en nuestro país, que ustedes saben perfectamente lo que son las obligaciones de servicio público, yo no se lo voy ahora a contar. Pero son esas decisiones que hay que tomar, en líneas que están para eso, que tiene que poner el Gobierno de turno dinero para seguirlas manteniendo, aunque sean deficitarias desde el punto de vista comercial. Eso es una obligación de servicio público.

Es, en esa obligación de servicio público, donde está esta línea, la Sevilla-Mérida, que pasa por Zafra. Y, en ese sentido, el Gobierno de España ha hecho, creemos, lo que ha tenido que hacer. Si queremos que haga otra cosa, tendremos que pedirle, en sede del Congreso de los Diputados o donde corresponda, al Gobierno que cambie esas obligaciones de servicio público. Pero, en principio, están esas obligaciones de servicio público del año 2012, y nadie las ha cambiado y nadie ha dicho que se cambien.

¿Qué ocurre? Que es verdad, y todos sabemos, que en este ámbito institucional competencial del Estado que tenemos, del estado de las autonomías, existe una posibilidad, que es que las comunidades autónomas decidan que esas obligaciones de servicio público que marca el Ministerio de Fomento quieren de alguna forma aumentarlas. Es decir, el Gobierno dice: «Es una obligación de servicio público la Sevilla-Mérida, pasando por Zafra, y, pues, se establecerá de esta forma, en este tiempo, con estas paradas, en estas estaciones y tantas comunicaciones viarias como establece el Ministerio de Fomento». Y es, decía, el Gobierno autonómico, en este caso el andaluz, y, probablemente, el extremeño —desconozco las competencias en este sentido del Gobierno de Extremadura— el que diría…

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor BUENO NAVARRO

—Termino, termino rápidamente.

El que diría: «bueno, pues quiero que se aumente el número de ferrocarriles al día, de trenes al día, quiero que se aumente el número de paradas, etcétera». Y, en ese sentido, convenio con el Gobierno de España y pago porque, evidentemente, eso forma parte de los presupuesto de la Junta Andalucía, como lo ha hecho en otros ámbitos ferroviarios de nuestra comunidad autónoma.

Y, en ese sentido, es en el que hay que manifestarse y hay que hay que decir que tenemos que ir con la proposición no de ley.

En definitiva, nos gustaría saber qué es realmente lo que se le pide y a quién se le pide, sobre todo para posicionar el voto y ser coherente con las cosas que decimos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al grupo socialista y, para ello, tiene la palabra la señora Arrabal.

Cuando usted quiera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Este grupo está totalmente de acuerdo en la necesidad de que se invierta en las conexiones ferroviarias del oeste peninsular.

La situación actual de las infraestructuras ferroviarias en Huelva es bastante limitada y algo arcaica. De las ocho líneas principales que se construyeron junto con todos sus ramales, a día hoy solo quedan en funcionamiento dos líneas: Huelva-Sevilla y Huelva-Zafra.

Las dos líneas son bastante polémicas debido al deterioro y el envejecimiento de la línea Huelva-Zafra y la obsolescencia del trazado de las instalaciones de la línea Huelva-Sevilla.

Este déficit en infraestructuras ferroviarias en Huelva se deja sentir en todo el tejido socioeconómico de Huelva, tanto en la industria como en los servicios, la minería y la agricultura, y afecta gravemente al turismo.

Esta infraestructura es una muestra más del maltrato que recibe Andalucía del Gobierno central. Sí, a lo largo y ancho de toda Andalucía tenemos muchas carencias como consecuencia del castigo más severo y descarado del Partido Popular a Andalucía. Quiero recordar que la inversión del Gobierno central en infraestructuras aquí, en Andalucía, ha descendido, ha sufrido un recorte de un 37%. Sin hablar de lo que presupuesta y efectivamente no ejecuta, que es el resto, o sea, el 63%. Digo esto porque todos y cada uno de los puntos que recogen esta iniciativa son competencia del Gobierno central. Así que es de justicia social que le demandemos a cada administración lo que le corresponde. En este sentido, hemos presentado una enmienda entendiendo que el Ejecutivo necesita también conocer cuál es el posicionamiento de este Parlamento. Este grupo, al igual que nuestros compañeros en el Congreso, entendemos la necesidad de invertir, y buena muestra de nuestro interés son las iniciativas que también se han presentado en el Congreso de los Diputados por el Grupo Parlamentario Socialista.

Con respecto a la Red Transeuropea de Transporte, habría que diferenciar las dos líneas. Por una parte, el tramo Sevilla-Huelva, que no está incluido en la Red Básica Europea, y no es de justicia social que sea así, porque el puerto de Huelva sí lo está; el puerto de Huelva está considerado un puerto de importancia por Europa, sin embargo, no está la línea férrea incluida. ¿Qué está pasando? Pues que esta situación realmente consideramos que no es coherente. Este grupo está totalmente a favor de que se incluya lo que supondría que para el 2030 tendrían que cumplir los estándares establecidos en el Reglamento Europeo, que es de obligado cumplimiento para el Gobierno central. Por otra parte, tenemos el tramo Huelva-Zafra. Este tramo, entendiendo este grupo que es exigible y que se incluye en la red secundaria, lo que supone que para el 2050 tendría que cumplir los estándares europeos, exigidos por el reglamento, exigiéndole al Gobierno central que cumpla el reglamento. La Red Transeuropea de Transportes se revisa en el 2020; es el momento oportuno para la inclusión de estas líneas, concretamente la Sevilla-Huelva, para la inclusión de la línea Sevilla-Huelva en el corredor mediterráneo, y para poder incluir Huelva-Zafra en la Red Secundaria Europea.

No obstante, con este horizonte por delante, es conveniente que el Gobierno central se acuerde del oeste peninsular, o más bien dicho se acuerde de Andalucía, y que invierta en el 2018 en estos tramos que para nada, para nada, es incompatible con su inclusión en la Red Transeuropea de Transportes.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos...

Señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Agradecer a los grupos el planteamiento que nos han trasladado. Alguna consideración al respecto.

Nos planteaba el portavoz de Ciudadanos la necesidad de un amplio consenso en la provincia de Huelva. Luego, tendremos ocasión de hablar de ello, cuando abordemos en lo concreto su propuesta en ese sentido, con la elaboración del Plan Estratégico.

El Partido Popular hacía alguna referencia. Por un lado, hablaba de que esto, para ser una iniciativa que pide mejoras para la conexión ferroviaria de Huelva, habla mucho de Sevilla. Pero, claro, es que la geografía hace que si queremos mejorar las comunicaciones de la provincia de Huelva con su entorno y darle un sentido que vertebre su salida hasta fuera de nuestra comunidad, pues evidentemente hay que hablar de Sevilla, igual que de Cádiz, que también se menciona en la iniciativa. Es una cuestión de Geografía en cuanto a lo que pide la iniciativa. Y yo también, con el mismo respeto y afecto que nos ha dirigido su intervención el portavoz del Partido Popular, decirle que..., bueno, que si lee los apartados pues verá de manera precisa a qué se refieren. Y con ello, con ello y con una larguísima exposición de motivos que viene..., que trae..., que antecede —si se me permite— a esa parte expositiva, pues lo va a entender perfectamente. Lo que queremos es que se recuperen... Primero que se ponga sobre la mesa, pero para tomar decisiones concretas. Que no podemos seguir relegando las inversiones en materia ferroviaria, porque la movilidad futura, la que es sostenible, la que también optimiza los recursos comerciales y la que favorece la comunicación entre comarcas, no solo por su tráfico de negocios sino también por el tráfico de personas, es la conexión ferroviaria, en términos sociales, en términos económicos y en términos medioambientales. Que haber abandonado líneas abiertas, en aras a una..., a que arrojaban unos números deficientes, ha devenido en un error mayor, porque precisamente esos abandonos han agudizado los problemas económicos y sociales de esa zona. Por tanto, hay que priorizar —a nuestro entender, de Izquierda Unida— la inversión en infraestructuras en materia ferroviaria, y hay que aparcar, o hay que dejar de invertir dinero en grandes obras de vías de altas capacidades, de las que ya tenemos miles de kilómetros, con unos resultados de creación de empleo y riqueza que ya ustedes conocen y que todos y todas lamentamos.

