

COMISIONES



Núm. 404

VIII Legislatura

Año 2010

OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Martín Soler Márquez

Sesión celebrada el miércoles, 20 de octubre de 2010

_____ **ORDEN DEL DÍA** _____

_____ **COMPARENCIAS** _____

8-09/APC-000737. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de explicar la alternativa de la Consejería para aquellas familias andaluzas que se encuentran sin vivienda y en situación de desempleo, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-10/APC-000290. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la participación de las entidades financieras en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-10/APC-000549. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto del retraso en la ejecución de la SE-40 sobre el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-10/APC-000627. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones del Consejo de Gobierno en la carretera A-431, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, Dña. Regina Cuenca Cabeza, Dña. Susana Rivas Pineda, D. José García Giralte y D. Mariano Ruiz Cuadra, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

8-10/POC-000691. Pregunta oral relativa a la conexión sur metropolitana de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

8-10/POC-000707. Pregunta oral relativa a la implantación de la tarjeta única en el Consorcio del Transporte Metropolitano de Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Antonio Cebrián Pastor y D. Rafael Velasco Sierra, del G.P. Socialista.

8-10/POC-000747. Pregunta oral relativa al Programa de Rehabilitación Autonómica en la provincia de Cádiz, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Regina Cuenca Cabeza, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-09/PNLC-000408. Proposición no de ley relativa a la inclusión en el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del estudio de la situación del paso a nivel del punto kilométrico 12/430 de la línea ferroviaria Almendricos-Águilas, ubicado en el término municipal de Pulpí, Almería, presentada por el G.P. Socialista.

8-10/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a la construcción de un paso subterráneo bajo la línea de ferrocarril convencional Madrid-Sevilla a su paso por Lora del Río como sustitución del paso a nivel de Hytasa, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-10/PNLC-000341. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-8032, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, dos minutos del día veinte de octubre de dos mil diez.

Comparecencias

8-09/APC-000737. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de explicar la alternativa de la Consejería para aquellas familias andaluzas que se encuentran sin vivienda y en situación de desempleo (pág. 5).

Decaída:

8-10/APC-000290. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la participación de las entidades financieras en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012 (pág. 5).

Intervienen:

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

8-10/APC-000549. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto del retraso en la ejecución de la SE-40 sobre el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) (pág. 13).

Intervienen:

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.

8-10/APC-000627. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones del Consejo de Gobierno en la carretera A-431 (pág. 21).

Intervienen:

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Preguntas orales

8-10/POC-000691. Pregunta oral relativa a la conexión sur metropolitana de Huelva (pág. 25).

Intervienen:

D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-10/POC-000707. Pregunta oral relativa a la implantación de la tarjeta única en el Consorcio del Transporte Metropolitano de Córdoba (pág. 27).

Intervienen:

D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

8-10/POC-000747. Pregunta oral relativa al Programa de Rehabilitación Autonómica en la provincia de Cádiz (pág. 29).

Intervienen:

Dña. Regina Cuenca Cabeza, del G.P. Socialista.

Dña. Rosa Aguilar Rivero, Consejera de Obras Públicas y Vivienda.

Proposiciones no de ley

8-09/PNLC-000408. Proposición no de ley relativa a la inclusión en el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del estudio de la situación del paso a nivel del punto kilométrico 12/430 de la línea ferroviaria Almendricos-Águilas, ubicado en el término municipal de Pulpí, Almería (pág. 31).

Intervienen:

Dña. María del Pilar Navarro Rodríguez, del G.P. Socialista.

D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Antonio Torres López, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación: aprobada por unanimidad.

8-10/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a la construcción de un paso subterráneo bajo la línea de ferrocarril convencional Madrid-Sevilla a su paso por Lora del Río como sustitución del paso a nivel de Hytasa (pág. 34).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Fernando Manuel Martínez Vidal, del G.P. Socialista.

Votación: rechazada por 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

8-10/PNLC-000341. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-8032 (pág. 39).

Intervienen:

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Fernando Manuel Martínez Vidal, del G.P. Socialista.

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las quince horas del día veinte de octubre de dos mil diez.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Les rogaría que, cuando terminen los medios de hacer su trabajo, que han tenido todo el tiempo necesario...

Vamos a comenzar la comparecencia de la Comisión de Obras Públicas y Vivienda, puesto que tenemos el quórum ya suficiente, y el primer punto del orden del día es una solicitud de comparecencia, a la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de explicar la alternativa de la Consejería para aquellas familias andaluzas que se encuentran sin vivienda y en situación de desempleo, a propuesta del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al que no veo. Por lo tanto, pasaríamos... No lo veo, ¿no?, no está. Bueno, pues entendemos que decae.

8-10/APC-000290. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la participación de las entidades financieras en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Y pasaríamos al segundo punto del orden del día, que es solicitud de comparecencia, pedida por el Grupo Parlamentario Popular, a fin de informar sobre la participación de las entidades financieras en el Plan Concertado de Vivienda y suelo 2008-2012.

Señora Consejera, cuando quiera, tiene la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, comparezco ante esta Comisión de Obras Públicas y Vivienda a fin de explicar, a petición del Grupo Parlamentario Popular, la participación de las entidades financieras en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, elaborado con los agentes sociales y económicos en el marco del Pacto Andaluz por la Vivienda. Se trata, señorías, de una participación que, como ustedes ya conocen, se ha sustanciado principalmente en el convenio suscrito entre las entidades y la entonces Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, hoy Consejería de Obras Públicas y Vivienda, y que se firmó en Sevilla el 19 de noviembre de 2008; un acuerdo que establece como líneas de colaboración, por una

parte, la concesión de préstamos cualificados, por otra parte la gestión de ayudas para las actuaciones protegidas, y gracias al mismo la Junta de Andalucía consiguió en aquel momento el compromiso de hasta 33 bancos y cajas de ahorro para poner sobre la mesa, en el periodo al que he hecho referencia, un total de 9.950 millones de euros para la ejecución del Plan Concertado. Se trata de una importante cuantía, con la que se ha venido impulsando, por una parte, la promoción de la vivienda de protección oficial, porque hay que subrayar y decir que, justamente, a este fin, a vivienda de protección oficial, se destina el 93% de las inversiones acordadas, y el resto se dedica a rehabilitación y venta de suelo.

Por otra parte, se ha estado dinamizando el sector de la construcción con las actuaciones que se han llevado a cabo, y eso ha significado, también para el propio sector de la construcción, una oportunidad, una posibilidad de desarrollar el trabajo en este campo y en este marco en nuestra Comunidad Autónoma en lo que es y significa la vivienda de protección oficial, y también hay que decir que se ha venido dando más transparencia, y, sobre todo, agilizando el proceso de concesión de créditos, lo que supone un respaldo, a través del Plan Concertado, tanto a promotores como a los ciudadanos y ciudadanas que han querido acceder a una vivienda y que tenían mayores dificultades en cuanto a la financiación que necesitaban para hacer efectivo ese derecho de acceso a la vivienda.

Hay que decir que desde finales de 2008 a finales de septiembre de este año, en lo referente a la concesión de préstamos para la promoción y venta de vivienda protegida, las entidades financieras han concedido ya créditos por valor de casi cuatro mil setecientos millones de euros, lo que supone casi el 50% de la cifra total acordada en la firma del convenio.

Podemos decir que un convenio, como del que estamos hablando con las entidades financieras, 2008-2012, en su ecuador, en 2010, está al 50% ejecutado en lo que respecta a la concesión de créditos por parte de las entidades financieras. Los cuatro mil setecientos millones de euros a los que les he hecho referencia han posibilitado hasta la fecha la financiación de 15.716 viviendas protegidas en Andalucía, en nuestra Comunidad. Además, para facilitar esta importante labor, y según también quedó recogido en el convenio que en su momento se suscribió, hemos constituido un grupo de trabajo operativo para el desarrollo del que se ha denominado «Manual de gestión de la financiación cualificada», o, lo que es lo mismo, una herramienta informática que facilita el diálogo entre las entidades financieras y la Consejería para lo que es exclusivamente —y subrayo lo de exclusivamente— el Plan Concertado.

En este sentido, también hemos llevado a cabo diversas reuniones para consensuar un manual, con el que se está trabajando en la actualidad por parte de algunas de las entidades firmantes.

También es de justicia, señorías, aprovechar esta ocasión para reconocer, por una parte, el esfuerzo realizado por algunas de las entidades financieras, porque todas las firmantes de aquel acuerdo —hay que señalar— no han colaborado de la misma manera y con la misma intensidad. Hay 27 entidades financieras que suscribieron el acuerdo, y hemos de decir que, al día de hoy, las entidades más colaboradoras con el acuerdo suscrito están siendo, por una parte, el BBVA, con 4.186 préstamos a viviendas; Cajasol, con 2.752; La Caixa, con 2.017; Unicaja, con 1.627; la Caja General de Ahorros de Granada, con 1.161, o CajaSur, con 1.011, por ponerles los ejemplos más significativos por la cuantía de viviendas a las que han otorgado los préstamos correspondientes.

Eso significa, señorías, que seis de las entidades financieras que firmaron el acuerdo acumulan el 81,15% del crédito dado a esas 15.716 viviendas financiadas, a las que

he referenciado por parte de las entidades comprometidas con el acuerdo. Es por ello que desde la Consejería de Obras Públicas y Vivienda queremos, y yo quiero hoy aquí y ahora, reconocer el esfuerzo de esas entidades financieras, de esas seis entidades financieras que han concedido un volumen total del 81,15%. Quiero reconocer el compromiso cumplido que adquirieron en la firma del acuerdo, y, lógicamente, también vamos a poner de manifiesto, a aquellas entidades financieras que suscribieron el compromiso pero que no lo han hecho efectivo, la necesidad de que lo hagan efectivo y que sepan que adquirieron un compromiso, y no que solo plantearon una firma al respecto en un acuerdo global, donde no quieren adquirir compromisos para seguir dando pasos hacia delante en lo que significa la vivienda de protección oficial. Por lo tanto, a las que hasta ahora se han implicado menos les demandaremos que lo hagan en mayor medida y hagan efectiva, que hagan real, la firma suscrita. Aún nos queda tiempo de vigencia del Plan Concertado, estamos en un buen nivel de cumplimiento de los objetivos del acuerdo, y creo que también es un buen momento, en este ecuador del acuerdo, de pedir a esas entidades financieras que menos créditos han concedido que arrimen el hombro, que la situación lo necesita y también la ciudadanía, que está determinada, en una buena parte de ella, a acceder a una vivienda adecuada para mejorar su calidad de vida.

Creo, señorías, que ha quedado claro que por parte de la Consejería se viene trabajando con seriedad, con rigor, con compromiso, en lo que es una línea esencial y fundamental, y es que las familias que quieren acceder a una vivienda la tengan, porque sigamos impulsando la vivienda de protección oficial, y además tengan garantizado el crédito correspondiente para hacer efectivo ese objetivo familiar que tienen del acceso a la vivienda. En ese tenor vamos a seguir trabajando, trabajando para hacer día a día realidad el Plan Concertado de

Vivienda y Suelo. Y sabemos en estos momentos que hay un conjunto de entidades financieras que están respondiendo al compromiso adquirido, y que hay otras entidades a las que debemos animar para que el compromiso suscrito se haga efectivo, y, por lo tanto, concedan esos créditos necesarios para que las familias andaluzas accedan a la vivienda de protección oficial cuando así lo desean, así lo manifiestan y así optan por ello.

Así que el trabajo continuará y el Plan Concertado de Vivienda y Suelo se hará realidad en nuestra Comunidad. No le quepa la menor duda de ello.

Nada más, y muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Ahora tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, la señora Martínez Martín.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidente.

En primer lugar, querría felicitar a la Consejera por el que parece que será su próximo nombramiento, y desearle, pues, el mayor de los éxitos en esa nueva cartera ministerial, porque su éxito será el bienestar de todos los ciudadanos. Yo le deseo sinceramente que emplee toda su energía en ello, porque creo que falta le va a hacer.

Dicho eso, volver a felicitarla. Tomo café con un paisano suyo de Córdoba, y me decía: «Por Dios, ¿dónde va a llegar esta señora? Alcaldesa, consejera, dentro de nada presidenta mundial». Yo le felicito por esta carrera vertiginosa que lleva usted, pero, sinceramente, en lo que respecta a la Consejería de Vivienda, lo lamento, y lo lamento muchísimo, porque una vez más se pone de manifiesto, bueno, la falta de interés del Gobierno socialista, de los socialistas en España y en Andalucía, por lo que es un tema fundamental, un tema recogido en la Constitución: el derecho a la vivienda de los españoles, de los andaluces. Desaparece el Ministerio de la Vivienda, cosa que, desde luego, el Partido Popular venía solicitando con insistencia. Y, bueno, definitivamente ha sido una opción, pero habrá que ver cómo quedan las políticas de vivienda. Hemos tenido los últimos anuncios... La despedida ha sido preocupante, más que preocupante para Andalucía. Lo último que hemos conocido ha sido los recortes anunciados por el Ministerio de Vivienda. Da la impresión, yo creo, de que los ciudadanos pueden pensar, y pueden pensar legítimamente, que cuando se crea un problema, mientras mayor sea el problema antes desaparecen los responsables del mismo, para

así no saber dónde acudir, dónde preguntar, quién les va a resolver ese problema. Es lo que ha pasado en el Ministerio de Vivienda y es lo que pasa en Andalucía. Me parece, bueno, histórico ya que durante los 30 años de Gobierno socialista en Andalucía la política de ordenación del territorio y de vivienda no ha sido nunca una prioridad. Y cuando fue una apuesta estrella, propaganda del Presidente Chaves, como fue la creación de la Consejería de Vivienda, a los pocos meses desaparece, desaparece y se unifica en su persona. Sinceramente, Consejera, reconozco su coraje, sus ganas de trabajar, pero, no sé..., pocos logros se le pueden reconocer en su gestión en Andalucía en la trayectoria, en la escasísima trayectoria que ha llevado en esta Consejería.

Sin embargo, usted sigue prometiendo, sigue haciendo promesas, sigue diciendo que se va a cumplir el Plan Concertado de Vivienda y Suelo. La verdad, no esperaba, no esperaba que su comparecencia hoy fuera en el sentido de hacer promesas. Yo, simplemente, querría hoy utilizar esta comparecencia, porque no son muchas las ocasiones las que tenemos de ejercer nuestra actividad de control al Gobierno, y querría utilizar esta comparecencia simplemente para conocer datos de la Consejería. Ya no queremos promesas. Evidentemente, las promesas se las lleva Zapatero, en este caso, que se la lleva a usted a Madrid. Pero, por eso yo hoy lo que sí me gustaría llevarme claro y que la opinión pública se lleve claro es cuáles son los problemas que en este momento tiene la política de vivienda en Andalucía. Y el problema fundamental hoy se llama financiación. Por eso la comparecencia que hoy trae el Partido Popular me parece más oportuna que nunca. Hace muy poco debatíamos en esta Comisión el recorte de las ayudas por parte del Estado. A la parálisis ya del sector se une la parálisis del sector financiero en lo que se refiere a todo el sector de la construcción. Como decía hace muy poco, debatíamos los recortes brutales que el Gobierno de Zapatero ha practicado en la política de vivienda en Andalucía. Incluso hemos traído a Pleno proposiciones para rechazar estos recortes; recortes que usted se empeñó —«empeñó» en el sentido de que se empleó— en lograr el retraso, la negociación, las alegaciones a este decreto. ¿Qué va a pasar ahora, señora Consejera? ¿Va a dejar usted indicaciones al respecto? Lamentablemente, ya no podemos confiar en el Partido Socialista para apoyar lo que es un derecho fundamental de los andaluces, como es el derecho a la vivienda.

Van pasando los días y se va confirmando una hoja de ruta totalmente contraria a lo que el Gobierno ha prometido, incluso ha firmado en Andalucía. Me refiero, en primer lugar, a los Presupuestos Generales del Gobierno del Estado, que han confirmado lo que la Ministra ya anunció; es decir, los recortes y una bajada del presupuesto del Ministerio de un 19%, una bajada del 43% en lo que son las ayudas al acceso a la vivienda.

Y todo esto va en contra de lo que ha sido la hoja de ruta, la propaganda oficial del Grupo Socialista en Andalucía: en primer lugar, el Pacto por la Vivienda; en segundo lugar el Plan Andaluz de Vivienda y Suelo; en tercer lugar, el convenio firmado por el ex Consejero Juan Espadas y la Ministra Corredor. Y en contra absolutamente de lo aprobado en Andalucía, que es la Ley del Derecho a la Vivienda.

Todas estas cuestiones están ahí, son las que ha aprobado el Gobierno socialista; sin embargo, se van borrando todas las huellas de las promesas y lo que nos queda son problemas. Problemas como éste, señora Consejera. Hace muy pocos días veíamos: «Málaga busca adjudicatarios para 390 viviendas protegidas, tras recibir 1.500 renunciadas». ¿Sabe usted por qué son las renunciadas, señora Consejera? Porque las entidades financieras no están concediendo los préstamos que usted nos acaba de decir. Me gustaría que, si es posible, aseverara, asegurara o certificara los datos que nos acaba de dar, porque a mí no me cuadran las cuentas, señora Consejera.

Mire, el pacto con las entidades financieras que se firmó en noviembre de 2008, el 19, suponía la cantidad de 9.550 millones de euros para la consecución del Plan Concertado de Vivienda y Suelo, que son 300.000 viviendas protegidas, 300.000 viviendas protegidas, 9,500 millones de euros. Usted nos ha dicho que hay comprometidos 4.000 millones y que hay comprometidas 15.000 viviendas. No nos salen las cuentas de ninguna de las maneras, señora Consejera, de ninguna de las maneras: 15.000 viviendas sobre 300.000 no pueden tener contraídos 14.000 sobre 9.500. No nos salen las cuentas, señora Consejera.

Díganos usted, realmente, cuáles son los datos, porque ha hablado de mayor transparencia, de una herramienta nueva... Pero, créame, díganos cuántas veces se ha reunido la Comisión de Seguimiento del plan concertado; cuántas veces ha reunido usted a todos los agentes, a las entidades financieras; díganos cuáles han sido esas noticias, esos datos. Porque, desde luego, nosotros no conocemos absolutamente nada; lo que conocemos es esto: 1.500 personas de 23.000 que solicitaron una vivienda protegida, resulta que van a sus entidades financieras y no obtienen la financiación, por dos cuestiones: porque el pacto que se firmó en aquel momento con las entidades financieras estableció unos requisitos difícilísimos de cumplir en este momento. Se les pedía a las personas que tuvieran una serie de años fijos en un empleo, hasta el Defensor del Pueblo tuvo que decir que esos requisitos eran excesivos para que las entidades financieras concedieran esos préstamos.

El propio Presidente Grifán, en su discurso de investidura, comprometió un nuevo plan de apoyo a la vivienda protegida, un nuevo plan financiero de apoyo a la vivienda protegida, reconociendo que el que existía en ese momento no está funcionando.

Por eso, señora Consejera, no nos cuadran las cifras que usted está dando, no nos cuadran. Los datos que nosotros conocemos es que durante el período —perdone un momento, estaba buscando unos datos—..., durante el período acogido al Plan Estatal 2009-2012, el Ministerio ha autorizado la financiación de 11.845 viviendas, que son las que están en construcción, y que estas viviendas se entregarán en 2011, pero ¿va a asegurar usted las ayudas para esas 11.845 viviendas? Porque esas viviendas se calificaron al amparo de un plan concertado, al amparo de un pacto con las entidades financieras, con unas expectativas de financiación que, desde luego, parece, ante los recortes y ante la situación actual, que no se van a cumplir.

Los promotores hicieron sus cuentas, el 80% de la vivienda protegida depende de ellos y, sin embargo, ellos en distintas ocasiones han manifestado la falta de financiación, el estrangulamiento que existe en esta materia. Su antecesor también lo hizo, el señor Espadas.

Pero si atendemos a las viviendas calificadas provisionalmente por la Junta de Andalucía, nosotros conocemos una cifra que asciende a 43.245 calificadas desde el inicio del plan concertado, desde el 1 de enero de 2008. ¿Se compromete usted, señora Consejera, a mantener las ayudas vigentes en el momento de la calificación de estas viviendas protegidas? Porque, de lo contrario, sería la mayor muestra de inseguridad jurídica que tendría que soportar el sector.

Lo que sabemos es que aproximadamente el 50% de todas estas viviendas no tiene, ni siquiera, visos de obtener financiación por los bancos. ¿Qué dice usted de esto, señora Consejera? Y luego hay otras tantas viviendas, ocho mil y pico, 8.146 viviendas pendientes de calificar. ¿Qué va a pasar con estas viviendas, señora Consejera? Porque, le vuelvo a decir, hay un Plan Concertado de Vivienda y Suelo. Hay un artículo 13 que dice que si el Ministerio no aporta la financiación necesaria y suficiente lo hará la Junta de Andalucía; hay un pacto firmado con las entidades financieras. Pero la cuestión es que es evidente que, si esto no se cumple, algo tendrán que hacer ustedes.

Usted ha dicho, por activa y por pasiva —lo acaba de decir al final de su intervención—, que mantiene el Plan Concertado de Vivienda y Suelo. Sin embargo, en respuesta a una pregunta de la portavoz socialista, en el último Pleno, sobre cómo se iban a hacer las alegaciones al plan concertado, ya empezó a hablar de cambios en la hipoteca. Usted habló de que se va a pasar del 80 al 90%, habló de ampliar el plazo... Son propuestas que le hizo el Partido Popular en su día y que ustedes se negaron a admitir. Nosotros le hicimos la propuesta de ampliar la hipoteca manteniendo la ayuda a la entrada, y ustedes ahora lo que hacen es eliminar la ayuda a la entrada, lo cual significará un grave problema para muchas personas que necesitan acceder a esa vivienda. Ese es el problema que han tenido las 1.300 viviendas, las 1.500 renuncias en Má-

laga, que no han tenido 20.000 euros ahorrados para hacer frente a la entrada. La entrada que ustedes van a suprimir en Andalucía.

Díganos por tanto, señora Consejera, cómo va a afrontar ese compromiso del plan concertado, cuánto va a tardar en hablarnos alguien, desde la Consejería de Vivienda, de reprogramación del Plan de Vivienda. Ya lo han hecho en colegios, en guarderías, en centros de salud. Díganos cómo va a garantizar el cumplimiento de una ley aprobada en este Parlamento, como es la Ley del Derecho a la Vivienda.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señora Consejera, cuando usted quiera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, señor Presidente.

No me deja de sorprender su señoría cuando, en su intervención, critica que yo haya comprometido aquí que se va a hacer efectivo el Plan Concertado de Vivienda y Suelo y, de pronto, empieza con una batería de preguntas diciendo si me comprometo a.