El desasosiego que le provoca al Partido Popular esta iniciativa no tiene nada que ver ni con la semántica ni con la redacción, tiene que ver con las responsabilidades inequívocas que tiene su partido en un reparto cicatero y presidido por el sectarismo político de los recursos públicos estatales a disposición de las infraestructuras para las comunidades autónomas, en función de quién las gobierna. Solo eso explica que a conexiones básicas elementales, obligatorias europeas, le hayan pasado por delante comunicaciones mucho menos importantes, con muchas menos expectativas de volumen de tráfico de pasajeros y de mercancías, y que han respondido, eso sí, a mejorar las campañas electorales de dirigentes del Partido Popular, que si no era por eso hubiera sido muy complicado presentarlas de alguna manera medio digna al electorado. Por tanto, eso es lo que desasosiega al Partido Popular, no los términos en los que está redactada esta iniciativa, para la que —y termino con eso— agradecemos el apoyo. Y no sé si con lo que he dicho el Partido Popular cambiará su voto, quizás no, pero debiera hacerlo, no solo su voto aquí sino en los Presu-

puestos Generales del Estado, en lo que corresponda a infraestructuras para Andalucía, ahora que se van a negociar los de este año.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, yo solamente matizar, para completar lo que acaba de decir la señora Nieto, un par de cuestiones. En cuanto a la pregunta que se nos hace, para concretar, para que digamos con exactitud a quién, a quién le dirigimos la petición de que se mejoren estas líneas ferroviarias tan necesarias, al inicio de la parte propositiva decimos que «el Parlamento insta al Consejo de Gobierno a realizar las actuaciones oportunas que estén en el ámbito de sus competencias», en el sentido de no querer especificar ni uno ni otro. Hacer política entendemos que consiste en que las administraciones tengan una relación fluida y que se sienten a debatir, tanto la Administración autonómica como la Administración central, las partes correspondientes a sus competencias, cada cual que se ponga de acuerdo en lo que sea preciso para sacar adelante los proyectos que se les soliciten en cada caso, que en este caso es mejora y potenciación de las líneas ferroviarias que están deficitarias, que se cerraron.

La otra cuestión que quería aclarar era en relación a las OSP, obligaciones de servicio público, de las cuales, efectivamente, son los gobiernos los que tienen la potestad de decidirlas y definirlas, pero en base a unas pautas que está prácticamente demostrado que en muchos casos se ha propiciado antes de terminar esa OSP un deterioro evidente, tanto en el mantenimiento de las vías como en los horarios, los servicios que se prestan, el mantenimiento de las máquinas y de las locomotoras... Cuando se ha producido todo ese deterioro es evidente que los usuarios empiezan a dejar de usar unas infraestructuras que no responden a las necesidades que tiene, por horarios, por los déficits múltiples…, que en ese momento que disminuye el número de usuarios, evidentemente se está capacitado para decir: es deficitaria esta línea, y la cerramos.

Pero es evidente que, previo a eso, se ha producido un deterioro que ha provocado ese cierre de línea. Por eso lo de la OSP es una cuestión también que habría que decidir no solamente en base a que haya un déficit por un deterioro evidente, sino que se considere la necesidad perentoria de comarca deficitaria y comarca que necesitan un apoyo extra por estar peor dotadas se tengan en cuenta al margen de las cuestiones económicas. Y solamente, bueno, pues insistir en la, consideramos, pertinencia de esta recuperación de línea, que no tenían que haberse cerrado, en el momento que se cerraron, pero bueno, una vez perdida, la recuperación es más costosa.

Esperamos que no lleguemos a situaciones peores de deterioro antes de que se tomen las medidas que sean necesarias.

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No se han pronunciado ustedes sobre la enmienda del Partido Socialista.

La señora MOLINA CAÑADAS

—La aceptamos.

10-18/PNLC-000024. Proposición no de ley relativa a la mejora de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla y aumento de la oferta para la conexión Huelva-Madrid.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, damos paso a la proposición no de ley en comisión, relativa a la línea ferroviaria Huelva—Sevilla y aumento de la oferta para la conexión Huelva—Madrid.

Hay que comunicar a sus señorías que la enmienda que tenía el Partido Popular ha sido retirada.

Y bueno, pues tiene la palabra su portavoz, la señora Serano.

La señora SERRANO REYES

—Muchas gracias, presidenta.

La provincia de Huelva es de todas las provincias españolas las que peores indicadores muestra en materia ferroviaria. Es la que más ha decrecido en inversión acumulada neta. El trazado actual del ferrocarril Sevilla—Huelva, con más de 15 pasos a nivel, con un recorrido que data del siglo XIX y con un trazado que realiza dos grandes curvas en el Aljarafe, provoca que 89 kilómetros de recorrido se realicen en más de una hora y media.

Señorías, desde hace 25 años, cuando llegó el Ave a Sevilla, a Huelva se le viene diciendo que se hará su prolongación hasta ella y seguimos esperando. Pero vinieron años de crisis, y a Huelva, en este caso, se le mantiene en el olvido, por parte del Gobierno central, en estas infraestructuras ferroviarias tan necesarias para el desarrollo económico de la ciudad y su provincia.

Al día de hoy, nos encontramos con que se está realizando y a punto de finalizar una nueva estación, pero una nueva estación por supuesto sin Ave, que queda muy lejos de lo prometido bajo mi punto de vista, con muy poca proyección de futuro. Mejora los andenes con aparcamientos, pero no mejora el edificio en sí, que lo único que conseguiremos es que el muro que nos separa de las vías y el ensanche sur desaparezca, y la fisonomía de la ciudad se transforme.

Eso no es malo, eso…, algún punto positivo tenía que tener, pero de inversión del recorrido hasta Sevilla, nada de nada. Con las líneas férreas y catenarias antiguas que padecemos los pasajeros y con un servicio de un solo tren a Madrid. Las quejas son constantes desde todos los colectivos empresariales, sociales, en fin, de la ciudadanía en general, que van a Sevilla a coger un Ave para ir a Madrid por no tener más servicios y porque este que se está dando es un servicio tercermundista, incluso ha dado lugar a la creación de una agrupación de interés por las infraestructuras de Huelva, formada por más de 135 entidades, que remitió un informe y propuesta de moción a todos los ayuntamientos de la provincia onubense para pedir la incorporación en los Presupuestos Generales del Estado de este año partidas presupuestarias para la mejora de la línea ferroviaria Huelva—Zafra y para las obras del Ave Sevilla—Huelva, con compromiso de plazo de finalización de las mismas.

Miren, señorías, se dejó pasar el plazo del estudio ambiental de los tramos de vías que el último Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero dejó licitada. Después de unos años se sacó de nuevo a información pública, y creemos que en marzo terminan los plazos. El ministro de Fomento hace pocos días declaró que se pondrían en marcha los proyectos de infraestructuras ferroviarias, pero en los Presupuestos Generales del Estado no aparece ni un euro de los 400 millones que dice el señor de la Serna tener reservados para las inversiones ferroviarias de Huelva.

Miren, el señor Rajoy, en la presentación de las infraestructuras para este año, se refirió a las inversiones en infraestructuras ferroviarias, y Huelva como siempre queda olvidada. Tenemos un solo tren que nos une con Madrid, un Alvia que antiguo debe de ser, porque lleva unos movimientos que parece que va a volcar. Os lo digo por experiencia propia. La última vez viniendo este año de Fitur, por supuesto que llegó tarde y que nos devolvieron el importe del billete de vuelta, que por cierto lo tengo ahí en la mesa. Y de verdad que esto no es admisible ni normal lo que nos está pasando, es lamentable, inconcebible y vergonzoso.

Huelva se merece algo más, y todos los que estamos en esta comisión lo debemos exigir, y sobre todo los parlamentarios de Huelva que aquí estamos. De una vez por todas, debemos exigir de verdad la realización de las obras. Pero lo más grave de lo que nos está ocurriendo es que hay que cambiar las vías, aparte de que sigamos con las problemáticas actuales de retraso y averías, lo que hay que cambiar son las vías que unen Huelva con Sevilla, y de eso tampoco tenemos noticias, nada de nada.