Si usted me concede capacidad bastante y suficiente en esta comparecencia de comprometerme a una serie de preguntas que usted me formula, pues tiene que concederme que me pueda comprometer a que el Gobierno de Andalucía va a hacer efectivo el Plan Concertado de Vivienda y Suelo. Eso, creo que debe quedar absolutamente claro. Entre otras cosas, señoría, porque las responsabilidades no son las personas, sino que la vivienda y la ley de vivienda —pionera, por cierto, a nivel nacional— que se aprobó por parte del Parlamento de Andalucía, es una prioridad para el Gobierno de Andalucía que preside José Antonio Griñán. Y en ese contexto hay un compromiso expreso que, efectivamente, yo realizo una vez más en el día de hoy —en este caso ante esta comparecencia—, diciendo que ese Plan Concertado de Vivienda y Suelo se hará efectivo.

Y no me gustaría que tergiversara aquello que respondí a la diputada socialista a su pregunta, que de lo que estábamos hablando era del contenido de las alegaciones que el Gobierno de Andalucía, que la Consejería de Obras Públicas y Vivienda habíamos realizado al borrador de decreto que, por parte de la Ministra de Vivienda, se había puesto encima de la mesa. Porque estamos desde Andalucía... Y le tengo que decir, en honor a la verdad, que me hubiera gustado contar con su respaldo, el respaldo suyo como portavoz en materia de vivienda del Partido Popular, y

el respaldo del Grupo Parlamentario Popular, cuando hemos realizado un conjunto de alegaciones para defender los intereses de Andalucía, para defender a los andaluces y andaluzas, y cuando hemos contemplado desde esas alegaciones toda una serie de cuestiones que en el fondo se pone de manifiesto que ustedes están de acuerdo.

En ese contexto y en ese ámbito, pues claro, se ha planteado por parte del Ministerio que se incremente hasta el 90% el porcentaje inicial, y nosotros hemos planteado en las alegaciones que se incremente el tiempo de subsidiación, para que no haya un impacto directo en aquellas personas que vayan a acceder a una vivienda y, por tanto, no sea necesario dar esa entrada que puede impedir el acceso a la vivienda si las personas, el segmento de la población al que nos estamos dirigiendo —que son aquellos que tienen por debajo de 3,5 IPREM— pues quieren hacer efectivo su derecho a la vivienda en el ámbito de viviendas de protección oficial.

Lo hemos planteado y, por tanto, yo creo que lo que corresponde y lo que merece la pena es que, cuando ustedes están de acuerdo en el contenido de las alegaciones que el Gobierno ha hecho, respalden esas alegaciones y sean unas alegaciones que, desde la unanimidad en el ámbito parlamentario, lleguen al Ministerio de Vivienda con el objetivo de que se abran los mismos pasos y, por lo tanto, seguir desarrollando nuestra ley de vivienda.

Una ley de vivienda que, por cierto, el Partido Popular no votó. No votó ni apoyó, y ahora la pone como punto de referencia en su intervención. Una ley de vivienda que dice algo muy importante —que es a lo que yo también hice referencia y he hecho referencia en algunas intervenciones—, y es que hemos querido conferir la potestad, la competencia, permítanme esta expresión, aunque sea inadecuada y, por tanto, no se ciña literalmente a ella, de los ayuntamientos, para, a través del registro demandantes, hacer la mejor radiografía de las necesidades de viviendas que hay en cada una de las localidades y, por tanto, tener la mayor y mejor información, a través de esos registros de demandantes, de lo que son las necesidades —objetivamente hablando— de los andaluces y de las andaluzas, de las personas que viven en nuestra comunidad, para darles una respuesta cierta en lo que respecta al derecho efectivo a la vivienda. Y en ese contexto, como bien saben, el Plan Concertado de Vivienda y Suelo es un plan que se hizo de la mano..., con el compromiso de sindicatos y empresarios, y de la mano de sindicatos y empresarios queremos hacer efectiva la Ley de la Vivienda, el derecho a la vivienda, y queremos hacer efectivo y real el Plan Concertado de Vivienda y Suelo, precisamente por eso, hemos hecho y formulado las alegaciones, con los contenidos que tiene, a lo que es el borrador de decreto. Y, en ese sentido, convendrá conmigo que ha sido extraordinariamente positivo,

hasta ahora, el convenio bilateral que la Comunidad Autónoma andaluza tiene firmado con el Ministerio de Vivienda, porque ha permitido que a Andalucía llegue un número importantísimo de ayudas para adquirentes de viviendas, para urbanización de suelos y también en otros programas de rehabilitación, de alquiler, de venta básica, de emancipación, de ayuda, por tanto, a los jóvenes, que globalmente han mejorado la situación.

Otra cosa es que en viviendas siempre hay que ir a más y, por lo tanto, nunca se está plenamente satisfecho o satisfecha con lo que se ha realizado y con lo que se ha hecho, porque, mientras que haya una persona en nuestra comunidad que necesite hacer efectivo el derecho a la vivienda, que necesite una vivienda adecuada, tenemos que seguir trabajando y tenemos que hacerlo para favorecer esos objetivos que tiene la ciudadanía en términos de calidad de vida.

En ese tenor, señoría, le diré que hay una cuestión que me parece también fundamental y en la que estamos de acuerdo, y, en aquello que estamos de acuerdo, no hay también por qué confrontar. Es poco comprensible que, estando de acuerdo en una cosa, se pretenda también confrontar en ella. Hasta en los acuerdos se pretende confrontar políticamente, como consecuencia de una estrategia, la que tiene el Partido Popular.

Y es que se lo he señalado y se lo he subrayado: hay entidades financieras que suscribieron el compromiso, en su momento, y que no lo han hecho efectivo, y que en seis entidades financieras está el 81,5% del crédito concedido. Yo le he hablado en total del número de viviendas, pero le diré que no solo está el número de viviendas en esos 4.000 millones de euros, porque no solo había un compromiso con las entidades financieras de lo que significa la financiación en compra-venta, sino que había otros programas que también estaban incorporados en el compromiso con las entidades financieras. Y lo que le puedo decir es que, en esos más de 4.500 millones de euros que se han hecho efectivos, pues hay en total, de los distintos programas, del orden de 107.000 actuaciones contempladas en diversas materias y en diversos programas.

Pero, en cualquier caso, le diré que, efectivamente, nosotros lo hemos puesto de manifiesto a las entidades financieras, y, en el último encuentro que tuve con empresarios y sindicatos, yo justamente les planteé que iba a hacer una convocatoria de todos los firmantes del acuerdo para, lógicamente, demandar que lo hicieran efectivo. Y estamos de acuerdo: todas las entidades financieras no se han comprometido por igual, y hay algunas entidades financieras que firmaron y no han hecho ningún crédito efectivo. Y tenemos juntos, señorías, juntos que exigir de las entidades financieras la efectividad de los compromisos que han adquirido con, en este caso, el Gobierno de Andalucía, con la Consejería, en eso estamos de acuerdo y es una línea que va a seguir por parte de la Consejería, porque hay un objetivo: la efectividad del Plan Concertado de

Vivienda y Suelo, que es justamente lo que se va a llevar a efecto y lo que se va a llevar a cabo. No porque hoy yo me esté comprometiendo aquí, sino porque es un compromiso del Gobierno de Andalucía, y en ese contexto yo puedo hoy aquí, ahora, mantenerlo, mantenerlo vivo y en pie, porque queremos hacer efectiva esa Ley de Vivienda. Y espero que usted también desee que la Ley de Vivienda se haga efectiva, aunque no la haya respaldado y aunque no la haya votado. Pero esa es la realidad que tenemos. Sumen sus fuerzas a nuestras fuerzas, que le puedo asegurar son muchas, para exigirles a las entidades financieras, para decirles a aquellas entidades financieras que han firmado que no pretendíamos simplemente un brindis al sol o una foto diciendo que estaban por la labor, sino que queremos que la hagan eficaz y efectiva, concediendo los créditos a las familias, y, lógicamente, reconozcamos el esfuerzo de las entidades financieras que se comprometieron y lo están haciendo. Yo he cifrado seis, fundamentalmente, porque son el 81% de los créditos concedidos. Estamos en el ecuador de ese plan y en el ecuador del compromiso. Vamos a exigir, lógicamente, como no podía ser menos, a las entidades financieras que lo cumplan, y eso es lo que vamos a hacer, y le puedo asegurar que es una línea prioritaria de acción y de actuación, para hacer realidad el Plan Concertado de Vivienda y Suelo, no solo porque sigamos impulsando viviendas de protección oficial, viviendas para alquiler con opción a compra y viviendas solo en alquiler, sino porque eso abrirá las puertas a que las familias que quieran acceder a una vivienda puedan realizarlo y no tengan que renunciar a un derecho que pueden hacer efectivo si las entidades financieras conceden los créditos. Por eso, lo único que les digo es que sumen sus fuerzas, que no se opongan una vez más, que no busquen confrontar en algo en lo que estamos de acuerdo, y es en la exigencia a las entidades financieras para que todas y cada una de las comprometidas concedan los créditos.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señora Martínez, le recuerdo que le quedan como ocho minutos. Hasta veinte, ¿vale?

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señora Consejera, habla usted de que sumemos. Es lo que intentamos hacer cada día, créame, ese es el único motivo que nos lleva hoy a traer esta comparencia, el único motivo que nos llevó en el Pleno anterior

a defender una proposición no de ley para rechazar el recorte del Ministerio de Vivienda a las ayudas a la entrada y los recortes practicados. Y, bueno, ¿qué es lo que encontramos? Pues que en esa iniciativa que toma el Partido Popular para declarar en Andalucía el rechazo a esos recortes, para reclamar lo que creemos que nos corresponde porque es justo y porque además lo hemos firmado en un convenio, pues lo que encontramos es el no del Partido Socialista. Díganos cómo vamos a colaborar, cómo vamos a sumar. Nosotros lo intentamos, pero ustedes directamente nos excluyen constantemente.

Díganos, señora Consejera, cómo hemos podido participar en las alegaciones que ha hecho la Consejería al decreto de recorte. Le hemos expuesto cuáles han sido nuestras iniciativas, pero díganos cómo hemos podido participar, porque es que ni las conocemos, señora Consejera. Las conocemos por los medios de comunicación, pero usted, en vez de haber traído ese debate al Pleno del Parlamento, usted ha guisado y ha cocinado las alegaciones con su Consejería en exclusiva, apartándonos de la misma. Y, cuando nosotros lo que le pedimos es que en esas alegaciones reclame lo que ya está firmado, reclame lo que a Andalucía le corresponde, usted sencillamente dice que no, no nos incorporan las alegaciones y nos excluyen.

Pues díganos, señora Consejera, cómo podemos hacerlo, porque nosotros lo tenemos muy claro. Nosotros lo que queremos es que se cumpla lo que se ha firmado para Andalucía, y eso lo firmaron su antecesor, el Consejero Juan Espadas, y la Ministra de Vivienda el 29 de junio de 2009. Este es el convenio. Habla usted de que el Ministerio de Vivienda ha traído muchas ayudas para la vivienda, para el alquiler. Como siempre, señora Consejera, como siempre. ¿O es que es una novedad que el Ministerio de Vivienda transfiera los recursos necesarios para que las comunidades autónomas hagan sus políticas?

Por lo tanto, señora Consejera, nosotros lo que le reclamamos es que exija lo que a Andalucía le corresponde, lo que tiene firmado y lo que es necesario para el cumplimiento de ese plan concertado.

Usted habla de que siempre usted engloba en su negociación a los sindicatos, a los empresarios, y que todas las iniciativas, pues, las recoge de ello. Yo, al hilo de esas declaraciones, solamente le voy a leer lo que hemos conocido que los empresarios —que, le repito, promueven el 80% de la vivienda protegida— han dicho respecto al Plan Concertado, señora Consejera. Eso es sobre los que usted se apoya.

Por otra parte, el Plan Concertado arroja unos resultados negativos desde su entrada en vigor en enero de 2008. Los objetivos de calificación de viviendas protegidas, 50.400 entre venta y alquiler, no se están cumpliendo. A finales de agosto, tan solo 11.845 actuaciones con calificación provisional han obtenido financiación en el marco del plan estatal, por lo que un recorte de los recursos comprometidos por el Ministerio

en el acuerdo bilateral con la Junta de Andalucía para la financiación del plan supondría dejar sin financiación el 78% de las calificaciones concedidas por la Junta de Andalucía a los promotores y haría fracasar el Plan Concertado. El 78%, señora Consejera, y usted sigue afirmando que ese plan se va a cumplir.

Pues a mí, sencillamente, me gustaría que usted nos confirmara los datos mejor, porque ahora resulta que dice que esos cuatro mil millones no son de vivienda, son de otras actuaciones. Yo le digo a usted que eran trescientas mil actuaciones de viviendas protegidas —construidas, no de ayudas ni de subvenciones de alquiler ni nada, trescientas mil viviendas protegidas construidas nuevas, entre venta y alquiler—, y que eso eran nueve mil quinientos cincuenta millones de euros, y que, si se han concedido cuatro mil quinientos y hay once mil viviendas financiándose, desde luego a mí no me salen las cuentas.

Yo esperaba que usted hoy nos diera más datos. Solicitaremos, porque es un tema que nos importa —y mucho—, solicitaremos este convenio financiero, que usted está reconociendo —ha dicho— que no funciona, porque de las 33 entidades solamente seis están funcionando. Luego ¿cuánto tiempo van a esperar ustedes para sentarse a negociar un nuevo convenio, para sentarse a exigir que se cumpla lo prometido? ¿Cuánto tiempo, señora Consejera?

Nosotros estamos de acuerdo, por supuesto, en una serie de cuestiones, pero es usted la que está tergiversando los datos.

¿Sabe usted lo que nos respondió el Consejero cuando le hicimos la propuesta de que se ampliara la hipoteca del 80% al 90%? Se la hicimos, una propuesta, no solo que se ampliara la hipoteca, sino que se mantuviera la ayuda. O sea, más beneficios para los ciudadanos. ¿Sabe lo que nos contestó? Todo lo contrario de lo que usted acaba de exponer en este momento: que sería beneficioso aumentar la hipoteca, porque en ese caso se aumentaría el plazo de amortización y las personas tendrían más tiempo, más facilidades para pagar esa hipoteca. ¿Sabe lo que contestó su Consejero anterior? Pues contestó que eso lo que supondría sería encarecer el precio de la vivienda, y por supuesto dijo que no. Y usted ahora está defendiendo esa posición. Por lo tanto, se pone más que de manifiesto que, desde luego, el Partido Socialista no ha tenido una política, en este sentido, clara de ninguna manera.

Yo termino, simplemente, señora Consejera, diciéndole que la preocupación que muestran los empresarios, los promotores; la preocupación que muestran los solicitantes de vivienda cuando tienen que renunciar a una vivienda protegida, que es el sueño de su vida, después de tres años esperando después de un sorteo, me parece que es un tema fundamental para ocuparse de él, y que desde que el Presidente Griñán, en su discurso de investidura, prometió un

nuevo plan financiero de apoyo a la vivienda protegida no se ha hecho absolutamente nada en este sentido, y nosotros vamos a seguir reclamándolo y pidiéndolo en este Parlamento.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, le puedo asegurar y garantizar una cuestión, y es que, para el Gobierno de Andalucía, para la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, lo más importante son las personas, y para ellas trabajamos: para mejorar su calidad de vida, para generar oportunidades, para generar igualdad y para generar cohesión social y vertebración territorial en nuestra Comunidad. A eso es a lo que dedicamos nuestros máximos esfuerzos, y usted lo sabe perfectamente, señoría, usted sabe que es así.

Pero le voy a decir algo que me parece también importante, por las referencias que en su intervención ha realizado, y es que me manifiesta que el Grupo Socialista no votó las propuestas del Partido Popular de rechazo a los recortes. Señoría, es que quien en primer lugar dijo estar en desacuerdo con la propuesta del Ministerio fue la Consejera de Obras Públicas y Vivienda. Y a mí, en aquel momento, me hubiera gustado que usted saliera diciendo «estoy de acuerdo con la Consejera de Obras Públicas y Vivienda». Pero no. Aquí es el Gobierno quien tiene que estar de acuerdo con la oposición, porque si no no hay posibilidad de puntos de encuentro ni de acuerdo. O sea, aquí el mundo al revés es como hay que construirlo y como hay que manifestarlo y que decirlo.

Y en este sentido las alegaciones que hemos presentado son unas alegaciones dialogadas y consensuadas con sindicatos y empresarios, que fueron los firmantes del Plan Concertado de Vivienda y Suelo. Y le puedo asegurar que, si hubiera querido hacer llegar alguna propuesta, de manera constructiva, positiva, por parte de la Consejera, yo siempre he estado abierta. Pero nos sentamos, nada más tener la reunión sectorial en el Ministerio de Vivienda, con quienes debíamos hacerlo, empresarios y sindicatos, lo hemos hecho en dos ocasiones, y hemos recibido sus iniciativas y sus propuestas, que han formado parte de la columna vertebral de las alegaciones que ha formulado al borrador de decreto la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Andalucía.

Y saca el convenio bilateral. A mí me gustaría que diferenciara dos cosas: lo que es el convenio bilateral, que hay que firmarlo ya para lo que es el año 2010, donde, sin lugar a dudas, vamos a tener refuerzos importantes —hay cuestiones que hay que actualizar y se quedará el convenio firmado—, y tendremos, lógicamente, la oportunidad de ver la resolución en la comisión bilateral de las alegaciones que Andalucía ha realizado a la propuesta que la Ministra formuló en la conferencia sectorial.

Por tanto, hablamos de dos cuestiones, porque hay elementos contemplados en ese convenio que vamos a mejorar, que se pueden mejorar, y que para eso es para lo que hemos estado trabajando: para mejorar globalmente lo que inicialmente teníamos y llegar a un espacio mucho mejor en materia de actuaciones distintas y diversas en lo que se refiere a vivienda.

Pero le diré alguna cuestión más.

Mi compañero, mi antecesor, al que usted hoy tanto alude, en la Consejería de Vivienda, Juan Espadas, le dijo algo que es verdad, y usted lo sabe: no se ponga a hacer cábalas para llegar a unas conclusiones que son falsas. Si nosotros incrementamos hasta el 90%, los intereses que devengan encarecen la vivienda. Por eso hemos planteado la ampliación de los años de subsidiación, para que, a través de diferir y transferir en los años el tiempo de subsidiación, se pueda ver un ahorro equivalente a lo que estamos planteando encarecería en cuanto a la entrada. Entonces, usted sabe, exactamente igual que yo, hacer los cálculos, hacer las cuentas, y le salen. Otra cosa es que políticamente a usted no le interese aquí exponerla, pero esa es la realidad. Y, en ese contexto, yo le tengo que manifestar que yo sé bien que las comunidades del Partido Popular no tienen el problema que después de la conferencia sectorial se ocasionó a otras comunidades autónomas. ¿Sabe usted por qué? Porque no hacen protección oficial para los ciudadanos que están por debajo, en sus ingresos, del 3,5 IPREM. Eso, a la Comunidad de Madrid, esa parte de ciudadanía, ni le importa ni le interesa: mira para otro lado y hace otra tipología de vivienda.

Aquí hemos apostado precisamente por generar el derecho a quienes más dificultad tenían de acceder a una vivienda, y es justamente lo que estamos haciendo. Y tenemos que reconocer también la propia realidad, hoy, de la construcción de vivienda, y es que el sector privado, la VPO que estamos realizando, durante el pasado ejercicio, el 73,2% de la vivienda de protección oficial realizada fue impulsada por el ámbito de iniciativa privada. Será bueno el espacio de la construcción de viviendas de protección oficial para compra, para alquiler con opción a compra o para alquiler, cuando la iniciativa privada ha visto que era un buen camino para dar respuesta también, en el sector de la construcción, a la situación de crisis que estamos viviendo. Y hay que reconocer, en ese sentido, el giro que los empresarios han dado, y el impulso que a la vivienda de protección

oficial le han conferido como consecuencia de apostar por esa línea, porque sí que sabemos perfectamente que el Plan Concertado de Vivienda y Suelo, su materialización, su ejecución, es una buena respuesta en al ámbito del sector de la construcción, que tanto ha sufrido como consecuencia de la crisis global que hoy tenemos, y, en ese contexto, los datos lo ponen de manifiesto, y Andalucía hace el mayor de los esfuerzos para las familias con rentas más bajas. Más del 90% de las viviendas se califican como destinadas a familias cuyos ingresos son por debajo del 3,5 IPREM, más del 90% de las viviendas que se hacen en esta Comunidad. Andalucía es una de las comunidades que construye más viviendas de protección oficial destinadas a las familias que más lo necesitan. Por lo menos, ahí, que hay dato objetivo, reconózcanlo.

¿Qué todavía es insuficiente? ¿Qué tenemos que solucionar el problema? Sin lugar a dudas, sin lugar a dudas, señorías. Todo no está hecho, y en ese contexto somos los suficientemente autocríticos para ver que hay cosas que se pueden mejorar, y estamos en ello, estamos en ello. ¿Con qué objetivo? Con el objetivo de responder en nuestros compromisos al conjunto de la sociedad andaluza, de los ciudadanos y de las ciudadanas de Andalucía. Y eso es lo que vamos a realizar y eso es lo que vamos a hacer.

¿Sabe que Andalucía es una de las comunidades con el precio de la vivienda protegida más bajo? Estamos en 1.045 euros/metro cuadrado. Andalucía, una de las comunidades que tiene el precio más bajo. Entre las cuatro comunidades que tienen los precios de viviendas de protección oficial más bajos de España, entre las cuatro, está Andalucía. Creo que algo se estará haciendo bien, señorías, aunque siempre su visión y su opinión es que todo está mal. Algo se estará haciendo bien cuando esta es una realidad palpable y perfectamente comprobable.

Y, en ese sentido, también le tengo que dar que el Plan Concertado pues durante el año pasado, y el balance desde el 2008, que suma ya 208.379 actuaciones... Había previstas en ese mismo periodo 183.054; hemos pasado los objetivos que nos habíamos planteado, hemos superado esos objetivos. Es más, algo se estará haciendo bien por parte del Gobierno de Andalucía cuando los datos así lo explican y lo explicitan. Esa es la realidad que tenemos.

Y es verdad que hay dos modelos, el modelo del Partido Popular, que se manifiesta en Madrid, donde las rentas por debajo del 3,5 IPREM no tienen vivienda, no tienen vivienda. El Partido Popular a ese segmento de población no lo considera a efectos del derecho a la vivienda. Mientras que el Gobierno socialista de Andalucía no solo lo considera, sino que el 90% de las viviendas van dirigidas a ese sector, porque es el que más las necesita. ¿Hay dos modelos? Sin lugar a dudas. El que ustedes defienden para un nivel de renta... La mayoría de las viviendas que en Madrid se

hacen van dirigida a quienes superan los ingresos del 5,5 IPREM. Estamos hablando, pues, de personas... Incluso a los que llegan al 7,5 IPREM, personas que van a tener 70.000 euros de ingresos son a los que les hace la Comunidad de Madrid, el Partido Popular, las viviendas para que puedan acceder a ellas. En Andalucía lo hacemos para quienes más lo necesitan, las familias que están por debajo del 3,5 IPREM. El 90% de nuestras viviendas va hacia ellos.

¿Dos modelos? Sin lugar a dudas, diferentes y distintos, que se dirigen a poblaciones distintas porque creemos que el esfuerzo desde el ámbito del Gobierno, desde el ámbito de la Administración pública, debe ser siempre dirigido hacia quienes más necesitan de ese esfuerzo para mejorar su calidad de vida e igualar en oportunidad.

En eso es en lo que está el Gobierno de Andalucía, va a seguir estando y, desde luego, le puedo asegurar que la vivienda es una prioridad plena y total. Y se va a seguir trabajando en la Consejería en ello y se va a seguir dialogando desde la exigencia y la reivindicación con quien ostente la responsabilidad en el ámbito de la vivienda para llegar a un buen acuerdo para Andalucía y seguir impulsando el Plan concertado de Vivienda y Suelo. Eso es lo que se hará, señorías.

Muchas gracias.

8-10/APC-000549. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto del retraso en la ejecución de la SE-40 sobre el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al siguiente punto del orden del día que es la solicitud de comparecencia a fin de informar sobre el impacto del retraso en la ejecución de la SE-40 sobre el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas.

Adelante.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, señor Presidente. Señorías.

Efectivamente, comparezco ante esta Comisión, a petición del Grupo Parlamentario Popular, a fin de informar sobre la repercusión de los plazos de ejecución de la SE-40 en el Plan General de Ordenación Territorial de Aglomeración Urbana de Sevilla.

No voy a entrar en la realidad jurídica que tiene este plan, que no es objeto de la comparecencia, pero sí señalaré, subrayaré que el Plan General de Ordenación Territorial de Aglomeración Urbana de Sevilla, denominado POTAUS, es un plan que ordena 46 municipios dirigido a una población de 1,5 millones de andaluces, el 18% del total, y en relación al territorio el 6%. Y es, digamos, el plan subregional de mayor importancia en el ámbito de nuestra Comunidad.

En definitiva, hablamos de un plan que es la gran apuesta de la Junta de Andalucía por la modernización del área metropolitana de Sevilla, por su sostenibilidad ambiental, por la competitividad de su sistema productivo y por la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía que la habita.

En términos de movilidad, señorías, este Plan General de Ordenación Subregional, en la línea marcada por el Plan de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla, plantea la necesidad de invertir la tendencia en la movilidad hacia modelos de transporte más sostenibles. Y hay que decir que las determinaciones del plan representan claramente una apuesta por el transporte público, por la intermodalidad y la accesibilidad no motorizada. Y queda reflejado esto que estoy manifestando con absoluta rotundidad y claridad en el porcentaje de inversión del subprograma del transporte público del plan, que representa un 38% del conjunto de las inversiones. Hablamos, pues, de un plan con una apuesta clara de movilidad sostenible, movilidad sostenible que se está desarrollando, que se está llevando a cabo a través de la implantación de la línea 1 del metro de Sevilla, a través de la implantación del Consorcio Provincial de Transporte, a través de las cercanías y de los sistemas tranviarios que se están llevando a cabo, que se están haciendo efectivos.

El plan, como bien conocen sus señorías, plantea 69 áreas de oportunidad, que contribuyen a la generación de un territorio equilibrado, y maximiza las propias potencialidades del territorio. Estas áreas tienen un carácter productivo. Áreas de carácter tecnológico son ocho de las 69; de carácter logístico tenemos cinco; de carácter empresarial, 25; nueve de carácter terciario, y tenemos 22 áreas de carácter residencial.

Me gustaría señalarles un dato que me parece significativo, que me parece importante, y es que las 22 áreas residenciales cumplen una doble función: por un lado, amplían la oferta de viviendas, y el 70% de esas viviendas será vivienda de protección oficial para afrontar la demanda que existe, y, por otro lado, se convierten en una oportunidad objetiva para seguir impulsando, en la línea de construcción de VPO, el sector de la construcción.

La actuación viaria con mayor significación, en la relación de la aglomeración urbana con el exterior, es la construcción de la SE-40, ronda de circunvalación que constituirá el nuevo elemento articulador del conjunto de penetraciones territoriales en este ámbito de planificación, y que va a acaparar, sin lugar a dudas, la mayoría de los tráficos de paso por la aglomeración, con especial incidencia —podemos decir— en el tráfico de vehículos pesados, y que va a liberar —también lo sabemos todas y todos— de esta función a la SE-30 que va a ver mejorada su funcionalidad metropolitana y urbana.

En este sentido, y en relación a lo que ha planteado el Grupo Parlamentario Popular, motivo de esta comparecencia, quería puntualizarles algunas cuestiones. Y es que, aunque la accesibilidad a algunas de las áreas de oportunidad se va a ver mejorada —subrayo lo de mejorada— por la ejecución de esa segunda corona metropolitana, el POTAUS diseña una ordenación del territorio coherente, mirando al futuro, pero más allá de lo que es una infraestructura, aunque sea clave, esencial y fundamental y de importancia extraordinaria, como he señalado ya. Y, por lo tanto, mientras se lleva a cabo la ejecución de la SE-40, los accesos a las áreas de oportunidad se prevén desde los viarios existentes. El plan ha previsto esta realidad, entre otras cosas porque cuando el plan se realiza, la SE-40 no está y hay que hacer las previsiones correspondientes en relación a las distintas áreas de oportunidad.

El plan aprovecha las enormes sinergias que pueden generar la magnífica ubicación y las buenas infraestructuras de comunicación con las que cuenta este territorio, que, además, como le manifiesto, se van a ver reforzadas por otras nuevas, como, justamente, la SE-40. Pero también con la ampliación de la red ferroviaria de cercanías o la incorporación de nuevas conexiones del tren de alta velocidad.

El Potaus plantea un conjunto de áreas de oportunidad que aprovechan las grandes conexiones con las que cuenta, con las que contará, la aglomeración urbana. Aprovecha la A-4, la A-92, el Puerto de Sevilla, el autovía de Utrera y, por supuesto, la nueva ronda, la SE-40, algo que adquiere, y así lo subrayaré, especial importancia en el caso de las áreas de carácter logístico y empresarial. El conjugar, el combinar todas y cada una de las infraestructuras para garantizar la comunicación, la permeabilidad con lo que son áreas de carácter logístico, áreas de carácter empresarial.

El plan, señorías, condiciona exclusivamente el desarrollo y ejecución de una, de una, subrayo, de las áreas de oportunidad a la previa ejecución del tramo correspondiente de la SE-40, el Área de Oportunidad de Carácter Empresarial 5, Campus de Actividades, en Almensilla. Asimismo, los criterios de ordenación en el Potaus, vinculan el desarrollo del área de oportunidad ATS-5, el centro comercial Aprocom, a la ejecución de un nudo secundario de acceso a Espartinas desde la SE-40. En relación a este tema, le diré, señoría, que el

Ayuntamiento está desarrollando en estos momentos el plan general, y que el plan parcial a que se refiere esta actuación, como planteamiento de desarrollo, es el que va a definir la ejecución del área de oportunidad que a su vez está vinculada a la ejecución del nudo de la SE-40. Por lo tanto, quiero reiterar a su señoría que el Potaus pone de manifiesto que aunque la accesibilidad se va a ver ampliamente mejorada por la ejecución de las vías de gran capacidad y nuevas conexiones, como es el caso de la SE-40, el acceso a las áreas de oportunidad se plantea desde el viario existente y, por lo tanto, el plan Potaus continúa su desarrollo. Y espero que no se haga ninguna lectura torcida en relación a las áreas de oportunidad realmente afectadas, que con absoluta claridad le digo es una y el área de Espartinas, que hay que resolver, un nudo que debemos, lógicamente, hacerlo desde el diálogo con los promotores del área y con el Ayuntamiento.

Las determinaciones que establece el planeamiento urbanístico general, el plan, al planeamiento urbanístico general, que tienen, por otra parte, rango de directrices, están siendo incluidas por los ayuntamientos mediante el procedimiento de revisión o modificación, que son los que, justamente, marcan el ritmo de desarrollo de las áreas de oportunidad con carácter general. Los ayuntamientos están, señorías, tramitando y dando los pasos correspondientes para adecuar sus planeamientos que permitan hacer efectivas, que permitan hacer reales las áreas de oportunidad que señala el Potaus.

Además, hay que decir que el plan establece criterios de actuación que deben ser recogidos en la ordenación detallada de las distintas y diversas áreas de oportunidad. Porque el plan establece un área de cautela para garantizar la funcionalidad de las infraestructuras viarias y permitir la implantación de plataformas reservadas de transporte público en las mismas. En este sentido, una vez más, se pone de manifiesto la apuesta del plan por la movilidad sostenible en el ámbito que ordena el propio plan, en el ámbito metropolitano de Sevilla.

Además, también hay que decir que el plan contempla, prácticamente para todas las áreas de oportunidad, un estudio previo de movilidad, la movilidad en primer término, en primer lugar, para este plan del que estamos hablando. Y en el caso de las áreas residenciales, lo que el plan prevé y requiere es un informe que acredite la ejecución previa de las infraestructuras de conexión con la ciudad ya consolidado. Como vemos, el elemento de la movilidad, de la comunicación, de la cohesión y vertebración es un elemento permanentemente presente, vivo y activo en el POTAUS. Y es que con todas las infraestructuras previstas puestas en servicio se pasará de un 16% de transporte público a un 35%, más del doble de lo actual es la previsión del Plan de Aglomeración Urbana.

Y además, por otra parte —y con esto quiero concluir—, saben perfectamente sus señorías que el Ministerio de Fomento ha planteado la reactivación en

49 actuaciones, que inicialmente habían sido reprogramadas, y una de esas 49 actuaciones es la SE-40, que se encuentra entre las infraestructuras que el Ministerio va a seguir desarrollando con un ritmo adecuado. Y que pone de manifiesto el compromiso, en este caso del Gobierno de España, del Ministro de Fomento, con las infraestructuras de Sevilla y su área metropolitana, con las infraestructuras andaluzas, un compromiso que se puso de manifiesto, que emergió, que se hizo realidad en la reunión celebrada entre el Presidente del Gobierno de España y el Presidente del Gobierno de Andalucía el pasado mes de agosto.

Por eso, señorías, vamos a seguir trabajando en el desarrollo del plan. Saben bien ustedes que la SE-40 va a seguir su curso, se va a seguir actuando en ella y se va a desarrollar el proyecto que en su momento el Ministro de Fomento planteó. Y en ese contexto vamos simultáneamente, mientras la ejecución de la SE-40 se va haciendo realidad, se va a simultanear todo lo que es el desarrollo deL Potaus con las actuaciones que prevé en materia de movilidad sostenible y en materia de desarrollo de áreas de oportunidad, donde se conjugan las actuaciones de los ayuntamientos, adecuando sus planteamientos, y las actuaciones por parte de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Pero, que quede claro, no inventemos datos, hay solamente un área de pleno y de lleno afectada por el desarrollo de las infraestructuras de la SE-40, y otra área que también está afectada, que podemos resolver desde el diálogo con el ayuntamiento, desde el diálogo con los promotores y alcanzando un acuerdo.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Sean mis primeras palabras de desearle, señora Consejera, lo mejor, desde el punto de vista personal, si se confirma esa noticia que esta mañana hemos conocido por los medios de comunicación de su posible nombramiento como ministra.

Dicho esto, señora Consejera, usted ha hecho, en principio, pues, una, diríamos, intervención en la que ha manifestado la gran apuesta que desde el punto de vista ambiental de movilidad, de desarrollo del transporte público, supone el POTAUS para el área metropolitana de Sevilla y para el conjunto de Andalucía. Y también ha dejado usted constancia de la importancia de la SE-40 en el desarrollo de esa área metropolitana, ese

POTAUS, ese plan de ordenación. Y, sin ningún género de duda, en los municipios que directa o indirectamente conforman el área metropolitana de Sevilla.

Y se ha referido usted a la SE-40 como si no pasara nada, como si la SE-40 siguiera sus directrices y sus previsiones iniciales. Va a seguir su curso. Y usted considera que no supone ningún impacto para el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, para el POTAUS, no supone ningún impacto el retraso que está en estos momentos acumulando la SE-40. No pasa nada, la SE-40 se está haciendo en su plazo, en lo previsto y no afecta para nada al POTAUS.

Vayamos por parte, señora Consejera, y analicemos con un poquito de más detenimiento estos impactos. Miren ustedes, 77 kilómetros, 1.400 millones de euros de inversión inicial prevista, en 11 tramos, 11 subtramos y 3 tramos, el este, el suroeste y el noroeste. Y le podría decir que en estos momentos hay licitados 871 millones de euros de la SE-40. Eso supone el 62% del total, exactamente la misma cantidad que el 19 de diciembre del año 2008. Llevamos, por lo tanto —falta un mes para que se cumplan—, dos años sin que se licite ni un euro más de la SE-40. Respuesta parlamentaria en el Congreso de los Diputados sobre las cantidades licitadas de la SE-40. Por supuesto, fechas de terminación, incontables: 2008, 2009, 2010, 2011. El primer tramo, se va a entregar por tramos, el arco sureste, de Dos Hermanas a Alcalá. Hoy día, la realidad es que no hay ni una sola fecha comprometida y que no tenemos ni idea de cuándo se va a entregar esa obra.

Pero, fíjese, utilizando los mismos ratios que utiliza la Consejería que usted dirige, esa obra, esa obra en carga hubiera supuesto, en estos momentos, la creación de 25.200 empleos en el área metropolitana de Sevilla, si estuviera cumpliéndose el calendario previsto; 25.200 empleos. Por no licitar lo que falta, se han dejado de crear 9.522 empleos. Y están en estos momentos tambaleándose y no se han puesto en marcha 14.220 empleos, que corresponden a esa cifra que le he dado de los 871 millones de euros. Y utilizo el mismo ratio que la Consejería da cuando anuncia la licitación de una obra y aplica los correspondientes ratios de millones de euros/creación de empleo. Eso, hoy por hoy, es la realidad.

Hoy por hoy, la realidad es que el tramo Dos Hermanas-Alcalá está paralizado y hay que licitarlo de nuevo. Hoy por hoy, la realidad es que el tramo Espartinas-Almensilla está paralizado y las cantidades que están previstas en los presupuestos son puramente testimoniales, yo diría que para el guarda de la obra, de la obra paralizada. Pero usted dice que sigue la obra su curso. Hoy por hoy, la realidad es que el tramo Coria del Río-Almensilla está paralizado. Le invito a usted a que haga usted un recorrido sobre la futura SE-40 y me diga si eso es o no es verdad. Y en estos momentos todas las dudas, todas las dudas se vierten sobre la construcción de los dos túneles Dos

Hermanas-Coria del Río, Coria del Río-Dos Hermanas. Sangrante, señora Consejera, sangrante.

En el año 2009, cuando Zapatero decía que no había crisis, se invirtieron, sobre el papel, 70 millones de euros en la SE-40; 70 millones de euros, el 5% del presupuesto, de los 1.400 millones de euros. Los datos de 2010 los vamos a ver, pero no porque lo diga yo, ni lo diga usted: porque lo dicen los Presupuestos Generales del Estado, con la previsión real del año 2010, que yo le voy a transcribir a continuación. Esos son los datos de 2010. Los de 2011 es mejor ni mencionarlos. A esta cuenta, señora Consejera, con el 5% de inversión cada año, se van a tardar veinte años en terminar la SE-40.

Hoy por hoy, la SE-40 es un auténtico paisaje lunar. La invito a usted. Un paisaje lunar. Han desbrozado, han entrado las máquinas y se han paralizado las obras. Y se ve usted unas bandas tremendas, agrestes, áridas. Paisaje lunar. Nuestra preocupación es que, cuando pase este otoño y este invierno, se van a convertir en una selva tropical. Vamos a pasar del paisaje lunar a la selva tropical, porque empezará a crecer, y a crecer, la vegetación. Porque eso es lo que ha decidido el señor Rodríguez Zapatero con Andalucía y con Sevilla.

Mire, tramo Dos Hermanas-Alcalá. En los presupuestos del año 2010, había previstos, para el año 2011, 20.265.000 euros. ¿Qué dicen los presupuestos de este año? Pues, 150.000 euros. La cosa tiene tomate. Recorte, 20 millones de euros. Tramo Alcalá-Alcalá, previsto en el año 2011, 17,78 millones de euros. Lo que viene en los presupuestos de 2011, 11 millones de euros. Reparto, 6,7 millones de euros. Alcalá-La Rinconada, 11.875.000 había previstos, el único que se mantiene la cantidad, 13 millones para el año 2011, con el aumento ridículo de 1,3. Túneles, previsto 218 millones de euros; la realidad de este año, 52,6. Bajada, 165,4 millones de euros.

Estoy dándole datos de los Presupuestos Generales del Estado. No me diga que no sé leer o que interpreto datos. Datos exactamente. Del resto, mejor ni hablar. Coria-Almensilla, 47 millones previstos. ¿Qué es lo que hay en los presupuestos? Pues, 2,5 millones. Para el guarda. Almensilla-Espartinas, 31 millones previstos. ¿Qué es lo que hay en 2011? Solo 2,5 millones. Para el guarda. Total de cantidad prevista: 347 millones de euros. Cantidad en el año 2011: 81,51 millones de euros.

Pero eso no es lo peor. Lo peor es que, de esos 347 millones, los propios presupuestos reconocen que este año, el 2010, la cantidad reconocida, el crédito reconocido, ha sido 19,6 millones de euros. Y usted dice que la SE-40 sigue su curso. Que les pregunten a los alcaldes de las zonas afectadas, que les pregunten a los trabajadores que están recibiendo la boleta un día sí y otro también, que les pregunten a las subcontratas y a la mano de obra que se tiene que ir a su casa porque, en definitiva, no ven factible el proyecto. Un auténtico fracaso, señora Consejera. Un fracaso del Partido Socialista en Andalucía y en Sevilla. El

fracaso de vertebrar el área metropolitana, haciendo eternos los atascos de El Aljarafe, en la SE-30, en el punte del Centenario, en la carretera de Utrera, en el mismo nudo de La Gota de Leche. El fracaso de tener que seguir pasando por Sevilla, cuando ustedes la conexión Cádiz-Huelva decían que la resolvían con la SE-40 y con el desdoble de la Nacional IV. Ni SE-40 ni desdoble de la Nacional IV.

Fracaso medioambiental, señora Consejera. Si estuviera terminada, en estos momentos se estaban ahorrando 6 millones de CO₂ de emisión al medio ambiente y 5 millones de horas al volante. Fracaso.

Y fracaso del modelo urbanístico, señora Consejera. Usted ha pasado de puntillas sobre lo que esto incide desde el punto de vista urbanístico. Sobre esas 69 áreas de oportunidad. Áreas que 14 de ellas están justificadas y basan su criterio de actuación en la ejecución de la SE-40: 3 logísticas, 6 empresariales, 3 residenciales, 2 terciarias. Y 586 hectáreas logísticas, 1.277 hectáreas empresariales, 6.700 viviendas, que luego tendremos la oportunidad de verlas, que dependen de la ejecución de la SE-40. Afectan a los municipios de La Rinconada, Espartinas, Salteras, Almensilla, Palomares del Río, Coria, Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá, Valencina, Olivares, Villanueva, Gines, Bormujos, Albaida, Coria... Un millón de habitantes. Y muy directamente a 18 hectáreas más, 18 áreas más. ¿Cuántos proyectos se pueden demorar o se pueden arruinar por ese retraso, señora Consejera? ¿Y todo marcha igual?

¿Qué va a pasar con esas áreas de oportunidad? Que dice literalmente: el acceso se realizará desde la SE-40; el planeamiento deberá atender a la conexión con la SE-40. Si no está la SE-40, ¿cómo se va a avanzar en el planeamiento, señora Consejera? El desarrollo queda condicionado —fíjese bien: luego lo vamos a leer—, el desarrolló estará condicionado al acceso a la SE-40. Habrá que modificar entonces esas áreas de oportunidades y, por lo tanto, el soporte urbanístico que las ha permitido, bien sea un plan general, bien sea un plan parcial o la modificación de una norma subsidiaria.

¿Qué va a pasar ahora? ¿Quién es responsable de todo eso, señora Consejera, de sus drásticas consecuencias? ¿Se va a aprobar ese desarrollo urbanístico, o se va a suspender porque la SE-40 no está a tiempo? ¿Qué dicen a esto, señora Consejera, el Ministro Blanco y el señor José Luis Rodríguez Zapatero? Consecuencias imprevisibles —se lo digo bien: imprevisibles— para el área metropolitana de Sevilla.

Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.
Señora Consejera, cuando usted quiera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Raynaud, una vez más sigue haciendo el mismo discurso, diciendo las mismas cosas que dice siempre en esta Comisión. No le he visto ni una sola intervención donde aporte alguna actitud, algún dato o alguna cuestión diferente, porque el único objetivo que le mueve es presentar cualquier iniciativa, da igual la que fuere o la que sea, para criticar al Gobierno de Andalucía y al Gobierno de España: no tiene otro objetivo.

A usted le dan igual Sevilla, su área metropolitana, su ciudadanía y todo lo demás: le dan exactamente igual. Y, con una manifiesta irresponsabilidad política, pues lo único que hace es criticar. Eso es lo que siempre tenemos: la letanía permanente del señor Raynaud en esta Comisión.

Pero es que le diré algo, le diré algo que me parece importante.

Usted hace ahora cuentas —como siempre, esas cuentas del Gran Capitán que tan bien se le da hacer— en relación a que, como se van a licitar más tarde algunos tramos, resulta que ahora no están los empleos creados. Se van a crear más tarde, pero eso no lo dice. Usted dice que ahora no están creados.

Es que hay una cuestión. Para hablar de los temas, hay que tener legitimidad política y legitimidad moral, y no tiene ninguna de la dos. ¿Sabe por qué? Porque durante ocho años del Gobierno del Partido Popular ustedes no movieron ni un papel para que se pudiera haber hecho la SE-40. Ocho años tuvieron ustedes para hacer la obra, para hacer la obra. Nos hubiéramos ahorrado todas las cuentas que usted está echando. Pero es que es muy fácil: Yo no hago nada por Sevilla, yo no hago nada por su área metropolitana, y ahora, cuando otros se ponen a hacer, en un tiempo de extraordinaria dificultad, donde lo primero en la política social, donde lo primero son las personas, pues, automáticamente, yo me pongo a criticar. Es muy fácil la misión de criticar, y, desde luego, la de construir, intuyo que no la conoce, porque ya me hubiera a mí gustado leer alguna referencia en prensa de cuando, en ocho años del Gobierno del PP, el PP no hizo nada por Sevilla ni por su área metropolitana, y usted se calló: no tenía voz. Es que no era importante entonces la SE-40. Pues, si no lo era antes, tampoco lo será ahora para usted como para que le dé tanta trascendencia.