No podemos seguir permitiendo que en este trayecto a Sevilla se tarde más de una hora y media, cuando el trayecto tendría que ser aproximadamente de unos 40 minutos. También me podría referir igualmente a lo que ocurre con la línea Huelva—Zafra, que es la salida natural de Extremadura hasta Huelva y su puerto, que debe de ser el puerto de esa región. Su abandono es tremendo, pero este no es el motivo de esa proposición no de ley, con lo cual solo hago esa pequeña referencia.

Esta es la historia de nunca acabar de las infraestructuras ferroviarias de Huelva: retrasos, averías y un olvido de este Gobierno central a nuestra provincia.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

Para el posicionamiento del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Nieto Castro.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, un poco abundando en lo que ya mencionábamos en el debate de la iniciativa anterior, abundando en esas carencias de infraestructuras ferroviarias de Huelva que, efectivamente, la condicionan de forma importante. Yo reconozco personalmente que empatizo mucho con este tipo de iniciativa porque soy de Algeciras, y ya no le voy a contar de pena, pero es que es verdad que las posibilidades de diversificación productiva, de mejora de la ruptura de la estacionalidad turística, de mejora de la musculatura empresarial, de las rela-

ciones comerciales, de todo, tiene mucho que ver hoy día con una buena conexión ferroviaria, con una buena conexión ferroviaria que no tiene por qué ser un Ave. La verdad es que hay una cierta obsesión en ganarle 15 minutos a los recorridos, a pesar de que para ganar ese cuarto de hora se invierten miles de millones, que bien empleados se ponen en perfecto estado de revista toda la red ferroviaria de una provincia y todas las conexiones que requiere para llegar al mismo objetivo, aunque en un trazado en el que inviertas 15 minutos más. Hoy no se gana mucho más tiempo y con el…, pero efectivamente coincidimos, y por eso vamos a votar favorablemente porque luego no se habla específicamente del Ave, sino que se habla de la mejora de la línea ferroviaria entre Huelva y Sevilla, que es un hecho objetivo que hace falta y lo hemos hablado antes y volvemos a hablarlo luego. El incremento de la frecuencia de trenes y la mejora de los horarios, que también es verdad que imposibilita muchas veces esa fluidez del tráfico, sobre todo de personas en este caso, de gente quiere ir hacer sugestiones puntuales a Madrid y volver a buena hora.

Un último apunte, porque lo decía en la exposición de motivos de nuestra iniciativa. Es verdad, estamos en el 2018, y lo que hay que hacer es ponerse las pilas y arreglarle los problemas a la ciudadanía que con toda justicia reclama esa solución encima de la mesa, pero debemos ser todos los grupos cocientes de que hay que asumir las consecuencias de las decisiones que se han tomado antes, y ni el Partido Socialista ni el Partido Popular pueden sacar pecho por cuanto ambos han gobernado en Madrid y han tenido en su mano poner a disposición de infraestructuras como estás unos recursos que les han negado, ahora el PP y antes el PSOE, que fue, efectivamente, el que tomó una decisión equivocada de quitar unas conexiones ferroviarias que sí que eran importantes para la provincia.

Por tanto, estamos en 2018 y, ahora, es que hay que pelear por que se arreglen, pero no perdamos el hilo conductor de las cosas porque, si no, a veces la gente no entiende cómo hemos llegado hasta aquí. Y hasta aquí hemos llegado porque ha habido gobiernos centrales socialistas y populares que no les han prestado la atención debida a Huelva y a su declive ferroviario, con lo que ello comporta.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Para el posicionamiento del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández White.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Sin duda, lo que plantea esta proposición no de ley es necesario para Huelva, necesaria una mejora de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla y un aumento de la oferta. Sin duda, estamos totalmente de acuerdo. Ahora bien, vemos que detrás de esta proposición de ley pues trasluce un enfrentamiento, uno más, un enfrentamiento más entre el Partido Socialista y el Partido Popular. El que gestiona en Andalucía y el que gestiona

en el ámbito nacional. Y así, desde luego, no se van a solucionar los problemas de infraestructuras de Huelva. Está claro que así, por la vida del enfrentamiento, no se va a solucionar.

Como decía, es claro y evidente, y esta proposición no de ley aporta datos, que es necesaria una mejora... una mejora en las infraestructuras ferroviarias de Huelva, no cabe ninguna duda. Ahora bien, e insisto, partiendo de un enfrentamiento no se va a construir nada. Por eso nosotros, Ciudadanos, planteamos que se llegue a un consenso, que no se utilice este asunto para arrojar reproches al resto de partidos, al resto de grupos políticos. Porque si realmente queremos llevar a un buen portal las infraestructuras de Huelva, hay que llegar a un consenso entre todas las administraciones y entre todos los partidos políticos.

Además, como bien ha mencionado la señora Nieto, y, bueno, no solo hay que plantear una mejora de AVE, no solo hay que pensar en el AVE, sino también por ejemplo en las infraestructuras que tiene Huelva, como es el puerto, el puerto de Huelva, de los primeros en tráfico de mercancías de Andalucía, pues debe tener una conexión, evidentemente se debe actuar para mejorar la posibilidades de exportación y la mejora del tráfico de mercancías en Huelva y que eso redunde en sus habitantes. Cuando hablamos de infraestructuras, ese es el único objetivo, que traiga riqueza, que se genere empleo, que haya mayor tráfico de mercancías, en este caso, en Huelva.

Por tanto, la proposición de ley la vamos a apoyar, la vamos a votar afirmativamente porque, en el fondo, queremos que haya una mejora de la línea ferroviaria con Madrid y con Sevilla. Pero creemos que este no es el camino, el camino al enfrentamiento no conduce a nada.

No tengo nada más que decir. Vamos a votar favorablemente a la proposición no de ley.

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Tiene la palabra la señora Molina Cañadas, como portavoz de su Grupo Parlamentario de Podemos.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, decir que coincidimos plenamente con la mayoría de los aquí presentes en que la situación ferroviaria de la provincia de Huelva hace tiempo que viene sufriendo un deterioro evidente que genera aislamiento.

Dice en la exposición de motivos el grupo proponente que acabar con el aislamiento y deterioro de la infraestructura ferroviaria no sería tan costoso como otras inversiones en el tren AVE. Coincidimos, efectivamente, en esa apreciación, pues nos parece evidente la necesidad de vertebrar el territorio recuperando líneas que funcionaron en su día y que fueron abandonadas por invertir en megaproyectos muy costosos de AVE que han supuesto un retroceso en la movilidad andaluza, ya que han propiciado con esas inversiones millonarias el abandono de las muy necesarias medias distancias y cercanías.

Hay un proyecto de corredor ferroviario Sevilla-Huelva, lanzadera Huelva-Sevilla, que engloba la reforma y conversión del trazado actual a una línea de altas prestaciones. Sería la prolongación esta de la alta velo-

cidad Madrid-Sevilla, mediante una reforma integral de la actual línea convencional Sevilla-Huelva, una línea de tráfico mixto y con una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora, en principio, de ancho ibérico. Bien, esa es una de las propuestas; hay otras, en realidad en los últimos ocho años las declaraciones políticas institucionales sobre este asunto son abundantes y no siempre coincidentes. Desde Fomento se ha apuntado que hay dos posibilidades para la conexión Huelva-Madrid o reducir el tiempo de la conexión Huelva-Sevilla hasta los 45 minutos, para luego enlazar con el AVE propiamente dicho o usar trenes lanzadera para conectar con los de alta velocidad. Frente a la hora y media que se necesita actualmente, la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva está incluida en el Plan Estratégico de infraestructuras del Transporte porque la idea era poner a Huelva a dos hora y cuarenta minutos de Madrid y a treinta y cinco minutos de Sevilla, pero de momento, sin el trazado terminado, lo más que se pueden conseguir son esos cuarenta y cinco minutos que comentan en la lanzadera, para que luego se enlace con el AVE, previo cambio de tren por los pasajeros, ya que de forma directa no se puede hacer.

En ese sentido, vamos a apoyar la iniciativa, evidentemente, porque lo que se precisa es mejorar las comunicaciones ferroviarias entre Huelva y Sevilla, y también con Madrid, no solamente con esas dos ciudades, sino con las comarcas aledañas y como nosotros hemos presentado en la anterior PNL. También con las comunidades al norte de la provincia, como la extremeña, en la llamada Vía de la Plata.