Ahora resulta que no hay en Sevilla nada más que la SE-40. No, hay un área metropolitana con un plan de movilidad sostenible que se está haciendo realidad, que se está llevando a efecto y a cabo. ¿Que hay que mejorar? Sin lugar a dudas. ¿Que el POTAU tiene una apuesta decidida por el transporte colectivo, una apuesta decidida por la sostenibilidad? Esa es una realidad. Y encima se pone a leer de manera torcida, equivocada, o para equivocar a sabiendas, 14 áreas, que no es

verdad que necesitan de una conexión directa con la SE-40 para desarrollarse y para que se hagan oportunidad. ¿O usted lo que quiere es sembrar el desánimo empresarial para que las cosas no funcionen y para que las áreas de oportunidad no se desarrollen? ¿Eso es lo que usted quiere, que los empresarios no tengan su oportunidad? ¿Con tal de criticar al Gobierno de Andalucía, con tal de criticar al Gobierno de España, a usted le da igual arrasar con la iniciativa empresarial? Eso una irresponsabilidad, señor Raynaud, porque eso afecta al desarrollo económico, eso afecta a la generación de empleo, a la generación de oportunidades en nuestra tierra; eso es una irresponsabilidad, una vez más de la mano del Partido Popular, que no hizo nada, nada más que maltratar a Andalucía durante los ocho años de Gobierno.

Y ahora nos encontramos con que todo lo critican. Lo que ustedes no hicieron, lo que no hicieron, pero absolutamente nada en relación a ello, ahora critica que se está haciendo, en un momento difícil. Si el momento es difícil, ¿habrá, lógicamente, que replantear las cosas para que los objetivos se cumplan? Y se pone usted solamente en plan catastrofista.

Hombre, usted ¿por qué no dice que hay seis tramos en ejecución, que hay un contrato...? Y, además, lo utiliza de mala manera, señor Raynaud. Por favor.

Habla del tema de Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas. Es que hay una empresa, de las que estaban en la UTE, que está en concurso de acreedores, y ha habido que por ello rescindir el contrato. Explique usted toda la verdad, toda la verdad. No voy a decir, por respeto a esa empresa, su nombre, pero usted lo sabe exactamente igual que yo, que está en concurso de acreedores y eso ha afectado directamente a la obra. Pero, por favor, un poco de respeto, por una parte a los empresarios, a los que hemos de ayudar para que las iniciativas empresariales cojan su curso, cojan velocidad y puedan dar respuesta a las expectativas en términos de desarrollo económico y de empleo, y, por otra parte, no se falte a la verdad, no se falte a la verdad.

En este contexto, usted siempre va a lo mismo: que la Consejera plantea «aquí no pasa nada». No es verdad. La Consejera ya reconoció lo que pasaba, pero hay una diferencia: Usted se instala exclusivamente en la crítica, y lo único que hace es gastar todo su tiempo para hacer cábalas y cuentas de manera que le salgan unos malos resultados para criticarnos, y yo, reconociendo, que pasa mucho, que hay una crisis global profunda, compleja, pues intento caminar cada día para dar respuesta a la ciudadanía. Esa es una pequeña gran diferencia, entre a lo que se dedica usted y a lo que se dedica el Gobierno de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Y en ese contexto, pues yo le tengo que decir que aquí no se va a pasar de ningún paisaje lunar a la selva tropical, o a la selva plena y total, porque no es verdad, y usted lo sabe. Y siempre le parece todo mal,

todo mal; o sea, no voy a conseguir, nunca jamás, que usted reconozca algo aunque lo critique y no lo comparta plenamente.

Convendrá conmigo que la SE-40 es muy importante: usted lo acaba de decir. No lo fue para el PP, no lo fue para el PP. Ahora lo es. Curiosamente, cuando tienen responsabilidad de gobierno, la SE-40 no había que hacerla, y ahora, que están en la oposición, cuando se empieza a hacer, ustedes dicen que es que es muy importante tenerla hecha antes de ayer. Entonces, las contradicciones, señor Raynaud...

Y, por favor —con esto termino—, no falte a la verdad. Si usted quiere, uno a uno leemos los criterios de actuación de todas y cada una de las áreas de oportunidad que usted está referenciando.

Y no hay afectadas 14 áreas. Eso es lo que a usted le gustaría. Fíjese usted, no le gustan nada más que las cosas malas. Por todo lo malo tiene usted pasión. Es una cosa... Catorce. Donde ponga SE-40, ahí digo yo que esto está afectado. Y se olvida usted que pone aquí la conexión a través de la A-92 y su variante propuesta de SE-40.

No, es que hay otros tipos de comunicaciones; pero, donde usted ha leído SE-40, aquí lo he pillado: 14. Se va usted a la prensa, se da una rueda de prensa, a dar noticias de que el mundo se termina. Catorce áreas no es verdad, y usted lo sabe. Vamos a ser serios. Las que están afectadas son las que yo le he referenciado, las que están afectadas porque son las que dependen solo y exclusivamente de la SE-40. Las demás no dependen solo y exclusivamente de la SE-40: tienen otras comunicaciones garantizadas. ¿Que vendrá magníficamente bien cuando se ejecute la SE-40 y se tenga? Por supuesto. Será un elemento de valor añadido muy importante a cada una de las áreas, pero que no es necesaria para la comunicación de las áreas la SE-40 también es la verdad.

Entonces, lea usted adecuadamente, póngale un poco de buena voluntad a la lectura, y verá como lo que yo le estoy diciendo es la verdad.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, tendría usted como nueve minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, señora Consejera, usted siempre utiliza en su discurso lo mismo. Huye de lo que es la repuesta directa, los datos convincentes, me dice que miento e inmediatamente hace referencia a lo que dejó de hacer

el Partido Popular. Ese es su discurso absolutamente reincidente.

Pues, mire, tome usted nota. En el área metropolitana: circunvalación de Dos Hermanas, Partido Popular, ocho años del Partido Popular; A-66 en Andalucía, Partido Popular; Cruce a distinto nivel de la SE-30 en la Gota de Leche, Partido Popular; anillo de cercanías de Renfe, Partido Popular. Proyectado, financiado y ejecutado, e inaugurado por doña Magdalena Álvarez, por doña Magdalena Álvarez, que lo que hizo fue montarse. Eso así. Eso a bote pronto. Si quiere usted, desde luego, seguimos hablando de las inversiones del Partido Popular en Andalucía. Le pongo un ejemplo ligerito: el Ave Sevilla-Málaga, si quiere usted.

En relación a la SE-40, permítame que le diga, y consulte usted la información que seguro obrará en su Consejería, de que los estudios de impacto medioambiental de la SE-40 los dejó hechos el Partido Popular en el año 2004. Lo que, paralelamente, aprovecho para decirle que los estudios de la SE-40 al menos eran simultáneos a los del POTAUS, y se puso en marcha la SE-40 antes que la aprobación del POTAUS. Y eso lo sabe usted, y usted le ha dado la vuelta, y ha dicho que no, que era al revés, que el POTAUS es anterior a la SE-40. Eso ha dicho usted, literalmente, literalmente. Pues bien, yo como... No voy a hacer más las palabras... Es decir, yo le leo a usted el Presupuesto General del Estado, y me dice usted que no es verdad. Oiga usted, le está usted diciendo mentiroso... ¿a quién? Pues al Ministro Blanco, al Ministerio de Hacienda. Yo estoy leyéndole lo que dice, y dice usted que no, que yo tergiverso. Oiga usted, si he copiado literalmente las cantidades. Mire, yo ahora le voy a leer, yo ahora le voy a leer, yo no voy a interpretar nada. Le voy a leer.

Mire usted, memoria de información del POTAUS, diagnóstico sobre el sistema de transporte: «En relación a la red viaria, la construcción de la SE-40, que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de penetraciones territoriales...». Si se retrasa la SE-40, ¿esto afecta o no afecta a la red viaria? ¿También es mentira esta página del POTAUS? Pues la responsabilidad es de su Consejería. Sigo leyendo, sigo leyendo. Memoria de ordenación: «Establecer la jerarquía funcional de la red viaria». Fíjese bien, «jerarquía», orden de prioridades.

La red de conexión exterior: «La entrada en funcionamiento de la nueva circunvalación SE-40 subsanará estas deficiencias, al descargar del tráfico de paso a los tramos anteriores. Sobre la red, además de la SE-40, prevé, además, las siguientes actuaciones...». Todo secundario a la SE-40, señora Consejera, secundario. Lo prioritario, la SE-40. Y usted va y me dice que yo..., en las áreas de oportunidad, pues que hay una o dos que tan solo les afecta. ¿Es verdad o no es verdad que esta ficha es un área de oportunidad? Mire usted, el círculo del área de oportunidad y mire usted la SE-40. Vamos, más pegado no puede estar. Que baje Dios y lo

vea si esto afecta o no afecta al desarrollo de esta área de oportunidad. Pero, además, le leo, pero, además, le leo: «Y al este de la SE-40 se considera una actuación estratégica en el contexto de la aglomeración urbana de Sevilla». No le estoy cogiendo la de Espartinas, que usted se creía que yo iba a ir por ahí, porque el Ayuntamiento de Espartinas está gobernado por el Partido Popular. No, señora Consejera, ha pinchado usted en hueso, ha pinchado usted en hueso.

Mire usted, otra oportunidad..., otra área de oportunidad, Salteras. «Estas nuevas infraestructuras, la SE-40, hacen factible el desarrollo de un sector residencial en el extremo sureste del núcleo, 1.200 viviendas». En Salteras. Pero vamos a seguir, vamos a seguir, porque hay ejemplos que claman al cielo.

Mire usted, criterios de actuación, señora Consejera. Respóndame usted qué respuesta va a dar la Consejería a esto que yo le voy a leer. Criterios de actuación: «El acceso exterior deberá preverse hasta tanto se ejecute la SE-40...». ¿A dónde se va a conectar, señora Consejera? Dígame usted adónde, ¿eh? «... futuro enlace con la A-66».

Pero hay más, ¿eh?, no se vaya usted a creer que no hay más. Mire, le leo. Justificación: «El ámbito...». Está usted justificando el área de oportunidad, la única justificación que tiene es: «Experimentar una importante transformación de sus condiciones de accesibilidad como consecuencia de la ejecución de la SE-40». ¿Si no se ejecuta la SE-40, esta área no se justifica en Almensilla? Respóndame usted, usted me responde. «El desarrollo del área...». Pero, fíjese, señora Consejera, le sigo leyendo, ¿eh?, criterios de actuación. Usted me dice si miento. Yo creo que al menos leer sabemos. «El desarrollo del área de oportunidad quedará condicionado a la previa ejecución de la SE-40». ¿Eso qué significa, una actitud voluntarista? Usted misma lo está diciendo. ¿Qué rango tiene? Rango de obligado cumplimiento. ¿Qué le va usted a contar al Ayuntamiento de Almensilla, si es que tenía intención de desarrollar esta área de oportunidad? Quedará condicionado. ¿Es verdad o no es verdad? A ver si es que yo estoy leyendo al revés. Mire usted la ficha: la SE-40 y el área de oportunidad. La única justificación que tiene es la SE-40, porque, evidentemente, está en medio del campo. Dígame usted, 1.000 viviendas, si no tienen acceso, cómo se hacen si no hace usted la infraestructura. Pero usted me dice que yo eso me lo estoy inventando, ¿eh?

La propia área de oportunidad de Heineken. Fíjese: «Su accesibilidad vendrá dada por la SE-40, que prevé un nudo en Peromingo». ¿Usted sabe lo que significa la concentración de tráfico, la emisión de gases contaminantes por no tener esta conexión hecha? Y no pasa nada. Según usted la SE-40, según usted, sigue su curso, y no pasa nada.

Mire, polígono industrial La Isla, en Dos Hermanas. Criterios de actuación: «El desarrollo del polígono estará

condicionado a la mejora general de la accesibilidad a la SE-40 y a la A-4». La de la A-4 la tiene. Dígame usted si es fundamental o no la accesibilidad de este polígono industrial de La Isla a la SE-40. ¿No pasa nada, señora Consejera? Usted cree que la SE-40 sigue su marcha, sigue su marcha, no afecta para nada.

Yo, sinceramente, creía que por lo menos usted iba a adoptar una actitud reivindicativa. Usted, en la anterior intervención ha dicho que había comentado usted el que no estaba de acuerdo con las directrices de los recortes de las ayudas a las viviendas protegidas, y que no estaba usted de acuerdo con las directrices del Ministerio. Yo, me gustaría... Usted me dice que le gustaría oír lo que yo debería de haber dicho. A mí me hubiera gustado oírlo a usted reclamando y aporreando la puerta del Ministerio para que hubiera unas cantidades suficientes para la construcción de la SE-40, y no quedarse absolutamente, absolutamente mudo ante ese recorte de más de 200 millones de euros. Y dice usted: «Bueno, si no se crea el empleo ahora se creará...». ¿Dentro de cuándo? ¿Pero están Sevilla y Andalucía en condiciones de llegar y de perder una oportunidad como esta? Pero si el Ministerio no ha cumplido ni cuando estaba en bonanza, en bonanza económica. Si el recorte se había producido antes de que Zapatero reconociera la crisis. ¿Cómo es posible que usted llegue y no reconozca lo que significa de verdad de impacto la SE-40 desde el punto de vista de desarrollo social, urbanístico, económico y de creación de empleo?

Sinceramente, señora Consejera, me gustaría que hoy al menos usted hubiera reconocido que efectivamente eso es un auténtico, un auténtico descalabro para el área metropolitana de Sevilla.

Y usted, que pedía respeto a los empresarios, a no crear... Dígame usted qué mayor respeto hay, con todos, incluido con los votantes, con los ciudadanos, que decir la verdad. Usted me acusa siempre de mentir. Yo no he utilizado ni un solo dato de cosecha propia, ni uno solo. Aquí están las fichas, aquí están los dibujos, aquí está la influencia de la SE-40. Que usted pretenda decirnos que el retraso y la paralización de la SE-40... Porque algunos de ellos no tienen ni fecha de comienzo, señora Consejera, ni fecha de comienzo. Desde La Rinconada hasta La Algaba y desde La Algaba hasta Salteras no tenemos ni idea, ni idea. O sea, fíjese usted cuándo se va a terminar la SE-40.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Consejera.

Y termino como empecé. Personalmente le deseo lo mejor de todo corazón.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Para acabar este punto, la Consejera tiene la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Raynaud, por ese deseo que me expresa y que me manifiesta.

Y en relación al tema que nos ocupa, le plantearé algunas cuestiones porque, efectivamente, señor Raynaud, usted ha estado leyendo la ficha del plan, pero la ha leído solo parcialmente en aquello que le interesaba para reforzar lo que usted viene diciendo. Y hay seguramente algo que se le ha olvidado, o que no se ha dado cuenta, que precisamente una de las áreas que usted ha leído que está afectada, que es la de Almensilla, es la que yo he referenciado en mi intervención. O sea, usted en la referencia que yo he hecho del área de Almensilla que estaba directamente afectada por la SE-40, de pronto omite la referencia que yo le he hecho en mi intervención y la cita usted como diciendo: «Y aquí está lo que pone la ficha». Eso es lo que yo he dicho en mi primera intervención, que el área de Almensilla era la que estaba afectada, y que había un nudo también de comunicación en la de Espartinas, que teníamos que resolver con los empresarios y con el ayuntamiento. Pero es que usted ha estado leyendo aquello que le ha ido conviniendo para sus argumentos políticos de oposición a la SE-40, que se hace realidad porque se está ejecutando por parte del Gobierno de España. Y hay que decir que hay un conjunto de áreas, que usted ha citado, como es el caso de Salteras, que lo que viene a decir la ficha, las catorce fichas de planeamiento que usted ha estado permanentemente utilizando, es que, lógicamente, la SE-40 sí es una infraestructura viaria de primera magnitud. Y entendemos que es esencial y fundamental para toda el área metropolitana va a ser un elemento, un plus añadido de primera magnitud a esa área de oportunidad, pero tienen conexión sin ejecutar la SE-40 y se pueden desarrollar. Eso es lo que hay que decir. Las áreas se pueden desarrollar, se pueden hacer realidad, ¿que van a mejorar mucho como áreas de oportunidad con la SE-40 terminada? Por supuesto, si es que eso nadie lo está negando, es que yo le he dicho que es la actuación viaria con mayor significación en la relación de la aglomeración urbana con el exterior en Sevilla. O sea, yo le he manifestado la importancia de la SE-40. La SE-40, por tanto, es un plus de primera calidad a lo que significan las áreas de oportunidad que el Potaus prevé, a las 69 áreas de oportunidad, pero no diga que es que si no hay ese 40 no hay áreas de oportunidad, porque no es cierto, no es verdad. Y, en ese sentido, mi respuesta es directa, directa, clara y concreta, que es que hay áreas de oportunidad, salvo las que le he referenciado, que tienen otras conexiones, que tienen otras conexiones, y que por eso, además, los ayuntamientos, sabios, desde la cercanía y la proximidad que representa y significa la institución local, están incorporando a su planeamiento aquello que el

Potaus mandata, prevé para adecuarlo y no perder ni un momento porque sabe que, efectivamente, esas 69 áreas de oportunidad se van a ir haciendo efectivas y que solamente hay dos áreas directamente afectadas, y como quieren hacerlas realidad, porque saben que eso es desarrollo económico, generación de oportunidad y de empleo en su municipio, están adecuando su planeamiento. ¿O es que los ayuntamientos adecuan el planeamiento para nada? No, porque saben que el Potaus se puede hacer realidad y porque saben que hay conexiones de esas áreas de oportunidad, y porque saben que quedarán tremendamente reforzadas con la SE-40, una infraestructura, señoría, respecto de la cual, le guste a usted o no, el Partido Popular no hizo nada; unas infraestructuras que hoy tiene un conjunto de tramo en ejecución y que, además, sabe también que en el resto de los tramos están proyectos aprobados, proyectos en ejecución, que solamente hay un estudio informativo en redacción; es decir, va hacia adelante toda la SE-40.

Y le diré algo más: los túneles se van a hacer, se van a realizar. No cabe ya generar ninguna duda, ninguna sombra. No va a haber cambio de túneles por puentes, los túneles permanecen en la configuración del trazado de la SE-40, y las materializará el Ministerio de Fomento con las empresas adjudicatarias de las obras. Pero va a haber túneles para atravesar el río Guadalquivir, no va a haber puentes, despejemos esa incógnita que se quiere situar sobre la SE-40, sencillamente porque está totalmente despejado el horizonte al respecto y le digo que los túneles se harán realidad, y en ese tenor, y en ese sentido, pues, hay una realidad y yo concluyo con ello.

Por favor, señor Raynaud, dé los datos bien. Mire una a una de las 14 fichas a las que está usted haciendo alusión. Y una cosa es que en esas 14 fichas fortalezca a las áreas de oportunidad que se referencian en ellas, la SE-40, y otra cosa es que esas áreas de oportunidad, al día de la fecha, cuando se adecuen los ayuntamientos, adecuen los ayuntamientos su planeamiento y se quieran impulsar, se pueden hacer realidad porque tienen conexión, o conexiones, diversas y varias, en otros ámbitos de las infraestructuras viarias. Esa es la realidad. Y si repasáramos y leyéramos en su totalidad, que es lo que usted no ha hecho, ficha a ficha, usted lee una parte, la que le interesa, para llegar a la conclusión que está esa infraestructura afectada por la SE-40. No. Esa infraestructura será infinitamente, tendrá mayor potencial con la SE-40 terminada, pero hoy se puede hacer realidad como consecuencia de las infraestructuras viarias que tienen en el ámbito de esa área de oportunidad. Por lo tanto, vayamos a impulsar todo el desarrollo económico en el área metropolitana de Sevilla que pretende el Potaus, todas esas áreas de oportunidad, esas 22 áreas residenciales con el 70% de VPO, y esa movilidad sostenible que va cada día a más, porque esa es la gran oportunidad del área

metropolitana de Sevilla para avanzar, para mejorar y para progresar. Y eso es justamente lo que pretende y lo que quiere desde su trabajo, su esfuerzo y su planificación el Gobierno de Andalucía.

Nada más y muchas gracias.

8-10/APC-000627. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre las actuaciones del Consejo de Gobierno en la carretera A-431

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la solicitud de comparecencia a fin de informar sobre las actuaciones del Consejo de Gobierno en la carretera A-431.

Cuando quiera, tiene la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Comparezco a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar sobre las actuaciones que la Consejería de Obras Públicas y Vivienda está llevando a cabo en la A-431. Hay que decir la A-431, de Córdoba a Lora del Río, hablamos de 74,39 kilómetros, que pertenece a la red intercomarcal de carreteras de la Junta de Andalucía, y que discurre por las provincias de Córdoba y Sevilla, constituyendo un corredor viario paralelo al río Guadalquivir por su margen derecha.

Estamos hablando de un eje de elevada importancia ya que une todos los núcleos principales de población localizados en la vega del río Guadalquivir entre Córdoba y Lora del Río. Esta vía actúa como colector distribuidor recogiendo los tráficos de estos municipios y el de las carreteras que en dirección norte-sur se dirigen a ella, dirigiéndoles bien hacia Córdoba o hacia Sevilla, o bien hacia la autovía A-4 a través de los pasos existentes sobre el río Guadalquivir. Y además estamos hablando de una zona que tiene un importante desarrollo económico especialmente en el sector agroindustrial, y no olvidemos también que desde el ámbito de la A-431, en la variante de Lora del Río, facilita mucho la relación con toda la zona de la sierra, con la zona de Constantina, un elemento, un valor añadido.

La Consejería está llevando, en la A-431, a cabo un paquete de actuaciones que, sin duda alguna, está mejorando la accesibilidad y la seguridad vial de esas

infraestructuras y que en su mayoría, la mayoría de estas actuaciones, se enmarcan en el Plan Más Cerca, que venimos desarrollando por parte de la Consejería y que tiene un horizonte temporal del 2013. En total, hay que decir que el Gobierno de Andalucía ha destinado, en los últimos años, una inversión de 65,69 millones de euros para articular las comunicaciones entre las provincias de Sevilla y Córdoba, y la duplicación Villarrubia-Almodóvar, y la variante de Villarrubia, que se va a —como ustedes conocen, señorías— financiar a través de la colaboración público-privada, va a suponer un añadido a la inversión, que ya hemos realizado, por un valor de 60,83 millones de euros, con lo cual, la inversión global va a alcanzar a los 130 millones de euros, y, como diría el señor Raynaud, que le gusta hacer los cálculos, la generación de prácticamente 2.000 empleos.

En ese sentido, tenemos, por una parte, la remodelación de la A-431, en lo que es, y significa, la travesía de Villarrubia, una inversión de 4,2 millones de euros; la obra está en ejecución. Y he de decirle que es una obra donde ha habido problemas como consecuencia del concurso de acreedores de la empresa adjudicataria inicial, que, desde el diálogo, se ha ido resolviendo para darle una continuidad plena, con ritmo y velocidad de las obras, y que, además, es una inversión que permite integrar las infraestructuras viarias en el entorno urbano, mejorando las condiciones de seguridad vial, tanto para la población como para los conductores, y además es una obra que tiene mejoras complementarias porque vamos a apostar por la bicicleta —con un carril bici a lo largo de todo el trazado—, y se van a ampliar las zonas ajardinadas, en una clara apuesta, lógicamente, por espacios verdes, por espacios de convivencia.

Esta obra, en su totalidad, se va a financiar por parte de la Junta de Andalucía, así se explicitó en un convenio suscrito, en mayo de 2009, con el Ayuntamiento de Córdoba, de modo que, una vez finalicemos la obra, el ayuntamiento quedará como titular del mismo, y, lógicamente, estamos llevando a cabo las actuaciones desde el diálogo institucional, leal, como no podía ser de otra forma.

Estamos, también, en la planificación de lo que es la duplicación de la calzada de la A-431, entre Villarrubia y Almodóvar del Río, y la variante de Villarrubia. Quiere decir que tenemos la duplicación desde Córdoba hasta Almodóvar, con esta intervención que vamos a realizar, y, también, en ella inmersa, esa variante de Villarrubia, tan necesaria, junto a la travesía.

Se encuentran estas dos actuaciones: variante y duplicación, en fase de proyecto, y vamos dar, lógicamente, continuidad al desdoble del tramo que ya hay entre Córdoba y Villarrubia —se trata de hacerlo extensivo hasta Almodóvar—; una actuación conjunta, que va a salir a licitación en la modalidad de participación público-privada. Y hay que decir que los estudios de viabilidad, en relación a los proyectos, se encuentran

en información pública; por lo tanto, hemos avanzado para hacer realidad estas infraestructuras de la A-431.

Hemos llevado a cabo el acondicionamiento Almodóvar del Río-Posadas, y la ejecución de la variante de Posadas, 8,8 kilómetros, 12,5 millones de euros de inversión, y la hemos puesto en servicio el pasado mes de julio. Y hemos de decir que la variante discurre por el norte del núcleo de población y crea una alternativa clara a lo que es la travesía de la localidad que soportaba, hasta ese momento, una intensidad de tráfico cercana a los 6.000 vehículos diarios; 6.000 vehículos que pasaban por la localidad de Posadas, que ahora ya no pasan, con lo que significa de mejora de la seguridad y de la calidad de vida para el conjunto de la ciudadanía de Posadas. Y, en ese sentido, hay que decir que vamos, también, a acometer, de manera inmediata, la restauración paisajística de todo el entorno, como es habitual por parte de la Consejería: no solo actuamos mejorando la seguridad, no solo actuamos quitando la intensidad de tráfico a su paso por los núcleos urbanos, y, por tanto, dando mayor calidad de vida, sino que también restauramos paisajísticamente, después de nuestras intervenciones, y para ello se van a invertir 219.650 euros. Y hay que decir que hemos puesto también en servicio —la semana pasada— el acondicionamiento que hemos llevado a efecto y a cabo, de la A-3151, que conecta el tramo entre la A-431 y la localidad de Hornachuelos.

Hemos acercado Hornachuelos, en su comarca natural, a Posadas, a Villarrubia, a Córdoba, a Palma del Río, a Lora del Río, a Peñaflores... En definitiva, hemos sumado sinergias en lo que es el desarrollo económico, la generación de empleo, la creación de oportunidades, en una comarca con un fuerte desarrollo agroindustrial y también turismo rural de desarrollo ambiental. En ese sentido, para el acondicionamiento de Hornachuelos, hemos invertido 4,7 millones de euros, y tenemos que decir que, sin lugar a dudas, hoy, llegar a Hornachuelos es fácil, seguro y sencillo, que es justamente lo que pretendíamos y lo que queríamos. Y se encuentra, como bien saben sus señorías, en servicio, desde hace ya tiempo, el nuevo puente sobre el río Guadalquivir, en la A-453 y la variante de Palma del Río, que contó con una inversión prácticamente de más de 17 millones de euros, como la variante de Peñaflores, que contó con una inversión de 4,83 millones de euros. Hemos ejecutado esa variante de Peñaflores que, desde luego, conseguimos con ella evitar que recorran la localidad 5.000 vehículos diarios, y eso es más seguridad vial, eso es más comodidad, eso es ahorro de tiempo, eso es calidad de vida. Y hay que decir que en esta variante también convergen la carretera de acceso a Puebla de los Infantes y las carreteras de Sevilla, 7106 y 6101, por lo que con esta obra hemos contribuido especialmente a lo que es articular, vertebrar el territorio.

Y tenemos que decir también que hemos puesto en carga, en su desarrollo, la variante de Lora del Río; 11,3

millones de euros la inversión, una longitud de prácticamente 3 kilómetros, que beneficia a una población potencial de 78.000 habitantes, de distintas localidades, tanto de la provincia de Sevilla como de la provincia de Córdoba. Y, desde luego, hemos evitado que 5.000 vehículos pasaran prácticamente casi por el centro de Lora del Río. Y, desde luego, también les tengo que decir, en relación a esta infraestructura, que antes de que finalice el año se va a contar con el proyecto de paseo peatonal, que se va a construir por encima de la propia variante y que va a unir el Puente de Hierro con el paseo existente; una obra de excelencia y de calidad para el disfrute del conjunto de las ciudadanas y de los ciudadanos.

Hemos llevado actuaciones diversas en el refuerzo de firme de la A-431, en varios tramos que se encuentran en servicio, y para lo que hemos destinado más de ocho millones de euros. Y estamos ejecutando una actuación de seguridad vial, en kilómetros, 20,4 y 21,4, a la altura de Almodóvar del Río, que cuenta también con un presupuesto de 2,3 millones de euros.

Hemos acometido el carril bici, Córdoba-Medina Azahara, que se encuentra en servicio, en el que hemos invertido 0,8 millones de euros, y estamos redactando el proyecto para la mejora de los accesos al conjunto arqueológico de Medina Azahara, desde la A-431, donde vamos a destinar un montante de inversión de 3,8 millones de euros. En ese sentido, pues se encuentra operativa la Ronda Oeste de Córdoba, que tan importante es también en la conexión con la A-431.

Como pueden comprobar sus señorías, se está realizando, por parte del Gobierno de Andalucía, una inversión importante para la conexión de Córdoba con Sevilla, a través de un viario de calidad, seguro y que genera oportunidades para la ciudadanía de todo el entorno de los pueblos a los que he hecho referencia y de los pueblos que, por su proximidad y cercanía, también aprovechan sinergias.

Hemos acometido un paquete de actuaciones que, sin lugar a dudas, benefician, por una parte, a los núcleos urbanos y, por otra, a los usuarios de las infraestructuras, y lo digo porque no solo a los usuarios de las infraestructuras les mejoramos la seguridad, sino también ganamos tiempo al tiempo y movilidad sostenible.

Le puedo poner un pequeño ejemplo: Solo en el caso de la variante de Lora del Río, los usuarios de ese tramo, de esa zona, van a ahorrar 156.000 horas de viaje al año, de las cuales 8.950 corresponden a vehículos pesados, o, en el caso de la variante de Peñaflores, que la puesta en servicio de la misma supone un ahorro de emisiones de CO₂ de 71,47 toneladas/año.

Las inversiones realizadas —y con esto concluyo— en las variantes de Lora, Lora del Río, Palma del Río, Peñaflores y Posadas, hay que decir que no solo tienen una rentabilidad en términos de empleo, de seguridad vial, de generación de oportunidades, sino que también

cuentan con un fuerte e importante componente social y ambiental, porque esas cuatro actuaciones —le daré unos datos para terminar, señoría— suponen un ahorro de 532.045 horas productivas en desplazamientos, lo que en términos económicos significa 3.730.094 euros; suponen que se dejen de emitir 2.153,13 toneladas de CO₂ al año, cantidad equivalente a plantar 311,6 hectáreas con especies de uso forestal y arbustivo, y se produce un ahorro de combustible de 717,8 toneladas equivalentes, al año, al consumo energético anual de una población de 2.495 habitantes. Estamos haciendo un consumo energético, en un pueblo cualquiera de Andalucía que tenga en torno a los dos mil quinientos habitantes..., ahorramos la totalidad de su consumo energético con estas actuaciones.

Por eso vamos a continuar trabajando para la conectividad de los municipios, de los mismos entornos, y, desde luego, para desarrollar una apuesta clara de sostenibilidad en la movilidad y de sostenibilidad y calidad de vida en los resultados, en términos sociales, medioambientales y económicos, que tienen las actuaciones que llevamos a cabo.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Cebrián, tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, el Presidente del Gobierno acaba de anunciar hace unos minutos la remodelación del Gobierno que ha planteado, y yo quisiera que mis primeras palabras como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista fueran para felicitarla por su nombramiento como Ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Sobre todo porque va a ocupar responsabilidades en materias que son muy importantes para Andalucía, como es la agricultura —también el medio ambiente y, cómo no, la pesca—.

Por lo tanto, desearle suerte y éxito, en la medida en que esos éxitos no serán los de usted, los del Partido Socialista, sino que serán los del conjunto de los ciudadanos españoles y andaluces.

Y dicho esto, señora Consejera, el Grupo Parlamentario Socialista...

[Aplausos.]

Dicho esto, señora Consejera, el Grupo Parlamentario Socialista había planteado esta solicitud de comparecencia precisamente coincidiendo con la puesta en servicio de la variante de la A-431 en Lora del Río, porque, aunque hemos ido trabajando en los

últimos años y conociendo todas las actuaciones que se han ido haciendo en esta carretera y en el entorno, queríamos tener la oportunidad de analizar globalmente en esta Comisión este modelo de actuación, porque entendemos que se está dando no solamente en este territorio, sino también en muchos territorios de nuestra Comunidad, y, sobre todo, porque pone de manifiesto que hay que actuar con rigor, con seriedad, a la hora de planificar las inversiones en infraestructura en la red viaria, y que hay que mejorar las vías de comunicación, pero adaptándolas siempre a las necesidades de los ciudadanos. Muchas veces se tiene la tendencia de, para resolver un problema, elevar el listón, planteando actuaciones de infraestructuras que están muy por encima de lo que realmente es necesario.

En ese sentido, en tema de carreteras, casi siempre lo que se plantea, cuando hay un problema, es: conviértase en autovía. Parece que es que la autovía es lo que resuelve todos los problemas. Sin embargo, este conjunto de actuaciones que usted ha detallado en su comparecencia ponen de manifiesto que, haciendo las cosas bien y coordinando las actuaciones, se puede dar respuesta a un territorio tan importante como es este que transcurre en la vega del Guadalquivir, en las provincias de Córdoba y de Sevilla, de una manera satisfactoria.

Por lo tanto, yo creo que sería importante que, con independencia de los ritmos de ejecución, del planteamiento de prioridades, fuéramos capaces, Gobierno y oposición, ahora y de cara al futuro, de establecer unos principios de acuerdo, en relación, por ejemplo, a cuándo una carretera es razonable que se convierta en autovía, porque, si no, nos podemos enfrentar, en muchas ocasiones, a debates que, más que responder al rigor o a la seriedad y a las necesidades de dar respuesta a los problemas de los ciudadanos, son —permítame la expresión— brindis al sol que se plantean en determinados momentos para intentar conseguir un apoyo o un respaldo electoral instantáneo.

Le digo esto, señora Consejera, porque esta vía, por ejemplo, como otras muchas en nuestra Comunidad, el Partido Popular ha planteado desde hace mucho tiempo convertirla en autovía. Sin embargo, el volumen de tráfico, incluso en los puntos de mayor intensidad, está muy lejano de lo que sería razonable para convertirlo en autovía. A pesar de esa lejanía en cuanto a volumen de tráfico, es verdad que en algunos tramos, como el de Villarrubia-Almodóvar, ya se ha planteado por la Consejería el desdoblamiento, acometiendo al mismo tiempo lo que es la variante de Villarrubia y también la adecuación de la travesía para que quede disponible para el uso de los ciudadanos.

Por lo tanto, eso que yo sé que es difícil conseguir, armonizar criterios en relación con las dimensiones o las características de una determinada infraestructura, creo que sería importante que pudiéramos avanzar en ese sentido, porque, si no, señora Consejera, nos

encontraríamos con situaciones como las que, por ejemplo, hemos vivido esta mañana: que se plantee un nivel de exigencia, por ejemplo, por el Partido Popular en relación con la SE-40 en un determinado momento, cuando en un momento anterior no se estableció ninguna prioridad con respecto a esa importante infraestructura. O recuerdo, pues hace unos días, que la Comisión de Agricultura visitábamos el grupo de desarrollo rural Guadalteba, en la zona de Campillos, y cómo yo, que fui desde Córdoba en mi coche, cuando me aproximaba a Campillos, a las diez y media de la mañana o las once, iba por una carretera con un sol..., tal, tranquilo, poco tráfico, y me di cuenta de que esa era la carretera sobre cuya necesidad de convertirla en autovía habíamos tenido un debate en la Comisión anterior, con lo cual, dicho con todo el respeto, lógicamente está muy por encima de las necesidades reales de esa vía. O por los propios debates que podemos tener hoy, a continuación, en esta Comisión, en relación con una proposición no de ley, en la medida en que el Grupo Popular va a plantear que se convierta en autovía una carretera desde Dos Hermanas a Sevilla, probablemente sin esos criterios razonables globales que nos permitan a todos, seamos Gobierno u oposición, hablar el mismo lenguaje, sino por la coyuntura o el oportunismo político en la medida en que el portavoz del Grupo Popular, el señor Raynaud, parece que va a ser candidato a concejal en Dos Hermanas y quiere desde este Parlamento hacer parte de su campaña.

Por lo tanto, ese era el objetivo de esta solicitud de comparecencia: Queríamos conocer al detalle las actuaciones en esta vía y en su entorno, porque no solamente es la propia vía, como usted bien ha planteado, sino el nuevo puente sobre el río Guadalquivir para el acceso a Palma del Río, la mejora, también puesta en servicio recientemente, de la carretera de acceso a Hornachuelos, un municipio que, estando muy cerca de Córdoba, da la impresión, o daba la impresión hasta ahora, de que estaba demasiado lejos de Córdoba, sobre todo para explotar su potencial, sobre todo en temas turísticos o medioambientales, y, en definitiva, como le decía, ese conjunto de actuaciones para mejorar la movilidad de las personas que viven en este territorio, para acercarlas a los servicios públicos, y, sobre todo, para contribuir al progreso y al bienestar de los ciudadanos, en la medida en que, como usted bien ha planteado, estamos en una zona con una potente actividad en el sector agroalimentario.

Pero, además de estas mejoras, señora Consejera, en el terreno de las infraestructuras viarias por carretera, yo quería trasladarle a usted en estos momentos, como responsable de la Consejería, y a quien venga a sustituirla, la necesidad de seguir trabajando no con estos parámetros, razonables en cuanto a mejora de las infraestructuras en la red viaria de carreteras, sino también que en esta zona se siga avanzando —y me consta que usted va a seguir trabajando en ese

sentido— para que también las mejoras en las infraestructuras ferroviarias puedan contribuir a mejorar la movilidad en esta zona; que somos conscientes del trabajo que usted viene desarrollando como responsable de la Consejería ante el Ministerio de Fomento para conseguir que paulatinamente se vayan implantando servicios de cercanías en nuestra Comunidad, incluso antes de que se produzcan las transferencias, y en ese sentido estamos seguros de que va a seguir trabajando para que el cercanías Palma del Río-Córdoba-Villa del Río pueda ser una realidad lo antes posible. Incluso le diría más: También hoy tenemos que ver en Comisión una proposición no de ley en relación con un problema que usted conoce perfectamente, que es precisamente en el municipio de Lora del Río, en relación con la construcción de un paso subterráneo en la línea del ferrocarril Madrid-Sevilla. En la medida en que todos podamos contribuir, a pesar de las dificultades del momento, a agilizar, facilitar la redacción y la ejecución de ese proyecto para que los ciudadanos de Lora del Río puedan atravesar sin peligro esa vía férrea, pues estoy seguro de que tanto usted, como responsable en este momento de la Consejería, como la persona que venga a sustituirla pues seguirá trabajando para conseguir ese objetivo en el municipio de Lora del Río.

Simplemente creíamos que era interesante plantear esta reflexión o este análisis global sobre actuaciones en un territorio para mejorar la movilidad, combinando las actuaciones en carretera, que han sido las más importantes y las primeras, poniendo el punto de mira de cara al futuro en la movilidad por ferrocarril.

Y terminar, señora Consejera, como empecé mis palabras, deseándole suerte y éxito en su nueva responsabilidad política.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero darles al portavoz y a todos los miembros del Grupo Parlamentario Socialista de esta Comisión las gracias por su felicitación, por desearme suerte en el trabajo. También quiero dar las gracias a quienes han intervenido con anterioridad y también han hecho la felicitación para cuando el Presidente el Gobierno formalmente hiciera la comunicación que ha realizado. Y, les diré que nada mejor para mí que esa comunicación del Presidente del Gobierno me haya

cogido trabajando en el espacio de mi Comisión, la Comisión de Obras Públicas y Vivienda, dando cuenta al Parlamento, a sus señorías, de aquello que me habían requerido, porque este es el espacio donde reside la soberanía popular y qué mejor que estar en este lugar. Por eso también les digo que para mí es muy importante que este momento esté compartiéndolo con ustedes. Y quiero agradecerle a cada uno de los portavoces [...] el trato que hemos conseguido tener de respeto, defendiendo cada uno sus posiciones, y la relación que a lo largo de este tiempo en el marco de la Comisión hemos logrado mantener. Ustedes saben que me tienen a su entera disposición en mi nueva responsabilidad y que allí tienen, por supuesto, mi mano tendida siempre y las puertas abiertas.

Y, en ese sentido, pues quiero dar también respuesta a lo que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha hecho referencia porque me parece extraordinariamente importante. Y es que, efectivamente, sabe bien que desde el ámbito de la Consejería se viene trabajando y se va a seguir trabajando para la implantación de corredores de cercanías en un conjunto de comarcas, como las que estamos ahora hablando de los pueblos que discurren en torno a la A-431. Estamos hablando de Palma del Río, de Posadas, de Almodóvar, de Villarrubia, de El Higuerón, de la propia ciudad de Córdoba y de Rabanales como destino de muchos jóvenes universitarios. Es uno de los corredores sobre los que hemos estado haciendo estudios y sobre los que estamos hablando con el Ministerio de Fomento. Y hemos estado también hablando con el Ministerio de Fomento de lo que es el corredor de Villa del Río hasta Córdoba y de lo que significa también la parte de Sevilla. Con esa cultura... Estamos hablando de un conjunto de pueblos, de Peñaflores, Lora, que tienen cultura ferroviaria de siempre y que hay una demanda que entendemos debe ser atendida en ese diálogo que, con el Ministerio de Fomento, con la Secretaría de Estado de Transportes, llevábamos a cabo.

Le diré también, en relación a lo que ha planteado de lo que es el paso en Lora del Río, que yo misma tuve una conversación con el Presidente de Adif que mostró no solo su voluntad sino su compromiso expreso de resolver el tema y, lógicamente, de hacerlo desde el diálogo con el alcalde, con el Ayuntamiento de Lora del Río, para darle la solución que se estaba demandando por la propia ciudadanía, por el propio ayuntamiento y su alcalde, que era la más idónea y la más adecuada. Y me consta la voluntad y el compromiso de Adif para llevar también esta actuación a cabo. Por lo tanto, queden explicitadas dos cuestiones sobre las que se ha trabajado, se va a seguir trabajando hasta hacerlas realidad porque las cercanías forman parte de esa apuesta de movilidad sostenible y porque tenemos algunos corredores que hay demanda de ciudadanos y ciudadanas para usarlos, y, además, porque hay cultura desde hace muchos años de utilización del tren, algo extraordinariamente importante

para la proximidad de los municipios con los núcleos urbanos y para ese impulso de movilidad que se lleva a cabo desde el modelo de movilidad sostenible que apuesta por él el Gobierno de Andalucía.

Así que muchísimas gracias, señorías.

8-10/POC-000691. Pregunta oral relativa a la conexión sur metropolitana de Huelva

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Y pasamos, a continuación, al siguiente punto del orden del día, que es la pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión relativa a la conexión sur metropolitana de Huelva. Para la pregunta tiene la palabra su portavoz, el señor Rodríguez Domínguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, con la venia, señor Presidente.

Señora Consejera, a la vista de la oficialidad del tema y como procede, enhorabuena y suerte.

Señora Consejera, a tenor de la literalidad de la pregunta y de la respuesta parlamentaria a este grupo, suya, con fecha 15 de septiembre de 2010: «En el proceso participativo de los puentes de Punta Umbría se han celebrado tres mesas: una el 7 de mayo de 2010, otra el 10 de junio de 2010 y otra el 1 de julio de 2010». Y añadía usted en su respuesta que «el proceso se encuentra todavía en desarrollo, está previsto que la participación y deliberación continúe, como mínimo, en una cuarta mesa en el mes de septiembre». No sabemos si se habrá celebrado.

Y en primera instancia le pregunto: Señora Consejera, ¿cuántas mesas faltan?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Señoría, la celebración de la cuarta mesa informativa deliberativa se realizó el pasado 23 de septiembre.

Puso, por tanto, fin a los actos participativos del Programa de Encuentros Sociales de Diálogo para la Conexión Sur Metropolitana, tal como teníamos previsto, desarrollado por la Universidad de Córdoba en colaboración con la Universidad de Huelva. Ambas universidades son las que han estado en ello trabajando.

Se ha celebrado la cuarta mesa, se han culminado las mesas, se han concluido las mismas, y las han llevado a cabo la Universidad de Huelva y la Universidad de Córdoba, como bien sabe.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señor Presidente.

Señora Consejera, como su coherencia política y su rigurosidad parece que están ampliamente demostradas y de ahí las altas metas que parece ser que se le encomiendan, coincidirá usted conmigo en que los puentes de Punta Umbría constituyen la mayor estafa y el mayor fraude político de un Gobierno hacia una provincia y hacia unos ciudadanos. No son apreciaciones de este diputado sino que coincidirá usted conmigo en que, sencillamente, se trata de un hecho objetivo.

Mire, cronológicamente, 15 de mayo de 2007, el señor Chaves anuncia la construcción de tres puentes y dice: «Antes de que finalice 2007 estará decidido el trazado, realizado el informe de impacto e iniciados los trámites para la adjudicación, de forma que se inicien las obras en 2008». Hace unos días respondía el señor Chaves: «Yo ya no soy Presidente de la Junta». Rigor, mucho rigor.

Segundo cuento de la cuenta, oiga, ¿un proceso participativo ahora? Respuesta parlamentaria de su antecesora doña María del Mar Moreno, 29 de mayo de 2008: «Se ha ultimado el trámite de consultas previas». Se ha ultimado. Estaban ya todos los trámites realizados. Fraude, engaño, mentira.

Pero vayamos ahora con sus fraudes, con sus engaños y con sus mentiras, señora Consejera, porque usted ha sido la protagonista última de esta estafa política a la provincia de Huelva. *Diario de Sesiones*, 2 de septiembre de 2009, respuesta de usted a este humilde diputado donde decía textualmente: «Antes de que acabe el año —el 2009— va a tener la ciudadanía de Huelva una cumplida respuesta al respecto y en los presupuestos de 2010 va a aparecer».