¿Que es necesario invertir esfuerzo presupuesto y sentarse a dialogar entre las administraciones para impulsar esa red necesaria de ferrocarril? Me parece que es lo que resulta más evidente en todos los debates que abordamos en esta comisión, y en ese sentido pues apoyar la PNL que plantea esa mejora de las comunicaciones, tanto con Sevilla como con Madrid, y esperar a que no sigan deteriorándose esas inversiones como consecuencia de las costosas inversiones en AVE.

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para el posicionamiento del Grupo Parlamentario del Partido Popular, tiene la palabra el señor García de Longoria Menduiña.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, señora presidenta.

Yo creo que en esta proposición no de ley que presenta en el día de hoy el Partido Socialista todo estamos de acuerdo en que lógicamente hay que mejorar la conexión ferroviaria entre Huelva y Sevilla. Yo creo que la clave de esta unión, si me lo permite la portavoz socialista, es esa línea Huelva-Sevilla, puesto que luego Sevilla-Madrid no presenta o no plantea aparentes problemas.

Y, claro, el modo, y lo señalaba el portavoz de Ciudadanos, es el camino. ¿El camino es el diálogo y el consenso? No, yo creo que el camino, en este caso, es la inversión. Y yo creo que sin inversión, por mucho que hablemos y por mucho consenso que tengamos, que yo creo que todos estamos de acuerdo en que hay

que mejorar esa línea, poco se va a hacer. Y en ese sentido sí tenemos que recalcar la apuesta que está haciendo el Gobierno central en la mejora de esa línea. Es un proyecto, además, que ya contempla una serie de mejoras, sobre todo en inversiones para rehabilitar la línea, eliminar curvas, pasos a nivel. Es un proyecto además que sigue vivo, que va a suponer también, lógicamente, un impulso para la llegada de la alta velocidad. En este momento se encuentra también en trámite administrativo la variante ferroviaria de Valencina y La Palma del Condado, líneas fundamentales como el enlaces ferroviario de Majarabique y también, y lo señalaba la portavoz socialista, que hay una vía que ha caducado en 2008 porque el Partido Socialista no fue capaz de ponerla en marcha.

Y en la actualidad hay, resumiendo, alrededor de siete actuaciones por parte del Gobierno central, un dotada con 10 millones para la rehabilitación de vías. Otra dotada con 1,7 millones para la licitación del proyecto constructivo. Hablaban de los puertos; hay una mejora de acuerdo con el puerto de Huelva, el puerto de Sevilla, con una financiación de alrededor de 27 millones de euros. Y cómo no, y lo dijo el ministro el 20 o el 19 de diciembre, apenas hace dos meses, los estudios de la reforma de la línea Huelva-Sevilla estarán antes de abril; es decir, que es una realidad. La conexión ferroviaria prevé una inversión de más de 400 millones, que busca reducir el tiempo de viaje entre la capital onubense y la sevillana, se suprimirán seis limitaciones temporales de velocidad.

Por tanto, los onubenses, en este caso, sí tenemos una esperanza que antes no teníamos con este Gobierno y, como decía la portavoz de Izquierda Unida, efectivamente, es una responsabilidad compartida, compartida por aquellos que durante veintidós años, o veintiún años, gobernaron este país y que parece ahora, y yo escuchaba a mi amiga y compañera Manuela Serrano, que parecía que se podría llamar Inmaculada, sin mancha concebida, puesto que yo sí quiero hacer una breve historia de la política ferroviaria del Partido Socialista en nuestra provincia con tres grandes hitos: uno, el cierre de la línea Huelva-Ayamonte en el año 1987, aquel proyecto de estación. Hoy es verdad que me sorprende el hecho de que el Partido Socialista hoy demuestra que no le gusta la nueva estación que se está haciendo en Huelva, pese a que el alcalde socialista creo que alrededor de seis, siete fotos se ha hecho ya visitando la estación. No sé si comparte el alcalde de Huelva esa apreciación con el Grupo Parlamentario Socialista en ese en ese sentido.

El Partido Socialista planteó, y eso hay que recordárselo a los onubenses, la estación llamada «Rascacielos de las Marismas», que proyectaba un rascacielos en medio de la marisma onubense, que se presentó una maqueta, además, en la Diputación, que le costó a los onubenses 30.000 euros de ese proyecto, que, lógicamente, estará guardado en algún sótano.

Pero es que también hemos hablado en el día de hoy de la línea Huelva-Zafra, y yo también quiero recordar que la que cercenó, cortó y mermó el servicio de la línea Huelva-Zafra fue el Partido Socialista, puesto que la línea técnicamente se llama Huelva-Jabugo, porque cortó de raíz, lógicamente, toda posibilidad de conexión.

En cuanto a la frecuencia, actualmente el servicio suma 75 trenes a la semana y 16 conexiones semanales directas con Madrid, dos trenes diarios. Desde el 9 de julio al 3 de septiembre se pone un tercer tren entre Huelva y Madrid. Hay 42 conexiones semanales de media distancia con Sevilla. Se ha aumentado el número de viajeros en un 30% en todas las conexiones ferroviarias en nuestra provincia. Por tanto, estamos en camino. Lógicamente, desde nuestro grupo somos también ambiciosos para que las conexiones ferroviarias de

nuestra provincia mejoren, pero, por un lado, también tenemos la esperanza en el Gobierno del Partido Popular de que ya las cosas se están haciendo, que el camino está escrito, el camino está marcado, y el camino, como no puede ser de otra manera, es la inversión. En ese sentido, nosotros hemos presentado una enmienda *in voce* al Partido Socialista, simplemente para que se reconozca o se sea riguroso en las peticiones. Nosotros, en vez de que se mejore la línea ferroviaria, mantenemos y proponemos que se continúen mejorando, porque ya se está haciendo y se va a hacer próximamente la línea férrea Huelva-Sevilla, y respecto a la Huelva-Madrid, no que se aumenten por aumentar los trenes, vamos a poner trenes sin criterio, no sabemos cuántos trenes, a qué hora, no sabemos…, sino que simplemente, lógicamente, esta oferta, lo leo textualmente: «a que los servicios ferroviarios que se presten respondan a la demanda existente». Si hay más demanda, pues, lógicamente, habrá que poner más trenes, pero no poner más trenes por poner más trenes, que creo que carece de rigurosidad.

Muchas gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Señora Serrano, tiene usted la palabra.

La señora SERRANO REYES

—Gracias, presidenta.

En primer lugar, referirme al portavoz del Partido Popular, el señor García de Longoria, y decirle que ha planteado el tema de las infraestructuras de una forma que estamos en el camino, pero que el camino no llega, que ese plan va lentísimo, y decir que la conexión Sevilla-Madrid es suficiente, prácticamente, no lo ha dicho literalmente, pero prácticamente, cuando es una conexión, un tren que sale por la mañana y otro que vuelve por la noche, la verdad, malísimo, que no sabes ni cuándo vas a llegar. Me parece que tú sí que vives en un país, pues no sé, un poco más, no voy a describirlo, porque ya las descripciones que ha hecho usted me han parecido de lo más feas, pero bueno, la verdad es que yo sigo en mi línea de decir que, desde el Grupo Socialista, entendemos que una de las soluciones para que Huelva no se quede atrás en infraestructuras ferroviarias es que el Gobierno central debe recuperar la inversión perdida de estos últimos años, porque esto no depende del Gobierno de Andalucía, que en este momento es deficitario con Huelva, como sabemos. Y recibir inversiones de la misma magnitud que otros territorios, ya que es el responsable de las grandes inversiones, no es responsable el Gobierno de Andalucía de las grandes inversiones, es el Gobierno de la nación, que quede claro.

Y si Huelva tuviera más y mejores conexiones ferroviarias sería más competitiva con sus zonas turísticas, con más afluencia de visitantes, igualmente se beneficiaría nuestra agricultura, pondríamos mejor y más rápido nuestros productos en los distintos mercados, beneficiaría al movimiento de mercancías del puerto de Huelva, con un ahorro claro en transportes para personas y mercancías, en definitiva, tendríamos más creación de empresas, más y mejor empleo.