Voy más allá, señora Consejera. Respuesta parlamentaria también suya del día 3 de febrero de 2010, donde dice textualmente: «El pasado 14 de diciembre

de 2009, la Consejería de Obras Públicas y Transporte presentó la propuesta definitiva para la conexión sur metropolitana de Huelva. Propuesta definitiva. La propuesta presentada, seleccionada de entre las alternativas estudiadas en el anteproyecto, presenta una longitud de 7.894 metros, de los cuales 4.625 discurren sobre estructuras elevadas, mientras que el resto corresponde a secciones sobre relleno de tierra. Además, la infraestructura contará con una plataforma central reservada para el transporte público. El presupuesto asciende a 265 millones de euros».

Oiga, ¿y esto qué tiene que ver con un proceso participativo que abre usted como si no hubiera absolutamente nada, cuando lo que procedería, ya, sería la licitación y la aparición en los Presupuestos Generales de la Junta?

Pero mire, señora Consejera, se lo voy a poner fácil si de verdad..., para que no estemos ante criterios subjetivos de que usted miente, yo miento, ustedes mienten, nosotros mentimos... Yo se lo voy a poner muy fácil. Los números y el proyecto terminado, dice usted que ascienden a la cantidad de 265 millones de euros en respuesta parlamentaria del día 3 de febrero de 2010, con registro en esta Cámara número 1.318. Dado que es una obra que anuncia el señor Presidente anterior, señor Chaves, en el año 2007, señora Consejera, y aquí usted juega con ventaja —y termino, señor Presidente—, usted sí conoce los Presupuestos de la Junta de Andalucía para el año 2011, porque están a una semana de su presentación aquí, en esta Cámara. Este diputado, naturalmente, no conoce esos presupuestos ni conoce en concreto los de su Consejería.

Señora Consejera, si en los presupuestos de 2011 usted ahora, en estos momentos —usted ya los conoce y podría incluso hacerlo—, me demuestra documentalmente, demuestra aquí ante esta Comisión y ante esta Cámara que en los presupuestos de 2011 va a haber consignación presupuestaria en la cantidad puesta por usted en respuesta parlamentaria y en la que se estima la totalidad del proyecto para la ejecución de los puentes de Punta Umbría, yo, en estos momentos presento mi dimisión como parlamentario, si usted documentalmente acredita tal significación en los Presupuestos de 2011.

Si es así, daría por bien empleado el abandono de mi acta de parlamentario. De lo contrario, sencillamente me ratifico en que los puentes de Punta Umbría, hasta ahora, han constituido una estafa y un fraude político a la provincia de Huelva por parte del Gobierno al que usted representa.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Como sabe bien usted, no coincido en nada, en absoluto, en nada con su señoría.

Y le tengo que decir que la Universidad de Huelva y la Universidad de Córdoba han llevado a cabo un proceso participativo muy importante, que nunca se había dado en Huelva en relación a ningún proyecto. Han hecho un trabajo de rigor y de seriedad y están redactando el informe final con los resultados obtenidos fruto del diálogo constructivo que se ha mantenido a lo largo de todo el proceso con las instituciones y los colectivos.

Entre usted y yo hay una diferencia abismal que se ha puesto de manifiesto en su intervención. Usted no cree ni quiere la participación ciudadana, y yo creo en la participación ciudadana, porque quiero oír a los colectivos, quería oír, como lo he hecho, a los ayuntamientos y porque creo en las ciudadanas y ciudadanos.

A ustedes no les importa la ciudadanía y no quieren que participen. Cierran las puertas a la participación. Hay otro modelo diferente y distinto, que abre las puertas a la participación, porque cree en los colectivos, en los ayuntamientos y en los ciudadanos. Y es el que hemos llevado a cabo. Y, curiosamente, en estas mesas informativas deliberativas, han estado ayuntamientos de Gobiernos del Partido Popular. Por lo tanto, no sé por qué les molesta tanto el proceso de participación ciudadana abierto.

En una intervención que usted sabe, exactamente igual que yo, es extraordinariamente sensible, desde el punto de vista medioambiental, en un espacio con una conexión que queremos que sea referente de la sostenibilidad y que debemos escuchar a todo ayuntamiento, colectivo y ciudadanía para, lógicamente, que el proyecto responda a una voluntad y vocación colectiva, porque se va a hacer realidad este proyecto en la ciudad de Huelva.

Y en ese contexto, pues no me extraña que usted quiera despreciar, por una parte, el trabajo de la universidad, la Universidad de Córdoba y la de Huelva. Usted le da un manotazo y lo tira por el precipicio.

Por otra parte, despreciar la participación de los colectivos y de los ayuntamientos. Ayuntamientos a los que, lógicamente, como no podía ser de otra manera, le hemos pedido su opinión, su participación activa y queremos tener en cuenta aquello que han venido proponiendo, y a los colectivos.

Eso es lo que hemos hecho y le voy a decir algo más. Cuando el anteproyecto esté totalmente cerrado, con todo lo que hemos recogido del proceso participativo y salga información pública —toda información pública de nuevo es hablar de participación— debe quedarle, señoría, esto absolutamente claro.

Y le voy a decir algo más. No voy a ser yo quien hable de lo que no corresponde, ni me corresponde, en

estos momentos, que son los Presupuestos para el 2011, por más que usted aquí comente de dimisiones o no dimisiones. Usted haga lo que quiera, lo que considere y le dé la gana. Pero lo que yo le voy a decir es que la conexión se va a realizar. Y me gustaría, además, que tuviera rigurosidad y seriedad y no pusiera en boca de otras personas lo que no dijeron así. El señor Chaves no dijo: «No soy Presidente», esto es verdad que lo dijo, claro, es que ya no es Presidente. Presidente es Griñán, José Antonio Griñán, por si usted no se había enterado todavía.

Pero hay una cuestión, el señor Chaves —y me puede usted enseñar las hojas de periódico que quiera—..., y yo pudiera requerirle algo que no voy a hacer, que es que lo lea usted en su integridad. Precisamente por respeto, como el señor Chaves ya no es Presidente, no quiso pronunciarse al respecto de una competencia que corresponde al Gobierno de Andalucía y no al Gobierno de España, que es del que él forma parte, precisamente.

Por eso no quiso hacerlo. Lo que yo le puedo decir hoy es que, aunque a ustedes les pese, les disguste y lo lamenten, va a haber conexión submetropolitana en Huelva. Y se va a hacer, como se ha dicho, desde el principio, con la colaboración público-privada que, por cierto, usted desconoce el proceso que lleva a cabo la colaboración público-privada y ha puesto su desconocimiento de manifiesto con las últimas palabras que ha dicho en su intervención al respecto. No tiene ni idea de cómo se lleva a cabo el proceso de colaboración público-privada, si no, no hubiera usted hablado en los términos que ha hablado de los presupuestos.

Y en ese contexto, pues le tengo que decir que lo que son capaces de hacer ustedes no piensen que somos capaces de hacerlo los demás. Si usted es capaz de estafar, de engañar, de mentir y de defraudar, allá usted. Desde luego, esta Consejera y ningún miembro del Gobierno de Andalucía somos capaces de hacer nada de eso, solamente servimos a los ciudadanos, y lo tenemos pero que muy claro, señoría.

8-10/POC-000707. Pregunta oral relativa a la implantación de la tarjeta única en el Consorcio del Transporte Metropolitano de Córdoba

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Siguiente... [*Rumores.*] Por favor, guarden silencio.

La siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión relativa a la implantación de la tarjeta única en el consorcio del transporte metropolitano de Córdoba.

Tiene la palabra el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, la constitución, hace unos meses, del consorcio del transporte metropolitano de Córdoba va a mejorar la movilidad en su área de influencia, facilitando a los ciudadanos el acceso a los servicios públicos, a la actividad laboral y, cómo no al disfrute de su ocio y de su tiempo libre.

La entrada en funcionamiento del consorcio y la implantación de la tarjeta única permitirán un uso más racional del transporte, mejorando los costes económicos, la rapidez, la comodidad y la seguridad.

Mi pregunta va dirigida a conocer para cuándo está prevista la implantación de la tarjeta única en este consorcio y qué mejoras lleva consigo dicha implantación.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, señorías, el Consorcio Metropolitano de Transportes del área de Córdoba va a dar servicio a 388.350 habitantes —es decir, el 49% de la población de la provincia—, lo integran 16 municipios. Va a comenzar su funcionamiento con 11 líneas metropolitanas.

Y hemos de decir que, en relación al consorcio, se está cumpliendo totalmente el programa de trabajo que, en el marco del propio consorcio, nos dimos. Y que ahora —precisamente ahora— comienza la fase de prueba de la tarjeta única, y la previsión es que la tarjeta del consorcio esté lista antes de que finalice el año. Queremos que para su uso en los autobuses urbanos metropolitanos esté lista para finales de noviembre, y, en los autobuses urbanos de Córdoba, para finales de año. Con esos tiempos trabajamos, que eran los tiempos comprometidos.

Y le diré que la tarjeta de la que hablamos es una tarjeta basada en la tecnología chip, sin contacto; que los usuarios que quieran hacer uso de esta tarjeta van a poder adquirirla en kioscos de prensa y en estancos de las 16 localidades que forman parte del consorcio, y también en la estación de autobuses de la capital; que para ello se han estado implementando cursos de formación e información, a quienes van a hacer la venta de la tarjeta, y estamos también trabajando para que, a corto, medio plazo, la tarjeta se pueda usar como un medio de pago en los trenes con destino a Rabanales.

Queremos que los estudiantes, que los jóvenes, tengan esa tarjeta y puedan llegar con ella hasta la Universidad de Córdoba, al igual que ya sucede con otros núcleos de cercanías de Renfe en otras áreas metropolitanas. Aquí queremos que nuestros jóvenes, con esa única tarjeta, lleguen a su universidad, lleguen a su facultad.

Le puedo decir que las mejoras que va a suponer la implantación de la tarjeta, por una parte, un ahorro notable, porque utilizando la tarjeta de transporte el coste del viaje se abarata respecto al coste de viaje actual en un 30% de media, y en los transbordos la bonificación que sostiene es aún mayor.

Hay que decir que esta tarjeta, en el trabajo que estamos desarrollando, se va a poder utilizar en todas las áreas metropolitanas de Andalucía con sistema tarifario integrado —hablamos de Almería, de bahía de Cádiz, de Campo de Gibraltar, Granada, Jaén, Málaga, Sevilla y muy pronto en Huelva—, que, formalmente, se va a proceder a la constitución del consorcio respecto del cual ya hicimos toda la firma de constitución los ayuntamientos y la Consejería. Vamos, por tanto, a un peldaño más para una tarjeta para Andalucía, y en ello estamos trabajando. Y, en concreto, la de Córdoba se va a poder utilizar en todos los trayectos en autobús que se realizan dentro del área metropolitana de Córdoba, con independencia de la empresa de transportes que preste el servicio. Además, la tarjeta no va a ser personalizada; por tanto, una misma tarjeta la pueden usar varios miembros de la misma familia, solo basta con tener que viajar y poner en uso la tarjeta.

Hay que decir que estamos ante un proyecto innovador, de desarrollo tecnológico y de fortalecimiento de integración, desde la movilidad sostenible del área metropolitana de Córdoba. Y, en ese tenor, yo le diré que completamos con Huelva todo lo que es la Red de Consorcios de Andalucía, que ya funciona en todas las áreas metropolitanas, y que, desde luego, está teniendo una gran aceptación porque cada día es más el número de usuarios y usuarias que utilizan el transporte colectivo de viajeros, donde estamos mejorando sustancialmente el servicio y estamos interviniendo para mejorar paradas y estaciones de autobuses en los distintos pueblos que integran los consorcios respectivos.

Así que nada más. Y muchas gracias, señorías.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Consejera. Es evidente que la implantación de esta tarjeta única va a incorporar

importantes mejoras tanto a nivel económico..., pero, sobre todo, a nivel de reducción de tiempos, y va a permitir que seamos cada vez más los ciudadanos que utilicemos el transporte público. En ese sentido, creo que es importante que, una vez superada —se puede decir— la fase provincial, el objetivo de la Consejería esté ya en que la tarjeta sea..., que la tarjeta pueda servir para el conjunto de todos los transportes públicos de Andalucía.

El caso de Córdoba yo creo que tiene especial significado, especial importancia, el que se incorporen los desplazamientos al Campus Universitario de Rabanales, porque son miles de estudiantes cordobeses los que, a diario, utilizan este servicio.

Y para terminar, señora Consejera, pues algo que no pudo ser en su día, pero que, seguramente, en la medida en que el consorcio está consolidado, pues, se podrá plantear.

Como usted bien sabe, el consorcio nace sobre la base del Ayuntamiento de Córdoba, en los ayuntamientos del entorno, según un estudio que se hace, hace ya varios años, pero se da la circunstancia de que algunos municipios, como el municipio al que yo pertenezco, el municipio de Adamuz, que, siendo las líneas de transportes conjuntas con las de Villafranca de Córdoba, en estos momentos se da la circunstancias de que el consorcio termina en Villafranca y no llega hasta Adamuz. Está planteado, a nivel de la delegación de Córdoba, que, lógicamente, para no entorpecer la constitución del consorcio en su día, se dejó pendiente el tema, pero que el Ayuntamiento de Adamuz, que lo tenía solicitado, se pueda incorporar al consorcio porque, como le decía, las líneas de transportes que van desde Córdoba a Villafranca de Adamuz es única, y no tendría sentido que el viajero que sale de Adamuz para Córdoba estuviera sometido a dos tarifas diferentes: una, hasta Villafranca, fuera de consorcio, y a partir de Villafranca, en consorcio.

En cualquier caso, como le decía, es un tema que se dejó en su día pendiente, por no retrasar la constitución del consorcio, y que estoy seguro de que, de manera inmediata, se podrá resolver.

Nada más, y muchas gracias.

8-10/POC-000747. Pregunta oral relativa al Programa de Rehabilitación Autonómica en la provincia de Cádiz

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cebrián.

A continuación, pasamos al siguiente punto: Pregunta relativa al Programa de Rehabilitación Autonómica en la provincia de Cádiz.

Tiene la palabra su portavoz, la señora Cuenca.

La señora CUENCA CABEZA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, no podía dejar pasar esta oportunidad para desearle muchísima suerte en su nueva responsabilidad. Desde luego, estamos seguros, desde el Grupo Socialista, de que usted será una gran Ministra para España. Y, en lo personal, pues decirle que la vamos a echar de menos, seguramente.

He aprendido mucho en estos meses que hemos trabajado juntas, y, la verdad, le deseo muchísima suerte porque, sin lugar a dudas, como le han dicho los compañeros que me han precedido en el uso de la palabra, sus éxitos no serán otros que los éxitos de nuestro país e irán en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas.

Por tanto, dicho esto, voy a seguir con el orden del día.

En relación a la pregunta que el Grupo Socialista le plantea hoy en el marco del Plan Concertado, estamos hablando de las políticas y programas de rehabilitación de viviendas en la provincia de Cádiz.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que la rehabilitación, señora Consejera, es, sin lugar a dudas, una de las apuestas más importantes que ha llevado a cabo la Administración andaluza —y está llevando a cabo—, que siempre ha sido consciente de lo importante que es la rehabilitación en el desarrollo urbanístico de nuestras ciudades.

Desde su Consejería, y a través de la rehabilitación, se pretende la consecución de varios objetivos, entre los que nosotros, señora Consejera, destacaríamos uno fundamental, que es facilitar el acceso a una vivienda digna y asequible. Ese es el propósito de la Ley de Derecho a la Vivienda, que hemos aprobado en este Parlamento y que está poniendo en práctica el Gobierno andaluz.

La política de rehabilitación de viviendas se ha dirigido en estos años a personas con un perfil económico de renta baja, en barriadas, en pueblos y en la ciudad. Pero no estamos hablando solo, señorías, de colectivos sociales con menor nivel de recursos, sino que estamos hablando de colectivos sociales con problemática social y, en algunos casos, en situación de exclusión. Y digo esto, señora Consejera, porque hemos podido observar cambios importantes en algunos barrios —grandes cambios—, en barrios de mi provincia, e incluso de mi propio municipio, que han sufrido una importante transformación desde un enfoque integral.

Ese planteamiento integral, que conlleva actuaciones en servicios sociales, sanitarios, educativos..., con

construcciones de guarderías o mejoras de equipamiento del entorno, se ha puesto en marcha gracias a las políticas de rehabilitación de la Junta de Andalucía, la que se está llevando a cabo a través de las oficinas de rehabilitación.

Y no me quiero extender demasiado, pero también me gustaría destacar, Consejera, que en estos momentos, tan difíciles para el sector de la construcción, sabemos que la apuesta por esa línea de trabajo favorece la generación de empleo, y favorece claramente a las pequeñas y medianas empresas, que no hay que dudar que poseen un alto nivel de especialización.

Por tanto, Consejera, cuando hablamos de rehabilitación —ya lo ha dicho usted en más de una ocasión en esta Comisión— estamos hablando de sostenibilidad, de eficiencia energética y de accesibilidad; en definitiva, de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.

A través del Programa de Rehabilitación Autonómica se ofrecen ayudas a familias con recursos limitados, para que puedan adaptar sus viviendas en aquellos municipios declarados de rehabilitación autonómica, y es aquí donde los ayuntamientos juegan un papel importante gestionando las ayudas que reciben de la rehabilitación.

Hoy al Grupo Parlamentario Socialista nos gustaría que nos hablara concretamente de la provincia de Cádiz, donde se ha realizado un trabajo muy importante por parte de la Delegación de Obras Públicas y Vivienda, y nos gustaría que nos informara sobre este tipo de ayudas que reciben los ayuntamientos que se acogen a este programa, y cuáles son los ayuntamientos que reciben las ayudas en la provincia de Cádiz y que repercuten directamente en los vecinos y vecinas de nuestros municipios.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cuenca.
Señora Consejera, tiene la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, una pequeña cuestión que he de comentarle, que bien lo sabe, pero ha debido ser un pequeño error: Los ayuntamientos no reciben ellos directamente la cuantía correspondiente a la rehabilitación autonómica. El programa de rehabilitación autonómica ofrece ayudas a familias con recursos limitados para que promuevan obras de conservación y mejora de sus viviendas en los municipios que previamente hayan sido

declarados de rehabilitación autonómica, propiciando la integración social y el mantenimiento de la población en su residencia habitual.

Como saben sus señorías, las actuaciones de rehabilitación autonómica tienen unas características muy concretas. La familia debe ser propietaria, residente en la vivienda o inquilinos con autorización; los ingresos familiares de la persona promotora no deben ser superior a 2,5 veces IPREM, y, como les he mencionado, actuamos en municipios que hayan sido declarados como municipios de rehabilitación autonómica. El presupuesto máximo de ejecución material de las obras es de 12.000 euros, cuando las obras no afectan a la estructura, o de 18.000 euros en el resto de los casos.

Hay que decir y señalar que el programa de rehabilitación autonómica de vivienda está dando muchos y buenos resultados en Andalucía. Entre 2008 y 2009 hemos programado cerca de veintiséis mil actuaciones en materia de rehabilitación y comprometido un presupuesto de 154 millones de euros.

Respecto a las programaciones de 2008 y 2009, hay que decir que fueron calificados como municipios de rehabilitación autonómica todos los municipios que así lo solicitaron, también en la provincia de Cádiz. Las obras de rehabilitación en la provincia de Cádiz en relación a los años a los que le he hecho referencia están iniciadas en un total de 212 viviendas en Ubrique, Villaluenga del Rosario, Benaocaz, Villamartín y Vejer; hay 10 nuevos proyectos de Zahara de la Sierra, Grazalema, El Bosque, Benalup, Medina Sidonia, Algodonales, Algar, El Gastor, Rota, pedanías de Jerez —Guadalacacín, Albarizones, El Portal, Mesas de Asta, Lomopardo, Mesas de Santa Rosa, La Corta, Nueva Jarilla, Cuartillos, Torre Melgarejo y La Pacheca, un total de viviendas con proyectos entregados de 498, y de aquí a final de año se van a entregar también seis municipios más: Tarifa, Castelar, Barbate, Conil, pedanías de Jerez, como Estella, La Ina, La Barca de la Florida, El Torno o Torrecedra, y en Sanlúcar. Total, 244. Es decir, las obras de 742 viviendas van a iniciar antes de final de año su curso, y tenemos que sumarlas a las viviendas que ya están en ejecución. Estamos hablando de casi mil viviendas, novecientas cincuenta o novecientas sesenta viviendas.

También hay que decir que en esta misma semana la Delegación Provincial de la Consejería en Cádiz ha entregado 71 proyectos de rehabilitación autonómica a vecinos de pedanías jerezanas, y, desde luego, tenga por seguro que la rehabilitación es uno de los pilares esenciales de la política de viviendas desde una doble vertiente, desde una doble mirada. Por una parte, porque mejora las condiciones de vida de los ciudadanos y de las ciudadanas en el lugar en el que siempre han vivido y han estado, y fijamos población que quiere mantenerse en ese lugar y seguir relacionándose con el entorno de siempre, y, por otra parte, porque la rehabilitación es una fuente de generación

de empleo para las pequeñas y medianas empresas, algo esencial y fundamental también en estos momentos de que estamos hablando, y, por tanto, va a seguir siendo una línea prioritaria en el ámbito del Gobierno de España y una línea prioritaria para la Consejería de Obras Públicas y Vivienda por todo lo que acabo de referenciarle.

Y muchas gracias, señoría, por sus palabras. Para mí —y le he dicho—, ha sido un honor trabajar con todos ustedes, y, desde luego, aprender mucho y bueno de vosotras y de vosotros.

Así que, de corazón, también muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señora Cuenca.

Bueno, pues también me van a permitir, antes de suspender la sesión, un minuto para despedir a la señora Consejera, en nombre de la Mesa y creo que también que en nombre de todos los diputados, agradecerle su dedicación y agradecerle las atenciones que han tenido permanentemente con nosotros. Estamos convencidos de que lo va a hacer muy bien, va a acertar en sus decisiones, y con suerte, que también la necesitamos, seguro que va a ser bueno para los españoles y para los andaluces. Enhorabuena y que tenga mucha suerte.

Muchas gracias.

[Receso.]

8-09/PNLC-000408. Proposición no de ley relativa a la inclusión en el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del estudio de la situación del paso a nivel del punto kilométrico 12/430 de la línea ferroviaria Almendricos-Águilas, ubicado en el término municipal de Pulpí, Almería

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, si les parece oportuno, vamos a continuar con el orden del día previsto, y pasaríamos a debatir las proposiciones no de ley en comisión comenzando por la primera, que es relativa a inclusión el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del estudio de la situación del paso a nivel del punto kilométrico 12/430 de la línea ferroviaria Almendricos-Águilas, ubicado en el término municipal de Pulpí.