Una parte del problema del empleo en Huelva podría resolverse con el desarrollo turístico, pero eso se consigue, entre otras cosas, con una inversión ferroviaria. No se puede tener, como dije en mi primera intervención, un tren a Sevilla que tarda una hora y media, y además, que solo haya tres al día. Que ir a Madrid con un solo servicio al día sea una odisea. No sabes cuándo vas a llegar ni cuándo vas a volver, por mucho que el señor Longoria lo haya pintado de la mejor manera posible. Necesitamos y pedimos a Adif y al Ministerio de Fomento que la oferta de conexión a Madrid sea mayor y con mejor calidad en el servicio.

Quisiera que esta PNL la aprobásemos todos los grupos parlamentarios, porque nos afecta a todos, y fuésemos juntos exigiendo estas infraestructuras, que sin ellas Huelva se está quedando atrás en potencial económico y recuperación sostenible.

Muchísimas gracias.

Y referente a la enmienda *in voce,* no la voy a aprobar o no la vamos a aprobar, porque ya el Parlamento no pone ninguna objeción ni pone trabas a que se siga trabajando en este sentido. Con lo cual, no la voy aprobar.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Serrano.

10-17/PNLC-000367. Proposición no de ley relativa al Plan Estratégico por las Infraestructuras de Huelva.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la última proposición no de ley en comisión del día de hoy, tiene la palabra el señor...

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Díaz Robledo.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Díaz Robledo, como portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.
Gracias.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, la proposición no de ley que trae el Grupo Parlamentario de Ciudadanos hoy aquí también es de Huelva. Veo que hoy en el orden del día no es una novedad, pero sí, con toda seguridad, creo que los ciudadanos entenderán que hoy Ciudadanos la presente aquí con carácter totalmente distinto al que, por lo que he escuchado antes de venir aquí, siguiendo la sesión, como lo que acabo de escuchar cuando acabo de llegar, no preside la confrontación, ni la crítica estéril, la iniciativa que Ciudadanos pone hoy encima de la mesa, como digo.

De hecho, tres iniciativas anteriores que nosotros hubiésemos apoyado, el Partido Popular ha retirado una de ellas, lo que ellos llaman la autovía de la cuenca minera; las otras dos Ciudadanos las va a apoyar, como no puede ser de otra manera, pero este no es el fondo de lo que Ciudadanos persigue.

Ciudadanos trae hoy aquí esta proposición no de ley, porque en Huelva es un clamor que este escenario de confrontación y que yo llamaría «teatro de años» ha sido completamente estéril para la provincia de Huelva. Huelva tiene un potencial muy grande y, lógicamente, tiene constreñidas sus posibilidades de crecimiento, desarrollo socioeconómico y creación de empleo, lo tiene constreñido por la falta de inversión de ambas administraciones, de ambas administraciones y por la falta de compromiso y el exceso de confrontación, como digo, estéril y de teatro, por qué no decirlo, a lo largo de estos años.

Los ciudadanos están cansados de esto, pero no solo los ciudadanos, también los agentes económicos y sociales, singularmente la Federación Onubense de Empresarios hace muy poco se desmarcó de lo que venía siendo habitual en el marco de la agrupación por las infraestructuras de Huelva, exigiendo inversión en infraestructuras para la provincia de Huelva a ambas administraciones.

La postura de Ciudadanos siempre ha sido muy clara y lo que traemos hoy aquí, el compromiso, que queremos que sea explícito por parte del resto de formaciones políticas, de que se establezca…, de que a través del diálogo podamos ser capaces de establecer una unidad de acción y, desde luego, un mensaje común de toda la sociedad onubense, de todo el tejido, de todo lo que está relacionado y, de alguna forma, se ve compelido por la necesidad de que Huelva se estructure, y las infraestructuras nos lleven a un desarrollo socioeconómico y a la creación de empleo, que es lo que lo que el potencial de Huelva está esperando. Lo enmarcamos en el desarrollo de un plan estratégico, un plan estratégico que perdure en el tiempo, que tenga una estructura que lo sostenga, y en el que los profesionales informen las decisiones políticas, y en el que los políticos, que es a lo que nos tenemos que dedicar, tomemos decisiones y compromisos tras diálogo, negociación. Y se lleguen a acuerdos y compromisos presupuestarios tangibles, con firmas de compromisos que podamos cumplir, evidentemente, y tratándose de infraestructuras con carácter plurianual en la mayoría de los casos.

Es evidente que esto no ha sucedido en Huelva, lo que ha sucedido es la confrontación que se ha visto hoy aquí.

Esto es lo que pide Ciudadanos, esto es lo que piden también los empresarios, que no dejemos de «cantinflear» y nos pongamos a hacer lo que los ciudadanos quieren que hagamos, y que para eso estamos aquí; que lleguemos a acuerdos, que lleguemos a compromisos y que nos dejemos de esa crítica estéril y de esa confrontación que no lleva absolutamente a nada. Esta ha sido la posición de Ciudadanos. Por esto, Ciudadanos no ha entrado en la agrupación por las infraestructuras. Esto fue lo que pusimos encima de la mesa. Queremos que se construya en Huelva, y que se construya con una sola voz, y que nos pongamos de acuerdo. Hay ejemplos magníficos en otras ciudades de planes estratégicos que funcionan muy bien, donde todas las formaciones políticas y todas las administraciones están presentes, se llega a acuerdos y no se levantan de la mesa hasta que no se llegan a acuerdos, con los ciudadanos en el centro de la actividad política. Y esto es lo que queremos que sea, esto es lo que creemos que Huelva necesita, y es la posición que tenemos desde que estamos con responsabilidades en las instituciones. Por eso, no hemos participado de otras estructuras, que es en las que se viene trabajando, evidentemente, incluso con el liderazgo de la Administración provincial, de la Diputación Provincial, este caso, de Huelva. Pero entendemos que no ha sido suficiente y no ha sido capaz de aunar todas las voces, y, desde luego, de sentarnos a todos y poner encima de la mesa una estrategia firme que ponga, también, encima de la mesa esa sola voz que Huelva necesita. Y esto es lo que traemos hoy aquí, a colación, en la parte dispositiva de la moción, que se centra, precisamente, en ese plan estratégico, en la participación de todas las administraciones, incluida la Junta Andalucía, el Gobierno de la Nación, y también la diputación y los entes locales; todas las administraciones que se ven compelidas a la necesidad de llevar a cabo las infraestructuras que Huelva necesita.

Insisto, y concluyo con esto, es una iniciativa completamente constructiva que no va contra nadie, pero que trata de reconducir —esto sí— la inercia negativa y estéril que lleva el tratamiento de las infraestructuras en la provincia de Huelva, y que hace muy poco han puesto de relieve, por ejemplo, los empresarios, la federación onubense de empresarios, con la que estamos completamente de acuerdo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, a Izquierda Unida. La señora Nieto tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, no sé cómo... Estaba oyendo al proponte, pero no sé cómo plantear esto. Nos vamos a abstener, pero no me voy a resistir a hacer algunas consideraciones al respecto de lo que hemos hablado. Porque el consenso está sobrevalorado. Hay muy pocas actuaciones que hayan devenido en beneficios objetivos para las personas, en tanto que trabajadoras, consumidoras o miembros de algún colectivo desfavorecido, que hayan venido, porque todo el resto de las demás personas, de la manita, hayan ido y se hayan dado todas cuenta de que eso era lo que necesitaban esas personas. Normalmente, los consensos, los de verdad —no los de campañitas—, los consensos vienen del disenso: primero hay un desacuerdo, la gente se faja, argumenta, y luego llega a acuerdos. Y si tienen palabra y dos dedos de vergüenza, los cumplen.

Por tanto, para tener un consenso que sirva, hay que tener un diseño previo en el que la gente sepa por qué no está de acuerdo, se pare a argumentar su posición, y luego tiene que tener palabra para que, cuando llegue al acuerdo, lo cumpla. Eso no es un huevo que se echa a freír. De hecho, por eso está nuestro país como está, porque hay gente que está hablando de consenso y no sabe lo que es, que huye del disenso porque no sabe contraargumentar, y que luego no tiene palabra para asumir los compromisos que toma.

Huelva tiene, efectivamente, unas necesidades objetivas que están planteadas en la Agrupación de Interés por las Infraestructuras. Hay 135 entidades. Entiendo que, voluntariamente, se habrán adherido a la misma. De formaciones políticas, está el Partido Socialista y también Izquierda Unida... Hay otras formaciones políticas que no están... Pero se le hace un flaco favor a una provincia, en la que tenemos el diagnóstico perfectamente hecho y llevamos más de dos horas hablando de problemas que tiene Huelva, de infraestructuras, en mandar a parar y hacer un plan estratégico que ya tiene el puerto, que ya tienen las administraciones...

Sabemos perfectamente dónde están las necesidades, lo que hace falta es hacer una conjura —si me permiten la palabra— para que en los próximos presupuestos de todas las administraciones, que deben intervenir solidariamente a sacar a la provincia de esa situación de retraso y de déficit de sus infraestructuras... Si somos gente de palabra y nos ponemos de acuerdo en que, luego, si los presupuestos no llevan pintado lo que queremos, pues no lo votamos. Porque lo otro es una moto; lo otro no es un consenso, es una moto.

Entonces, nosotros nos vamos a abstener. Porque no dudamos de la buena intención de Ciudadanos como entidad, y muchísimo menos dudamos de la buena intención de los sujetos particulares de Ciudadanos que promueven esta iniciativa, pero está todo estudiado y diagnosticado en la provincia de Huelva. La provincia de Huelva lo que necesita —si me permiten— son billetes, proyectos y adjudicaciones publicados, y luego gente con palabra que comprometa su voto a los Presupuestos Generales del Estado o a los de la Junta de Andalucía, a que aparezcan las cosas que aquí reclamamos. Y eso, si se puede hacer con consenso, mejor; y, si no se puede hacer con consenso, se va al disenso y se ponen a un lado de la mesa los que están efec-

tivamente por que Huelva salga del declive de infraestructuras que tiene, y a este lado de la mesa los que dicen una cosa y luego hacen otra.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bien, aquí hay una... Hablando de disenso y consenso, los socialistas señalan que las obras que están pendientes en Huelva corresponden al Gobierno central, mientras los populares dicen que las únicas excavadoras que trabajan en Huelva son las del Gobierno. Los socialistas dicen que la Junta no puedo hacer ferrocarriles ni autovías donde la titularidad de las carreteras es estatal. Insisten en que la línea Huelva-Zafra y la línea Huelva-Sevilla son competencia del Estado. Y, entre tanto, lo que sabemos es que las vías entre Huelva y Sevilla necesitan un repaso. Por poner un ejemplo, hay cuatro tramos de vías para las que ha caducado la Declaración de Impacto Ambiental, y siguen sin ponerse de acuerdo. Lo que queda patente con esa permanente disputa entre administraciones es, como hemos señalado reiteradamente, que hacer política es sentarse a dialogar y solucionar los posibles problemas o diferencias que pueda haber para sacar adelante las infraestructuras que sean necesarias; las necesarias. Y eso es lo que sigue faltando: hacer política y ponerse manos a la obra ambas administraciones. No se sacan las cosas adelante sin voluntad y diálogo, sea con consenso o disenso, y sin establecer los cauces adecuados de colaboración y solidaridad entre administraciones.

La Junta dice haber invertido, y hace enumeración, cantidad de inversiones en la provincia. El PP dice que el Gobierno central ha abordado también muchísima obra y hace una enumeración exhaustiva de todas las que ha abordado. El ministro Íñigo de la Serna también ha prometido una inversión de 400 millones para la mejora de la línea férrea Huelva-Sevilla, que esperamos que se sustancie pronto. Se denuncia que se destina a esta provincia menos que la media nacional, así como también se denuncia que la Junta de Andalucía ofrece los datos en bruto. Y es difícil evaluar, mientras no se provincialicen los presupuestos y se acometan proyectos pendientes en la provincia, como, por ejemplo, los chares.

El quid parece estar —o eso me parece a mí— en la denuncia que a principios de la semana pasada hicieron los empresarios de Huelva, que han alzado la voz. La federación onubense de empresarios ha emitido un documento de prioridades, que ha sido enviado a Íñigo de la Serna y a Susana Díaz. En ambas misivas coincide el mensaje: tienen serias dudas sobre la continuidad y viabilidad de las potencialidades de la provincia, y afirman que, si no se cuenta con la debida y merecida inversión, quedarán sus capacidades sin explotar. De ahí que se haya exigido a la Administración una apuesta decidida por la provincia. En ese sentido, lo que hay que tener claro es cómo se priorizan y qué infraestructuras, porque no todo vale. Y existen ahora

mismo algunas prioridades que no sabemos que estén en la agenda ni del PP ni del PSOE, cuando se recriminan mutuamente falta de inversiones.

Nos estamos acordando, por ejemplo, de lo que hay que hacer con relación a las balsas de fosfoyesos. Evidentemente, quien tiene la obligación de actuar es la empresa responsable de esos vertidos, Fertiberia, con una ministra en el Gobierno que estuvo en su consejo de administración.

También ambas administraciones deberían ponerse de acuerdo para exigir a la empresa y actuar para la recuperación efectiva y segura de esos espacios para los onubenses, cargando después la factura a quien le debe corresponder. Hay una lamentable pasividad de las administraciones ante un problema que se arrastra desde hace mucho tiempo, como el de la balsa de fosfoyesos. Así, consideramos que debería hacerse un esfuerzo inversor, aunque después se haga recargar a quien corresponda.

Otro ejemplo de donde se necesita inversión: Huelva lograría espacios para la recepción de la conexión marítima Huelva-Cádiz-Algarve, o de buques que pudieran entrar en el puerto, y recuperación de los terrenos del puerto que hoy han sido en buena parte abandonados por la industria; la reutilización de los trazados de ferrocarril y nuevo tranvía. Los ferroviarios pueden ser compartidos con la autoridad portuaria desde un apeadero hasta la conexión con la nueva estación de trenes, en la ronda H30, por considerarse, asimismo, la potenciación de un turismo y comunicación fluvial del área metropolitana, apoyada en el muelle cargadero de minerales de Riotinto, y recuperando antiguos pantanales históricos como el de la Punta del Sebo. Y, por seguir haciendo sugerencias, este 2017 se cumplen 30 años del cierre de la línea de ferrocarril entre Huelva y Ayamonte, vía que unía la capital onubense con la ciudad fronteriza. Un itinerario de cerca de 50 kilómetros, que transcurría por las localidades de Gibraleón, Aljaraque, Cartaya, Lepe, La Redondela, o Isla Cristina; lugares en los que ha dejado una huella imborrable para muchos. Algunos de los colectivos están reivindicando y reclamando que esa línea se recupere.

Por supuesto que la provincia de Huelva padece un déficit de inversiones —y voy acortando—, pero la que llegue por parte de ambas administraciones, y con lo que se debería ser una necesidad de implicación y aportación por parte de las instituciones como el puerto de Huelva, debería ir destinada no tanto a crear de nuevo, sino a recuperar lo que se ha dejado morir: por ejemplo, el ferrocarril en la costa; la Huelva-Zafra, y un tren a Sevilla, eficientes; por ejemplo, los ya nombrados Chare, los centros de salud pendientes de construcción en la capital, una solución a la constante pérdida de arena de las playas onubenses, una alternativa limpia y viable a los atascos en el puente sobre el Odiel, una respuesta a quienes demandan una conexión alternativa con Cádiz, servicios continuados con las principales estaciones de tren más cercanas, que permitan enlazar con la alta velocidad o los puertos de referencia.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, debe ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—En fin, concluyo.

En base a todas esas actuaciones pendientes a desarrollar, habría que ponerse en marcha para llegar a acuerdos sobre cómo priorizar y por dónde empezar, y qué aportación le corresponde a cada Administración.

Huelva está esperando, y utilizar...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría.

La señora MOLINA CAÑADAS

—... el déficit de esa inversión nos parece que no es de recibo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos el turno al Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra el señor García de Longoria.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA DE LONGORIA MENDUIÑA

—Gracias, estimada presidenta.