Para su presentación tiene la palabra la señora Navarro, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora NAVARRO RODRÍGUEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, voy a ser bastante clara y concisa en la presentación de esta iniciativa del Grupo Socialista, porque creo que es una iniciativa en sí misma positiva para la provincia de Almería, pero que además incluye y contiene, y no podemos obviarlo, un componente de simbolismo importante. Y es que por reducir ese texto, ese tenor literal del texto de la iniciativa que ha leído su Presidente, como corresponde, por reducirlo a lenguaje coloquial que todo el mundo pueda comprender, y para que se pueda también asimilar ese importante componente simbólico, no pedimos más que un hecho tan importante como que se suprima el último paso a nivel en la línea ferroviaria que atraviesa la provincia de Almería. Y, por tanto, para nosotros no solo es importante en cuanto a la seguridad de ese paso a nivel de todos los usuarios que tienen que utilizarlo día a día, sino que además como representante de la provincia de Almería nos parece muy simbólico que el último de los pasos a nivel que todavía no estaban incluidos en cuanto a los estudios de supresión del Ministerio, pues, se pueda incluir.

Por tanto, la petición es bastante sencilla, y es que solicitamos al Gobierno de la Junta de Andalucía que, a su vez, inste al Gobierno de España a que incluya este paso a nivel del punto kilométrico 12/430 en los estudios para que se pueda suprimir en los próximos tiempos, dentro, como saben sus señorías, del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes que es el que tiene esta previsión hasta el año 2012.

Saben perfectamente sus señorías que la eliminación de los pasos a nivel en todo el territorio nacional, que son muchos, es un elemento fundamental para garantizar la seguridad de los ciudadanos y las ciudadanas. Y en ese contexto, siendo muy conscientes de esa circunstancia, desde el Ministerio de Fomento, a nivel nacional, se aprobó una planificación que va desde el año 2005 hasta el año 2012, en la cual se clasificaban los pasos a nivel existentes todavía en España en tres grandes grupos: desde los de mayor nivel de peligrosidad, por los datos y las estadísticas, y que, además, clasificaron los propios técnicos con informes suficientemente avalados y rigurosos, a los que eran de segundo riesgo o de riesgo medio, y, por último, los de tercer riesgo o menor riesgo.

Evidentemente, con esa clasificación se hizo una previsión temporal, de tal modo que los primeros que se suprimieran, como es lógico, eran los de mayor riesgo, posteriormente, los de riesgo medio y, en último lugar, los de tercer riesgo o riesgo menor.

En esa última clasificación se encuentra este paso a nivel de este punto kilométrico de Pulpí, ya que los otros cuatro restantes que también atraviesan ese término municipal estaban ya incluidos en la planificación del Ministerio de Fomento por estar clasificados como de segundo riesgo.

Por tanto, señorías, se trata de adelantar algo que, evidentemente, iba a hacer el Gobierno de España, pero que, como solemos decir coloquialmente, lo que abunda no daña, y, por tanto, creemos que es importante que se dé ese paso y que, sobre todo, se visualice por los ciudadanos de Almería ese gesto, tanto de la Junta de Andalucía como del Gobierno de España, por mejorar las infraestructuras, en este caso ferroviarias, y, sobre todo, seguir avanzando en la seguridad de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Evidentemente, como podrán comprender sus señorías, esperamos y confiamos en el apoyo del resto de grupos parlamentarios para esta iniciativa, porque creemos que, ante todo, es buena para los ciudadanos de Almería, para los ciudadanos de Pulpí, para los vecinos y vecinas de todos los términos municipales cercanos que también atraviesan ese paso a nivel a diario, y, por tanto, no podemos más que esperar que los grupos parlamentarios se sumen y apoyen esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Navarro.
Señor Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Sí. Gracias, señor Presidente.
Para decir de manera sencilla que nosotros apoyamos la iniciativa porque está perfectamente justificada.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.
Señor Torres, por favor.

El señor TORRES LÓPEZ

—Sí. Gracias, señor Presidente.
Señora Diputada, en todo caso, no eliminación; en todo caso, mejor señalización del paso a nivel.
Mire, yo creo que debería de... Ha hecho parte del resumen de lo que son los pasos a nivel, pero creo

que debería de saber que los pasos a nivel están clasificados convenientemente en categorías A, B, C, D y F, en seis. Y dentro de esas seis categorías, como bien ha dicho usted, se califica el riesgo: riesgo uno, dos y tres.

Pero, mire, ya en el plan de seguridad recogido en el PEIT hay dos cuatrienios, 2005-2008, donde el objetivo era la supresión de los de mayor riesgo que estuviesen dentro del entorno urbano; y otro periodo, 2009-2012, que se llevarían a cabo las actuaciones en el resto de los pasos comprendidos en riesgo uno y dos fuera del entorno urbano. Y en el resto, de nivel 3, que es al que estamos haciendo mención en este caso, se llevaría a cabo la mejora en la señalización.

Pero, mire, señora diputada. En enero de 2009, se aprueba por parte del ayuntamiento un estudio previo del principal, del que está catalogada la actuación inminente dentro del PEIT, puesto que es de riesgo uno y está dentro del núcleo urbano. Aparte de instar al Gobierno a que actúe sobre el que estamos debatiendo, debería también instar a que acelere la supresión, que en este si correspondería utilizar esa palabra, del que hay dentro del casco urbano, que, como bien le digo, fue aprobado por unanimidad el estudio informativo por parte del ayuntamiento, además que es preceptivo para su posterior eliminación.

Pero, mire, hay más, sobre la cuestión que estábamos debatiendo en esta Comisión. Y es que la diputación, la misma cuestión que trae usted aquí, la aprobó en diciembre..., en octubre del 2009, aprobó una moción en el mismo sentido, instando al Gobierno a la eliminación del paso a nivel del punto kilométrico 12/430.

Yo, señora diputada, le diría que, bueno, que es obvio que aquí podemos traer cualquier cuestión que entendamos necesaria para nuestra provincia. Pero yo me pregunto: ¿Es que el señor Usero, el candidato a la alcaldía de Almería, no tiene credibilidad, que debemos en segundas volver a instar por la misma cuestión al Ministerio? Yo entiendo que se debería de entender que, si ya la diputación ha hecho la instancia, creo que no deberíamos de seguir incidiendo en la misma cuestión, a no ser que al señor Usero no le presten la atención necesaria.

Pero, es más, en diciembre del 2009 se publica por el Ministerio de Fomento el tramo Lorca-Pulpí, donde ya ahí vienen recogidas las modificaciones que se van a llevar a cabo en torno a todas las supresiones del paso a nivel.

Pero, mire, yo le haría... Porque hace mención, y en eso yo coincido con usted perfectamente al ciento por ciento, y vamos a coincidir siempre en este aspecto. Pero habla usted de seguridad, y está usted instando al Ministerio de Fomento a que lleve a cabo la supresión del paso a nivel en aras de mejorar la seguridad de los vecinos de Pulpí y de todos los que usan esa carretera. Pero, mire, hablando ahí, y al paso, lo que debería de procurar... Y ahí si tiene usted competencias directas

puesto que forma parte del Gobierno que está llevando a cabo la actuación, y es en la carretera, en la carretera que se está arreglando entre Huércal-Overa y Pulpí; una carretera que hoy sí es verdad que crea peligro para todos los viandantes, y, además, como recoge la situación de la carretera, es utilizada por más de 5.000 vehículos a diario. Una obra que fue licitada hace dos años, que el período de ejecución eran 26 meses, y que a fecha de hoy está bajo mínimos. Donde se hacía mención a que iba a suponer trabajo para 236 personas, y yo creo que si hoy, día 20 de octubre, hay una docena de personas será todo [...].

Quizás, en aras de esa mejora de la seguridad, cabría preguntarle usted a su Gobierno el porqué esa carretera sigue el ritmo que sigue. Lo mismo es que la empresa concesionaria no cobra y está bajo mínimos. ¿Vale?

Como estamos hablando de ferrocarriles, y yo me he salido un poco por la tangente, también cabría preguntarle que si realmente en aras de esa seguridad ferroviaria por parte de los vecinos, por donde atraviesan las vías es tan preocupante para ustedes, cabría preguntarse el porqué se eliminó del presupuesto de la Junta una partida de casi seis millones de euros que ha estado manteniéndose varios años en el presupuesto. Porque creo que debería saber que en la eliminación de los pasos a nivel participa tanto el Gobierno central, a través de Fomento, del PEIT, y las distintas administraciones, y la financiación es 80-20, dependiendo de a quien pertenezca la vía que lo cruza.

Pero, mire, ya que vamos a estar, porque vamos a estar, le digo, y me miento yo también representando a mi grupo, ya con esas palabras creo que le adelanto que nuestro voto va a ser favorable, o sea, que nos vamos a sumar a esa instancia que quiere hacerle al Gobierno, cabría también recordarle, porque en los Presupuestos de 2005 el Gobierno, el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, contempló para el PEIT, para la supresión de barreras de pasos a nivel, contempló una partida de 3.560 millones de euros, para los dos períodos que yo he mencionado antes, 2005-2009 y 2009-2012. Y cuando la ministra presenta el plan, de una sola tacada, lo deja en 1.320 millones, ¿vale? Y a fecha de hoy, de esos 1.320 millones, en los períodos que yo anteriormente le he remitido, pues, posiblemente, no llega al 50% de ejecución. O sea que hay que instar al Gobierno a que solucione el paso a nivel del cual estamos hablando, pero también que ejecute el plan en la totalidad, ¿vale?

Mire, decía usted, y voy a citar palabras suyas, y abro comillas: «Con la eliminación del paso a nivel de Pulpí conseguiremos contemplar..., completar la supresión de todos los pasos a nivel de la provincia». Mire, yo sí le pediría, señora diputada, que no confunda a los vecinos. Yo entiendo que estamos en vías, ya muy próximas, de elecciones municipales, y que hay que tratar de ayudar a los compañeros. Pero yo le pediría

eso, que no confunda a los vecinos, en este caso a los vecinos de Pulpí. O, por favor, no haga uso de la semántica, porque una cosa es lo que dice y otra cosa es luego la realidad, que es muy distinta.

En todo caso habrá una mejor señalización del paso a nivel del cual estamos hablando. Y yo le adelanto que el posicionamiento de nuestro grupo va a ser a favor, porque no seré yo personalmente, ni mi grupo, el que vote en contra de algo que suponga, aunque sea el beneficio para una sola persona de nuestra provincia, sobre todo, cuando contempla el interés general, en particular de Pulpí, pero yo creo que en general de muchos vecinos de la Comarca del Levante.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Torres.
Señora Navarro, por favor.

La señora NAVARRO RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Bueno, ha planteado el señor Torres muchas cuestiones, de diversa índole, y, desde luego, yo me planteo, hasta el momento en que ha desvelado el sentido de su voto, yo pensaba que es que iban a estar en contra. Porque, claro, para dar tanta vuelta y poner tantos problemas y tantos interrogantes y tantas dificultades para luego decir que van a estar de acuerdo con la iniciativa... Porque, claro, la pregunta era y es muy sencilla: ¿están usted de acuerdo, o no, con que se suprima el último paso a nivel, que no estaba previsto, el último que faltaba por prever, en la planificación del ministerio?, porque el nivel de peligrosidad es menor, no por otra cosa. ¿Están de acuerdo, sí o no? Esa es la pregunta.

A partir de ahí, yo no tengo ningún problema, señor Torres, al revés, señor Torres, y además, mientras tenga tiempo suficiente en cuanto a la moderación del uso del debate, yo puedo entrar en todos los temas que usted ha entrado. Lo que pasa es que me resulta un poco absurdo, o surrealista. Pero, bueno, entremos en materia. Porque usted ha planteado unas cuantas cuestiones bastante curiosas.

Para empezar, habla usted de que lo ha pedido la Diputación y que por eso, pues ya no hace falta que lo pida nadie más. Bueno, yo no sé si usted conoce que el Plan de Seguridad de los Pasos a Nivel, que está incluido dentro del PEIT, fue presentado en el año 2005 por la Ministra de Fomento, y tiene una previsión, como le he dicho antes, temporal de ocho años, de 2005 a 2012, con una inversión concreta. Y de esta inversión, que se la voy a dar, 1.320 millones de euros, el 80%

de esa inversión la realiza directamente el ministerio y el otro 20% las comunidades autónomas afectadas. Es decir, claro que tiene mucho que decir el Gobierno de la Junta de Andalucía y este Parlamento, por supuesto que sí. Y, de todas formas, también se lo diré, porque estoy convencida de ello, lo que abunda no daña, señor Torres, que lo haya pedido la Diputación no es excusa o inconveniente para que lo pidamos también desde aquí, si hace falta.

Y por supuesto que nosotros pensábamos y seguimos pensando que sigue siendo interesante ese planteamiento. Y no mezcle usted con que si el Presidente de la Diputación ahora es nuestro candidato en la capital, o no lo es, porque es que no tiene nada que ver. De hecho, abunda más en mi planteamiento, porque estamos hablando de que es candidato de la capital, pero sigue planteando cuestiones importantes para la provincia de Almería, porque sigue trabajando también para la provincia de Almería, en este caso para un municipio como el de Pulpí.

En fin, que es que es tan surrealista y tan extraño todo, señor Torres, que me parece un poco raro tener que estar hablando de todo esto para luego votar que sí. Para luego votar que sí todo.

Pero, en fin, quería también plantearle... Porque me dice que lo que hay que hacer es trabajar en la seguridad de las carreteras y no tantas iniciativas aquí. Bueno, yo le quiero decir que se está trabajando en la seguridad de esa vía y de todas las del término municipal de Pulpí. Que, por cierto, usted me hablaba de que los otros pasos a nivel, poniendo en duda que si se va a hacer o no se va a hacer, bueno, es que ya se lo he dicho, que están planificados para que se supriman los cuatro restantes pasos a nivel que hay en Pulpí. Y en el resto de pasos a nivel están en marcha las actuaciones encaminadas a la supresión de los 22 pasos a nivel que estaban previstos en esa planificación, señor Torres. De los cuales, 7 ya están en fase de proyecto y los otros 15 en fase de estudio. Evidentemente, si usted prefiere que la Administración se salte los procedimientos, pues, así desde luego que se hace más rápido, pero se hace de forma ilegal, señor Torres. Habrá que seguir los procedimientos, habrá que seguir los informes técnicos y habrá que hacer las cosas como está previsto en nuestra legislación. Y si alguien tiene otra opción, pues que la plantee.

Y por hablar de la seguridad de las vías, como le decía, se está trabajando en esa seguridad de esa vía, de esa carretera. Usted plantea que se ha retrasado. Y yo le puedo decir que probablemente, probablemente haya sufrido algún retraso. Y yo le digo, porque, claro, si cito a cualquier miembro del Gobierno de España, o de la Junta de Andalucía, puede decirme que es que nos citamos a nosotros mismos.

Yo le voy a leer unas palabras que seguro que a usted le resultan conocidas, o, si no, pues sería preocupante, preocupante para ustedes. Abro comillas,

señoría: «Personalmente, pienso que en materia de plazos hay que ser posibilistas siempre. Las circunstancias económicas que condicionan una política de medio y largo plazo, como la política de infraestructuras, exigen contemplar deslizamientos temporales impuestos por el ciclo económico». ¿Sabe quién dice esto, y quién lo dice el 15 de octubre de 2010, no lo dice hace cuatro años, lo dice exactamente hace cinco días? Lo dice el señor Francisco Álvarez Cascos, ex Ministro de Fomento, ex gran Vicepresidente del Gobierno de España y futurible candidato por decisión de la mano divina del señor Rajoy.

En fin, que, cuando se está gestionando una obra pública, señor Torres, salvo que nos lancemos todos a la demagogia y al populismo, siempre, siempre se puede producir algún tipo de retraso, que no es lo deseable, por supuesto que no, pero que lo más honesto es decirles a los ciudadanos las cosas claras y, por supuesto, si está trabajando en esa vía, se va a garantizar la seguridad en esa vía y se va a suprimir, cuando se cumplan los plazos y cuando se cumplan los requerimientos legales, ese paso a nivel.

Y yo quiero terminar de forma positiva. Me alegro, me alegro profundamente de que todos los grupos vayamos a votar positivamente, vayamos a votar por unanimidad una iniciativa que lo único que hace es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Almería.

Muchas gracias.

8-10/PNLC-000221. Proposición no de ley relativa a la construcción de un paso subterráneo bajo la línea del ferrocarril convencional Madrid-Sevilla, a su paso por Lora del Río, como sustitución del paso a nivel de Hytasa

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Navarro.

Pasamos, a continuación, a la segunda proposición no de ley, relativa a la construcción del paso subterráneo bajo la línea de ferrocarril convencional Madrid-Sevilla, a su paso por Lora del Río, como sustitución del paso a nivel de Hytasa.

Tiene la palabra..., ¿la señora Martínez? Adelante.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidente.

Paradojas de la vida, volvemos a traer un paso a nivel, en este caso por unas circunstancias bien diferentes, por un paso a nivel ferroviario que hace un par

de años fue sustituido totalmente, en su totalidad, efectivamente por la seguridad de los ciudadanos y vecinos de la vecina Lora del Río, en Sevilla, pero que..., bueno, pues, ante el proyecto que se desarrolló por parte de ADIF, lo que ha creado ha sido una barrera insalvable dentro del municipio. Una barrera, un obstáculo que ha supuesto la división del municipio en dos. En vez de plantear una supresión del paso a nivel mediante el planteamiento de que se garantizara la conexión de la trama urbana del municipio de Lora del Río, pues, lo que se hizo fue, sencillamente, eliminar ese paso que ya venía siendo, por la vía de hecho, eliminado desde doce años atrás, poco a poco, desmantelando las barreras automáticas, después las traviesas, etcétera, hasta que, hace dos años, en diciembre de 2008, el paso se cerró mediante una obra que —como digo— lo que ha supuesto ha sido un muro insalvable para los vecinos de Lora del Río.

Es una demanda que ha generado un interés tan grande de los vecinos de Lora que han formado una plataforma para defender el que haya un paso subterráneo bajo esta vía ferroviaria. Se trata de la construcción del paso subterráneo para vehículos y personas, que es necesario hacer a través de la línea de ferrocarril convencional Madrid-Sevilla, en la confluencia de la calle Piora y calle San Vicente con el trazado de la vía pecuaria Cañada Real del Mármol, en dirección al cementerio municipal de Lora del Río.

Como digo, es un proyecto de suma importancia para esta comunidad, para esta localidad, ya que la supresión del antiguo paso a nivel por motivos de seguridad lógicos ha propiciado un grave problema de movilidad para el conjunto de la población, sobre todo en lo que se refiere al acceso desde el núcleo urbano al cementerio de la localidad y los barrios ubicados al norte de este municipio, los barrios de Nuestro Padre Jesús, La Petra y El Barrero.

Además, nosotros creemos que la ejecución de este paso solucionaría el alto grado de embotellamiento que sufre la circulación de vehículos en el tramo urbano que discurre por la avenida Antonio Machado, avenida de Prim, Marcos Urbaneja y avenida de La Campana, al disponerse de un nuevo acceso de entrada y salida, precisamente, por la zona de mayor expansión del núcleo urbano de Lora del Río.

Además, es un proyecto, esto que estamos hablando, este paso subterráneo, es un proyecto contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana aprobado en la localidad de Lora del Río.

Por todos estos motivos, y ante reuniones que hemos mantenido con esta plataforma, y ante las acciones que por parte de nuestro grupo en Lora del Río, nuestro grupo municipal, con su concejal a la cabeza, Pilar Pasada, Emilio, etcétera, pues, nosotros queremos hoy traer la reivindicación, la inquietud de esta plataforma ante el paso del tiempo y ante la urgencia que para los vecinos supone el reanudar este paso necesario

que, en muchos casos, hace a personas mayores, personas de edad, pues, tener que recorrer kilómetros para, sencillamente, pues ir al cementerio.

Estamos hablando de que estamos en un momento en el que, bueno, pues la construcción de un paso subterráneo no supone ningún problema técnico, en absoluto, sino que simplemente es una cuestión de voluntad política que tendría que haberse hecho inicialmente así, cuando se suprimió el paso a nivel, pero que, lógicamente, lo que hay es que restablecer este proyecto, intentar solucionar un problema para estos vecinos.

Por eso nosotros creemos que el Partido Socialista debería apoyar esta iniciativa. Espero que la apoye, porque nos consta que es un problema de todos los vecinos. La plataforma no se significa por ningún color político, y, por lo tanto, ojalá que de esta Comisión salga esta iniciativa con el impulso de todos los grupos. No puede haber una iniciativa más apolítica que el lograr un paso para los vecinos, que puedan recobrar la movilidad a través del municipio. Por eso nosotros lo que pedimos en esta iniciativa es impulsar desde esta Comisión parlamentaria un acuerdo con ADIF para la redacción, a la mayor brevedad, del proyecto de ejecución del paso subterráneo a través de la vía del ferrocarril Madrid-Sevilla, en el punto de la confluencia de la calle Camino Piora San Vicente, con el trazado de la vía pecuaria Cañada Real del Mármol.

En segundo lugar, solicitamos instar a la Consejería de Medio Ambiente a que, por la vía de urgencia, se proceda a la delimitación y deslinde de la vía pecuaria Cañada Real del Mármol, en el tramo comprendido entre la intersección de la citada vía pecuaria con la carretera A-431, a la altura del cementerio municipal de Lora del Río y la línea del ferrocarril convencional Madrid-Sevilla.

En tercer lugar, solicitamos que, igualmente, por la vía de urgencia, se solicite a la Consejería de Medio Ambiente la autorización para la ocupación de los terrenos necesarios para la vía pecuaria Cañada Real del Mármol, que serán afectados por la ejecución del proyecto del paso subterráneo que unirá la mencionada vía con las calles Piora San Vicente del núcleo urbano de Lora del Río.

Y en último lugar, y no menos importante, concretar la programación de la ejecución del paso subterráneo del núcleo urbano de Lora del Río con cargo a los fondos de inversiones del Ministerio de Fomento, de la Junta de Andalucía y de las administraciones implicadas.

Con esta iniciativa, simplemente nos hacemos eco de lo que es una necesidad en el municipio de Lora, de lo que la plataforma vecinal pro paso a nivel de Hytasa nos ha planteado en las reuniones que hemos mantenido con ellos, lo que nos consta que, además, ha planteado a los otros grupos políticos, de los cuales ha recabado también el apoyo, y, por lo tanto, pues,

solicito que en esta Comisión se tenga a bien aprobar esta iniciativa, por el bien de los vecinos de Lora.

Nada más, y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señor Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Nosotros sí hemos tenido mucho que ver en que se creara y en la movilidad de esa plataforma. Conocemos el tema perfectamente. De hecho, hubo una manifestación el día 8 de mayo. Después lo presentamos también, a iniciativa nuestra, en el ayuntamiento, el día 17; el 26 lo planteamos en la diputación. Y a nosotros nos parece que es vital que eso salga adelante. Yo creo que hay consenso social de todos los grupos políticos, de todas las asociaciones de vecinos y de esta plataforma en concreto. Por tanto, nuestro voto va a ser favorable.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gordillo.

Señor Martínez, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MARTÍNEZ VIDAL

—Gracias, señor Presidente.