Yo no puedo estar —fíjese usted— más de acuerdo con la exposición que ha realizado la portavoz de Izquierda Unida, yo creo que los que somos de Huelva y los que vivimos en Huelva y padecemos la situación en relación a las infraestructuras de Huelva, yo creo que tenemos clarísimo —y todas las instituciones y todas las administraciones y todos los colectivos— el diagnóstico, ¿no?, o lo que Huelva necesita como solución, y yo creo que se puede resumir en que cada Administración haga lo que tiene que hacer. Y esa frase o esa expresión generará mayores o menores debates, pero creo que —y coincido con la portavoz de Izquierda Unida—, en Huelva, sabemos perfectamente que hay que hacer el desdoble de la N-435; sabemos que habrá que desdoblar la Almonte-Matalascañas; sabemos que hay que mejorar las líneas ferroviarias, que tiene que llegar el Ave, etcétera. Es decir, eso lo tenemos, en Huelva, claro, tanto la sociedad como los partidos políticos o las administraciones. Por tanto, desde ese punto de vista, entendemos que la proposición no de ley que presenta el Grupo Ciudadanos, aparte de no ser, o no constituir, ninguna solución, y le explico que no supone ninguna solución puesto…, y sobre todo basado en dos cosas o dos principios: uno, que es poco útil, porque se trata de una medida poco útil, puesto que hablamos de planes estratégicos; por un lado, vamos a pararnos, y vamos a perder tiempo. Huelva no está para perder más tiempo, sobre todo para hacer un diagnóstico que ya se sabe cuál es. Lo sabe la agrupación de infraestructuras, lo sabe la propia diputación, que está realizando un plan estratégico con una referencia a las infraestructuras; lo sabe la propia capital, que tiene un plan estratégico. La capital tiene un plan estratégico, donde tiene una parte de infraestructura, y por tanto

sería estéril, ¿no?, sería una solución estéril, porque, insisto, no es un problema de diagnóstico sino de —lo refería la portavoz de Izquierda Unida— de billetes, yo lo llamo de inversión, ¿no?, pero al final es lo mismo.

Y después porque, además, técnicamente no es rigurosa; técnicamente la planificación de infraestructuras no se realizan ni por parte de la Junta Andalucía, ni por parte del Gobierno, de esa manera; es decir, no se sienta a los agentes, y dicen: «No, mira, necesitamos...». No, hay dos planes fundamentales, como son en Plan PISTA, por parte de la Junta Andalucía, y el PITVI, por parte del Gobierno, ¿no? No vamos a ser poco rigurosos, y decir: «No, queremos...». No, es decir, el proceso es el que es, y nos guste más o nos guste menos, lucharemos más o lucharemos menos, ¿no?, y sobre todo porque no se puede perder más tiempo.

Y además, en ese sentido, sí me gustaría destacar esta pequeña incongruencias que, en el día de hoy, nos plantea Ciudadanos, y yo digo la pequeña incongruencia porque hoy pide y rechaza a la vez, ¿no? Ciudadanos es el partido que pide y rechaza a la vez. Eso es una cosa fantástica y sorprendente, porque, claro, yo le diría al proponente de esta proposición de ley, o al portavoz que la defiende, ¿por qué ha rechazado todas las enmiendas que el Grupo Popular —le hablo de mi grupo— presentó a los presupuestos de la Junta Andalucía que hablaba del desdoble…, perdón, de la Huelva-Cádiz, que hablaba de desdoble del Almonte-Matalascañas, que hablaba de los Chare, que hablaba de todas las carreteras? Pero es que hace usted, alrededor de seis meses, rechazó mejorar la carretera La Palma-Valverde, que es de su propio municipio; es decir, que esa es una pequeña obra de infraestructura, pues esa misma la rechazó. Y hoy nos pide que nos sentemos en una mesa todas las administraciones a ver qué necesita Huelva. No, mire usted, Ciudadanos, a lo mejor, no sabe todavía qué necesita Huelva, pero estoy convencido que el Partido Socialista y el resto de partidos, y el Grupo Popular, saben perfectamente lo que necesita Huelva, y es que cada Administración haga lo que le corresponde; o se lleven a cabo todas las infraestructuras que Huelva necesite.

Y, por tanto, y usted hablaba y argumentaba aquello del teatro, pues yo le recuerdo aquella canción de: «Lo suyo es puro teatro», ¿no? Pues yo creo que, en esta PNL, estamos hablando de un puro teatro de Ciudadanos, puesto que además, bajo el amparo de la Federación Onubense de Empresarios, la Federación Onubense de Empresarios no quiere que se haga un plan estratégico nuevo en Huelva. Eso lo dice usted, pero no va en esa línea. La Federación Onubense de Empresarios lo que quiere es que se invierta y que se hagan las obras; que tanto PP como PSOE probablemente llevemos muchos años prometiendo, y ya unas se hacen; otros..., pero lo que no quiere es un plan estratégico. Lo que no se quiere es parar, de nuevo, para pensar lo que necesita Huelva, porque eso está más que pensado, y eso, además, se sabe; a lo mejor su grupo no lo sabe, pero es que el resto del grupo y el resto de administraciones, y el resto de la sociedad, lógicamente lo sabe, y por eso nosotros tratamos además… Se trata de un tema muy serio en la provincia de Huelva, que cada vez, además, va a tener lógicamente más importancia, puesto que, cada vez, los onubenses nos sentimos con mayor necesidad de tener mejores infraestructuras, lógicamente, porque supone un desarrollo económico evidente. Y como se trata de un tema tan serio, yo creo que lo que no se puede buscar es una iniciativa estéril, una iniciativa que no es útil a la sociedad, y sobre todo que, técnicamente, no es rigurosa, y sobre todo que yo creo —desde el cariño se lo digo, señor Díaz— que lo que busca es un titular para que Ciudadanos ocupe un espacio en el debate de las infraestructuras de Huelva. Lo que hace falta —y estoy de acuerdo con la portavoz de Izquierda Unida— es que cada uno hagamos, cada Administración haga lo que

tenga que hacer, y sobre todo lo que hace falta es inversión, porque el camino es la inversión, y no, en estos momentos, el diagnóstico, que todos lo sabemos, en la sociedad onubense.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, pues por todos es sabido que Huelva está en una situación de periferia geográfica, pues que se está viendo agravada por la falta de planificación y la insuficiente dotación de inversiones para dotarla de una red de comunicaciones que la conecte y acerque al resto del país.

Esta situación está provocando un aislamiento crónico que dificulta el acceso de muchos ciudadanos a servicios básicos; condiciona la cohesión provincial, y con el resto de Andalucía y España, y limita las posibilidades de desarrollo de sus diferentes comarcas, a pesar de contar con muchos y muy buenos recursos. La verdad es que, gracias a los mismos y a la decidida iniciativa emprendedora y al esfuerzo de los onubenses, Huelva lucha, cada día, por generar riqueza y empleo en sectores como la agricultura, la minería o el turismo; sectores que recibirían un fuerte impulso con la mejora de las infraestructuras.

Desde el Grupo Socialista, estamos convencidos de que no podemos esperar más tiempo la planificación y ejecución, por ejemplo, de las vías de comunicación, porque son absolutamente necesarias para desplegar todas las potencialidades y poder competir, en igualdad de condiciones, con otras zonas, y así pues combatir toda la tasa de desempleo y fijar la población al territorio, a través de creación de nuevas oportunidades laborales, por lo que el Grupo Socialista ciertamente quería apoyar está PNL de Ciudadanos.

Aunque sí que les queríamos presentar una enmienda *in voce* de adición al punto 1, para añadir que «se debe continuar con el trabajo, estudios y planificaciones realizadas hasta el momento, y que han sido capitaneadas por la Diputación de Huelva», para que todo el trabajo realizado no caiga en saco roto, y además para no comenzar de cero. Cuando…, pues la verdad es que ya hay mucho avanzado y consensuado con muchos de los agentes sociales y económicos de nuestra provincia, pero ya me han informado de que no me la van a aceptar.

Entonces, voy a aprovechar, porque tampoco quería perder la oportunidad de hablar, a grandes rasgos, poder mencionar las infraestructuras más necesarias que se necesitan en Huelva, porque por todos es sabido, y otros grupos lo han comentado ya, que sí se sabe lo que se necesita en nuestra provincia. Por ejemplo, podemos hablar de infraestructuras ferroviarias, como son la línea Huelva—Zafra, con graves problemas estructurales y que tan importante es para el transporte de productos químicos, minerales o madereros entre Huelva y los pueblos y Extremadura. O la línea Huelva—Sevilla, que no presenta problemas estructurales, es

cierto, pero sí que necesita muchas remodelaciones en su trazado y que debería pasar a ser una línea de alta velocidad, un proyecto que ha sido incluido en diferentes planes, con proyectos licitados y elaborados, y con unos informes de impacto ambiental realizados y publicados, pero que nunca han sido dotados presupuestariamente. O la Nacional 435, por la vinculación con la reactivación de la minería o el previsible tráfico con el puerto de Huelva. O la Nacional 433, Sevilla—Lisboa, que se encuentra en pésimas condiciones en muchísimos de sus tramos, cuando es el enlace de Sevilla con el país vecino o con la sierra de Huelva. O la conexión de la Nacional 435, de la cuenca minera con la Ruta de la Plata, perdón. Sin olvidar, pues, por ejemplo otras necesidades que tenemos en nuestra provincia, como son las hidráulicas, las portuarias en costas, aeroportuarias en telecomunicaciones o energéticas.

La verdad que tenemos un largo camino por delante y es importante aunar esfuerzos porque siempre consideramos que podemos llegar a mejor fin, y la Junta de Andalucía está dispuesta a luchar para dotar a Huelva de estas infraestructuras de las que carece. Así que, como adelanté, nuestro voto pues la verdad que en principio iba a ser favorable, pero, como nos avisan de que no van a aceptar la enmienda, pues sinceramente nos lo ponen un poco complicado, porque nosotros consideramos que es la Diputación de Huelva quien debe capitanear pues este plan estratégico para nuestra provincia.

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra, para cerrar esta proposición no de ley, el señor Díaz.

Cuando usted quiera.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, como se ve, buena voluntad pero al final siempre el statu quo se acaba defendiendo.

Es una iniciativa completamente constructiva. Voy a ir comentando... Mi intervención va a comenzar..., voy a comentar lo que han dicho algunos de los grupos.

Izquierda Unida se ha referido a que a veces el consenso viene del disenso, y es cierto, en ocasiones sí obviamente; de hecho, Ciudadanos..., no entró en ese consenso donde no lo había porque ni siquiera estaba tampoco el Partido Popular. Había 135 entidades que han hecho un trabajo importante, hay diagnósticos hechos; no decimos que no se tenga que tener en cuenta ese trabajo y esos diagnósticos y que haya que empezar de cero y perder el tiempo, no hemos dicho eso. Hemos dicho que en Huelva hace falta una sola voz y que vayamos todos a una en la lucha por las infraestructuras, y esto ni es sensacionalista ni es populista, señor García de Longoria, esto es lo que ha hecho De la Torre en Málaga. Le recuerdo que allí tienen ustedes un plan estratégico, y lo que es bueno para Málaga no puede ser malo para Huelva, ¿o sí?

Míreselo, hágaselo mirar con sus compañeros porque no creo que a Málaga le vaya mal, sinceramente, no creo que... A Málaga le va muy bien desde que acuñó este plan estratégico, donde pone a todo el mundo de

acuerdo. No puede ser malo para Huelva, y no porque lo ponga encima de la mesa Ciudadanos, porque estemos pasando un mal momento político en el Partido Popular, esto es evidente. Por lo tanto, el disenso también forma parte del consenso, evidentemente. Nunca me habrán escuchado ustedes aquí en el Parlamento negar esa posibilidad; de hecho, en parte esta propuesta también nace de eso.

Viene dándose, lo ha dicho la portavoz de Podemos, una permanente disputa entre administraciones, que es justamente lo contrario a sentarse, dialogar y fijar la voluntad en compromisos concretos sobre documentos, y para esto sirven estas herramientas, señorías, para esto sirve el Plan Estratégico, y se le dota de continuidad, de una estructura. Y esto es lo que Ciudadanos está poniendo encima de la mesa: herramientas que funcionan, que sus compañeros, allí donde gobiernan, en diferentes sitios, y he puesto de ejemplo Málaga, la llevan a cabo con éxito. Esto es lo que quiere Ciudadanos.

Yo nunca he parafraseado ni he hecho mío lo que dice la Federación Onubense de Empresarios. Claro que piden inversiones, y para eso hace falta estabilidad, señor Longoria, y al resto, y darle al botón verde a los presupuestos, aquí y en Madrid. Y ciudadanos ha demostrado que es capaz de llegar a acuerdos a través del diálogo para darle al botón verde de los presupuestos. Luego, le corresponde al Gobierno de turno comprometerse, y la mejor herramienta es un plan estratégico donde estén todas las administraciones y todo el tejido social, y los expertos que nos digan y nos puntualicen hacia dónde debemos ir, ya con la base del análisis que tenemos, obviamente, y nosotros, a tomar decisiones políticas, que es lo nuestro. Ese es nuestro punto de vista.

Con el Partido Socialista comparto las bondades que tiene Huelva; de hecho, lo he dicho en mi primera intervención. Y también en que, bueno, a Huelva le falta estructurarse hacia el norte y también hacia, bueno, tenemos mucho potencial, y no puede desarrollar todo el potencial porque tiene dificultades, lógicamente, de infraestructuras viarias y ferroviarias, y eso solo se corrige cuando hay confluencia de administraciones poniéndose de acuerdo, y no la confrontación estéril que han mostrado ustedes hoy aquí, unos más que otros, es verdad.

Hay que tratar de llevar a documentos que permanezcan en el tiempo y que trasciendan la legislatura, y a los que gobiernen en cada caso, esos compromisos que se tienen que cumplir y se necesitan. Ahí sí comparto lo que dice el señor García de Longoria: gente comprometida, pero sobre todo planificación y que se cumpla esa planificación. Hay que ser serios, hay que planificar las cosas. Estas políticas tan importantes no pueden estar al albur del político de turno, de que tenga más empuje que otro en una u otra administración. Esto no puede ser, hay que ponerse de acuerdo.

Por lo tanto, de teatro, señor Longoria, nada. Esto es tan simple como que ustedes llevan muchos años haciendo las cosas a su antojo, y a Huelva no le ha ido bien. De hecho, ustedes redactaron el primer documento de la agrupación para las infraestructuras, y luego, con una decisión político-estratégica, llámelo como quieren, se salieron, y el Partido Socialista lo único que ha hecho ha sido buscar la confrontación con ustedes, y ustedes con el Partido Socialista. Por lo tanto, los ciudadanos ya saben que es estéril. Y claro que los empresarios se han cansado y han pedido inversiones, lógicamente, pero que aquí está Ciudadanos para darle al botón verde. No nos escondemos detrás de nada, aquí estamos, poniéndonos delante.

Por parte..., a la enmienda del Partido Socialista. Evidentemente, la Diputación ha hecho un trabajo, tiene un plan estratégico encima de la mesa. Yo no me opongo a la continuidad. Sí es verdad que no me gustan las

capitanías que han venido siguiéndose hasta ahora, no me gustan las tutelas políticas, queremos una herramienta en la que aunar voluntades, en la que no haya asimetrías a favor de nadie...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—... Por lo tanto, la primera parte de su enmienda *in voce* nos parece coherente, continuar con lo que se viene haciendo, más con el trabajo técnico se debe hacer, pero capitanías políticas de ninguna institución, todos en plano de igualdad y a ponernos de acuerdo. Esa es la propuesta de Ciudadanos, y es realizable, señor Longoria, en Málaga está funcionando muy bien.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Bueno, yo le haría una transaccional al Partido Socialista. Si se puede aprovechar el trabajo de la Diputación, pero si la palabra capitanía la retira de la transaccional, estaríamos dispuestos a aceptarla.

[*Corte en la grabación*.]

No se acepta en esos términos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale. Pues pasamos a las votaciones.

Vamos a hacerlo según el orden de intervención, con lo cual, votaríamos en primer lugar la conjunta de Podemos e Izquierda Unida, relativa a recuperación de la conexión ferroviaria del oeste peninsular.

¿Votos a favor? Doce.

¿En contra?

¿Abstenciones? Cinco.

Vale.

Pasamos a la segunda, relativa a la mejora de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla y aumento de la oferta para la conexión Huelva-Madrid.

¿Votos a favor? Doce.

¿En contra?

¿Abstenciones? Cinco.

Pasamos a la última, relativa al plan estratégico por las infraestructuras de Huelva.

¿Votos a favor?

¿En contra? Cinco.

¿Abstenciones?

Bueno, pues rechazada.

Sin más, damos por finalizada esta comisión.

Muchísimas gracias por vuestra colaboración.

Hasta la próxima.

© Parlamento de Andalucía - ISSN:1134-7279 - DL:SE. 1550-1994