Bueno, creo que no está de más empezar recordando que lo que se persigue con esta iniciativa de impulso es algo que escapa a lo que es el ámbito natural de decisión de quienes son destinatarios de cualquier iniciativa de impulso en esta sede parlamentaria, que son el Gobierno andaluz y, concretamente en este caso, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Lo que se propone hoy es algo que tiene que decidir en última instancia la Administración central del Estado, el Ministerio de Fomento y, concretamente, el organismo a él adscrito, el administrador de infraestructuras ferroviarias, ADIF, que es algo que se reconoce en el propio texto de la iniciativa, pero que, como decía, creo que no está de más recordar.

Coincidimos, por tanto, en que aquello que cabe pedir de la Consejería es que haga esas gestiones de interlocución, intermediación con el Ministerio de Fomento, con ADIF, para que la redacción de ese proyecto, que creo que es una voluntad de todos, sea una realidad

más pronto que tarde. Y, en congruencia con ello, es por lo que el Grupo Parlamentario Socialista, a quien represento en este debate, ha registrado una enmienda congruente con el texto original, con el punto 1 de la parte dispositiva de la proposición no de ley, pero que en nuestra opinión, además, lo enriquece, aporta algún valor añadido por cuanto que pone en valor las gestiones que ya se han realizado —se indica que se prosiga, que se continúe con ella—; gestiones que la ponente ha omitido en la exposición de la iniciativa, yo creo que pese a conocerla, y que lo que nosotros queremos es destacar el papel protagonista que en ellas ha desempeñado, y seguirá desempeñando, como no puede ser de otro modo, el Ayuntamiento de Lora del Río.

Y fíjense que digo «el Ayuntamiento», no el Gobierno de Lora del Río, que tiene, efectivamente, un alcalde, un Gobierno socialista, al frente del mismo. Pero, como digo, me fijo en el Ayuntamiento porque ha sido voluntad de todos los grupos alcanzar una solución que dé respuesta a este problema que ciertamente existe en la población, y consideramos totalmente justificada y justa la petición que en este momento se realiza por la plataforma regional y por el conjunto de fuerzas sociales de la localidad.

Es cierto que allí existía un paso a nivel, sobre aquella vía férrea, que fue suprimido hace un par de años por voluntad no del Ayuntamiento ni de la Junta de Andalucía, que, aunque hubieran querido, no hubieran podido hacerlo por evidente imposibilidad competencial. El paso desaparece cuando, por motivos de seguridad —y esto es importante también recordarlo: lo ha dicho la señora Martínez—, Adif construye un muro de seguridad a lo largo de la vía férrea, en torno a la vía férrea.

Todo esto es cierto, y lo es también la necesidad objetiva de la población de atravesar por ahí, y no por otro sitio, la vía, para así acceder a las barriadas que se han citado, la de Nuestro Padre Jesús, la de El Barrero y la de La Petra, y, sobre todo, y sobre todo, al cementerio municipal. De hecho, como se recoge en la exposición —y lo ha mencionado la señora Martínez—, el vigente plan de ordenación urbana de la localidad prevé la ejecución de este paso subterráneo, tanto para personas como vehículos, con dos carriles para vehículos, uno en cada sentido, y aceras peatonales, que conectaría con la A-431 —que ha sido objeto de debate esta mañana esta vía—, atravesando lo que eran antiguos terrenos de Hytasa. Esto está cargado —esto no se ha dicho por parte de la señora Martínez ni se recoge en el texto de la iniciativa— al desarrollo del correspondiente sector urbanístico, a los servicios generales del mismo, y tiene un coste aproximado o evaluado de unos dos millones de euros.

Pero no quieran ver en mis palabras un reparo, una excusa en este sentido, a lo que se propone por la iniciativa, porque ya les he adelantado que nuestro propósito es alcanzar un consenso en lo esencial, y si hago mención a esos condicionantes urbanísticos, que

los hay, y a las obligaciones que al respecto incumben a unos y a otros, es para que se tengan en cuenta todos los elementos fácticos de la cuestión y de ese modo ser consecuentes con la responsabilidad de cada cual.

El Ayuntamiento, el Gobierno de Lora —y ahora sí me refiero al Gobierno de Lora—, no ha hecho para nada dejación de sus funciones. No es que la señora Martínez haya manifestado cosa así en la exposición, pero mucho me temo que algo dirá al respecto en el cierre de este debate. Le pese a quien le pese y lo diga quien lo diga, en ejercicio, por supuesto, de su derecho a la libre expresión —ejercicio legítimo—, lo diga el Grupo Popular, lo diga la plataforma vecinal o lo diga quien lo diga, la solución a este problema es una prioridad para el Gobierno local de Lora, para su Alcalde, Francisco Javier Reinoso, y para sus concejales. Y ahora sí, ahora sí —insisto—, sí me refiero al Gobierno local, al Gobierno socialista de Lora del Río: Es una prioridad para ellos. De hecho, el 6 de mayo de 2010, el Alcalde, Francisco Javier Reinoso, mantuvo una reunión con un alto cargo del Ministerio de Fomento, con el Subdirector General de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, una reunión en la que estuvo acompañado, además, del diputado provincial en infraestructuras de aquí, de la Diputación Provincial de Sevilla, de Francisco Díaz Morillo, y que no es una más sino de las múltiples gestiones que en ese sentido ha hecho el regidor loreño. Pero es que, fruto de esa reunión, he aquí un documento, fechado el 24 de mayo en Madrid, en el cual se manifiesta, —un documento de Adif, del Ministerio de Fomento— lo siguiente: «Le informo de que se va a proceder a incluir dicha actuación» —la de la construcción del paso a nivel, la del proyecto— «en la próxima encomienda al administrador de infraestructuras» —Adif— «con cargo al contrato-programa 2007-2010». Eso se ha manifestado también esta mañana aquí por la señora Consejera de Obras Públicas y Vivienda. Y ya les digo: El Ayuntamiento ha realizado una labor callada, huyendo de los focos que otros han perseguido, pero diligente, y esa es la consecuencia de esa gestión. Es lo que les estoy manifestando.

Pero es que, además, como decía, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda se ha involucrado directamente en la resolución de este problema, lo mismo que lo ha hecho la Diputación, en donde se ha aprobado, a nivel de su pleno, una declaración consecuente con lo que hoy se pide —lo ha hecho el pleno también, del Ayuntamiento—, y, además, la Diputación ha sufragado los costes de un estudio geotécnico, la Diputación Provincial de Sevilla, pues la Consejería también se ha implicado, se ha involucrado directamente y dan una respuesta a esta necesidad objetiva de la población loreña.

Su compromiso ha sido claro y ha sido explicitado en una recentísima visita que la Consejera hacía a la población de Lora con motivo de la entrada en funcionamiento de la nueva variante de la carretera A-431, y a la que se ha hecho alusión esta misma mañana. En esa visita, que

tuvo lugar el día 8 de los corrientes, el día 8 de octubre, tuvo ocasión de pronunciarse la Consejera en el Salón de Plenos manifestando que ya se habían mantenido varias reuniones técnicas y se estaba analizando cuál era la fórmula más adecuada para la ejecución. Se estaba a la espera de una reunión con el Presidente de ADIF para concretar definitivamente el proyecto, puesto que la Junta de Andalucía está intermediando entre el Ayuntamiento de Lora del Río y el Ministerio de Fomento para la ejecución de ese proyecto lo antes posible, y hoy mismo ha reiterado la señora Consejera —no sé si en ese momento estaba o no la señora Martínez en la sala— que ha hablado con el Director de Adif para que esto sea una prioridad, la ejecución, la solución a este problema, en los próximos tiempos.

Así que aquello que viene hoy a pedirnos el Partido Popular mediante esta iniciativa de impulso es algo en lo que las instituciones, el Ayuntamiento de Lora del Río, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, sin tener, como decía al principio de mi intervención, la decisión definitiva, la última palabra, por evidentes motivos de incapacidad competencial e imposibilidad competencial, se están involucrando y está siendo una prioridad en su gestión diaria. De ahí la enmienda que hemos propuesto y los términos en que ha sido redactada; es decir, para que se impulsen las gestiones que se vienen realizando para la consecución de ese objetivo.

Repáren en una cosa, señorías. La Consejería ha demostrado, con la apertura de esa variante de la A-431 —una inversión de 11,3 millones de euros—, su sensibilidad con los problemas de movilidad de la población de Lora del Río, a la que ha liberado del paso de unos cinco mil vehículos diarios por su casco urbano, con la consiguiente mejora de la movilidad y de la seguridad vial. Ahí tienen el aval de la credibilidad de las gestiones que la Consejería, de la que sido su titular prácticamente hasta hoy y con la persona que venga a sustituirla, harán de cara a dar respuesta a este problema. Ahí hay un aval de la capacidad de interlocución, de la solvencia demostrada con hechos.

Se ha hablado también de una pasarela que conectará con la variante y con el paseo que hay sobre el puente de hierro. Son hechos, y esto va a tener lugar durante 2011 —lo ha manifestado así esta mañana la Consejera—, son hechos, y es bueno recordar una vez más aquel refrán de «obras son amores y no buenas razones». Creo que al Partido Socialista, al Grupo Socialista, al Gobierno andaluz, los avala, en este sentido, la credibilidad que les proporcionan los hechos, y por eso nosotros solicitamos de la portavoz del Grupo Popular que acepte esa enmienda, manifestando que no votaríamos ninguno de los restantes puntos porque son cuestiones que son ajenas a lo que aquí se está ventilando. Son cuestiones relacionadas con la Consejería de Medio Ambiente, en un caso sobre una vía pecuaria que...

En cualquier caso, estamos hablando de cosas que quedaron en casco urbano, y por el que no ya no existe paso desde hace ya muchísimo tiempo. Y en cuanto al último punto, porque se pide ya que se concrete la ejecución. Si estamos pidiendo, en el punto primero, que se programe el proyecto, no vamos a pedir ya que se programe también la ejecución del mismo. Creemos que es incongruente. Por eso hemos planteado esa enmienda, e incluso estaríamos dispuestos a que por parte del Grupo Popular se nos planteara —termino ya, Presidente— alguna fórmula intermedia si no lo ven del todo claro, siempre en aras —que creo que ha quedado manifiestamente claro por parte del Grupo Socialista— de llegar a un acuerdo. Si no es así, entenderemos que quien quiere utilizar esto como ariete político de cara a la convocatoria electoral de 2011 es el Grupo Popular, y no quiere llegar a un acuerdo en la senda a que han llegado otras instituciones para dar una solución a esta demanda, como decía al principio, totalmente justa y justificada de la población de Lora y de sus instituciones.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Martínez.

Señora Martínez, le recuerdo que tiene una enmienda sobre la que debe posicionarse.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidente.

Ha iniciado el portavoz socialista tratando de desviar el centro del asunto hacia otras instancias, hacia otras administraciones a las que les compete, desviando el centro de atención hacia el Estado. No obstante, es un problema de una infraestructura que afecta a un municipio de Andalucía; es un problema sobre un paso a nivel, sobre una vía férrea, sobre una resolución de un nudo viario y ferroviario.

Además, como bien ha dicho, es una propuesta de un plan general, y, por lo tanto, me parece que el sitio donde traemos esta iniciativa es perfectamente oportuno. Y es oportuno también porque, aunque Adif es el competente en este caso, nosotros lo que pedimos es impulsar ese acuerdo con Adif para que se redacte el proyecto.

Y la iniciativa tiene más puntos. En el segundo punto, y en el tercero, se habla de la Consejería de Medio Ambiente; por lo tanto, estamos en el ámbito de la Junta de Andalucía, en el ámbito de la Consejería de Medio Ambiente. Por lo tanto, nada más oportuno que el sitio donde estamos intentando apoyar la resolución de este problema de los vecinos de Lora del Río.

Estos temas son complejos, porque afectan a distintas administraciones, a distintas consejerías. Pero lo que sí hace falta es una voluntad política. Y me parece que la iniciativa del Partido Popular, hoy aquí, lo que pretende es, sencillamente, que se escuchara la voz de estos vecinos y que se resolviera este problema.

Agradezco a Izquierda Unida el apoyo que va a hacer, y nos consta que está trabajando en el municipio para este asunto. Pero, en relación al Partido Socialista, insisto, nos gustaría —porque así nos lo ha expresado también la plataforma— que esta iniciativa saliera adelante. Pero, claro, yo no he hecho mención a la enmienda, porque he dejado la oportunidad de que el portavoz se expresara sobre la misma.

El Partido Socialista nos hace una enmienda al punto número uno, y ahora, en su intervención, explicita que sobre los puntos dos, tres y cuatro nos va a votar en contra; o sea, no los admite. Por lo tanto, la enmienda es una enmienda de calado, en la que nos elimina tres partes fundamentales del problema, puesto que uno de los problemas es la vía pecuaria, y ese asunto habrá que resolverlo con la implicación de la Consejería de Medio Ambiente y, en definitiva, del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Y no entiendo por qué el Partido Socialista no quiere apoyar estos tres puntos, puesto que estos puntos son necesarios para resolver el problema. Realmente, el portavoz no ha explicado en su intervención qué es lo que le impide votar a favor de que esta Comisión se pronuncie en relación a la vía pecuaria, de que se solucione el problema, de que se deslinde y en que se pueda, finalmente, construir ese paso subterráneo.

Sobre el punto número uno, lo que hace el portavoz... Realmente, es tan leve el matiz que introduce el Partido Socialista, que lo que hace, textualmente, es introducir una alusión a las gestiones que viene realizando el Ayuntamiento de Lora del Río, su alcalde, en relación con esta iniciativa. Por lo demás, el punto es exactamente el mismo. Entonces, yo comprendo y me parece bien que el Partido Socialista apoye a su alcalde, pero, quizás, este no es el momento.

Por lo tanto, nosotros no tenemos por qué modificar este punto. En el sentido, además, de que todos esos trámites, todas esas iniciativas, que acaba de poner de manifiesto el portavoz socialista, que ha hecho el alcalde en relación a Adif y a las reuniones mantenidas el 6 de mayo y el 24 de mayo, pues, realmente, es que el municipio los desconoce. La Plataforma Pro Paso a Nivel de Hytasa lo desconoce. Entonces, es el alcalde más oculto y menos transparentes de los que aquí podemos traer.

Por lo tanto, solamente, el hecho de que el portavoz nos haya dado cuenta de estos trámites, pues creo que es bueno conocerlo. Pero, realmente, permítanme que ustedes apoyen a su alcalde, y lo hagan porque será en beneficio, si realmente consigue esos trámites, de todos los vecinos.

Ha dicho que hace una labor callada y diligente. Y tan callada. Señor portavoz del Partido Socialista —y le leo, literalmente—: «Con ello, le quiero decir que tenemos poca confianza en nuestro alcalde, y que queda patente la nula implicación de este, hasta el momento, en luchar por una solución definitiva al problema planteado y presentar soluciones concretas al mismo. A más abundamiento, ni tan siquiera ha sido posible que presente un informe técnico con las actuaciones necesarias en el transcurso de los dos últimos años en que hemos insistido por activa y por pasiva en la necesidad del mismo». Esto es de ayer.

Por lo tanto, yo le pido al Partido Socialista que apoye a su alcalde en las instancias en las que le tenga que apoyar, pero que apoye la iniciativa aquí, en el Parlamento, porque es una cuestión de matiz. Y me parece que la iniciativa está suficientemente bien redactada, correcta, rigurosa y, sobre todo, con los datos que nos ha aportado la plataforma, los vecinos de Lora. Nosotros, lo que queremos es que salga adelante.

Le he ofrecido al Partido Socialista... Le pido al Partido Socialista que si el problema es que tenemos que introducir la palabra..., las gestiones que se han ido realizando, pues yo no tengo inconveniente en que introduzcamos esa enmienda, siempre que el Partido Socialista apoye la iniciativa en su conjunto y declare la voluntad política de que, realmente, esta solución salga adelante, que es lo que, realmente, nos gustaría.

Yo, es lo que tengo que decir. Ahora votemos.

Nada más, y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, lo que se vota es la enmienda. Pero yo creo que no se puede condicionar la propia enmienda. La enmienda es la enmienda, ¿se acepta, o no se acepta? No se acepta.

Pues no se acepta. De acuerdo, pues se mantiene la iniciativa en su redacción original. ¿De acuerdo?

8-10/PNLC-000341. Proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-8032

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al tercer y último punto de esta mañana, con la proposición no de ley en Comisión relativa de desdoble de la carretera A-8032.

Tiene la palabra el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Trae nuestro grupo una proposición no de ley a esta Comisión, en relación a un viario que la verdad es que, a lo largo de los últimos años, ha experimentado una modificación importante, más que en la propia sección de ella, que permanece inalterable desde hace mucho tiempo, a lo que son las circunstancias que rodean a esta A-8032, que es la carretera de unión entre Sevilla y Dos Hermanas; en concreto, entre el barrio de Bellavista de Sevilla y la zona norte de Dos Hermanas.

Y es cierto que es una carretera que ha sido comprimida, fagocitada —diríamos—, absorbida, por algunos viarios importantes, como, por ejemplo, los de la zona de Torrequinto y Montequinto en su comunicación con la Autovía Sevilla-Utrera, en lo que era la antigua N-IV, muy alejada de lo que era el casco urbano de Dos Hermanas, y que, posteriormente, fue entregada y recepcionada por parte de los dos ayuntamientos, el Ayuntamiento de Dos Hermanas y el Ayuntamiento de Sevilla, dándole el carácter de viario urbano y, por lo tanto, convirtiéndola en bulevar, y dejando de ser, por lo tanto, una vía de tráfico interurbano, precisamente, gracias a la obra de desdoble que esta mañana he tenido la oportunidad de comentar, la circunvalación de la N-IV, que se convirtió en A-IV a través del perímetro de Dos Hermanas.

Por lo tanto, estamos en un viario —repito— que ha sido absolutamente bordeado y que ha sido acosado —entre comillas—, desde el punto de vista urbanístico, entre Sevilla y Dos Hermanas, por la expansión urbanística y demográfica.

Es una carretera que, en este momento, no reúne las condiciones —ni en sección, ni en trazado, ni en señalización— adecuadas para soportar el intenso tráfico que tiene.

Es un viario —repito— que, manteniendo las características primitivas de poca respuesta, desde el punto de vista de su sección, sin embargo, cada día absorbe un tráfico más numeroso. Precisamente, porque los vecinos —en buena lógica— huyen de la antigua N-IV, que hoy está convertida en bulevar y, por lo tanto, en una vía urbana con sus correspondientes glorietas, pasos de cebras, semáforos, etcétera... Y, lógicamente, el otro viario, de la dirección de Montequinto, del hipódromo, Torrequinto, muy alejado de lo que es esta A-8032.

La carretera tiene, evidentemente, peligro a la hora de llegar y circular por ella: carece de arcenes, la señalización es escasa... Y, sin querer llegar a dar ningún tinte de dramatismo ni de exposición macabra, recientemente, este verano, un joven se salió de la carretera con su vehículo, fue a estrellarse y falleció en el acto como consecuencia de la ausencia de arcenes.

Y, recientemente, la semana pasada, en la conocida romería de Valme, después de la finalización de

la romería de Valme, había un hecho sintomático de la Dirección General de Tráfico, de la Guardia Civil de carretera, que anunciaba la cantidad de controles de alcoholemia que había llevado a cabo la Guardia Civil, precisamente, en ese tramo, porque es el tramo que hoy se utiliza —esa carretera— para conectar más directamente Dos Hermanas con Sevilla; sobre todo, repito, lo que es el casco de Dos Hermanas antiguo, el casco histórico, llega prácticamente al corazón de Dos Hermanas, a la plaza de El Arenal, y arranca de un barrio de Sevilla del Distrito Sur, el barrio de Bellavista, sin ningún género de dudas, de un crecimiento, últimamente, extraordinario.

Nuestra propuesta es absolutamente abierta. Entendemos que no es una obra compleja, no es una obra técnicamente de difícil ejecución. Es una obra, diríamos, que probablemente necesitará un diseño cuidado, precisamente por la proximidad de las construcciones, de pequeñas construcciones, de pequeños establecimientos agrícolas y ganaderos, pequeñas urbanizaciones y, sobre todo, con barrios que no tienen ese desarrollo importante que ha tenido la zona de Montequinto, de Torrequinto o la propia zona sur de la población de Sevilla.

Es una obra que podría perfectamente encajarse en el Plan Más Cerca. Es una obra —y de ahí nuestra propuesta—, que lo que pedimos es que se inicien los estudios para que, de la forma más conveniente, se pueda llegar incluso a su desdoble.

Y hemos cuidado, además, de no decir su desdoble en su totalidad porque, efectivamente, conociendo la complejidad de ese diseño, probablemente habría tramos en los que no sería posible el desdoble, sino alguna que otra bifurcación, alguna que otra, diríamos, desviación que en estos momentos se carece de ello.

Pero en definitiva, señorías, no quiero alargarme ni extenderme más, porque creo que está suficientemente expuesto. Es nuestra propuesta, una propuesta que creemos que es absolutamente necesaria para los dos municipios de mayor densidad de población de la provincia, Dos Hermanas y Sevilla, y, en concreto, para dos zonas concretas que han sido atendidos sus extremos, han sido atendidos sus bordes, han sido desarrollados urbanísticamente sus bordes y, sin embargo, esa carretera de intenso tráfico sigue siendo, hoy por hoy, un riesgo importante circular por ella, especialmente a determinadas horas de intensidad de tráfico muy, muy elevadas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.
Señor Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Nosotros hemos contactado tanto con vecinos y urbanizaciones en Bellavista como en Dos Hermanas, y no está claro el tema de la solución a esa carretera, la 8032, A-8032, porque hay quien piensa que quizás con el trazado actual difícilmente..., bueno, yo creo que es imposible que se haga un desdoble allí, porque costaría mucho más el collar que el perro y además tropezaría con edificaciones ya realizadas, etcétera. Entonces pensamos que el desdoble es prácticamente imposible o, a lo mejor, como ha dicho el señor Raynaud, además en algún trozo pero, claro, desdoblar trozos y después hacer el embudo en los sitios donde no se puede, sería terrible.

Si vemos que, tal cual está, y con el uso que se da, es un peligro. Es un peligro evidente y que esa carretera quizás —y esa es la apuesta que nosotros hemos hablado con distintos grupos y también con grupos ecologistas y demás— lo que tendría es que suspenderse el tráfico en esa carretera, porque ya Dos Hermanas tiene otras dos entradas, una más distante y otra menos, pero creemos que es suficiente. Quizás lo que habría que mejorarse, en todos los sentidos, son —y eso parece que también está previsto— el ferrocarril de cercanía, además del Metro, y que, de alguna manera, tendría que hacerse un corredor verde. Posiblemente el que no hay distancia, no hay tampoco una gran distancia entre lo que es hoy Dos Hermanas y lo que es Bellavista, y eso podría convertirse en una especie de corredor verde para que se pueda utilizar como zona de recreo y más peatonal que de vehículos de motor.

Nosotros también pensamos que el atasco está en Bellavista, eso sí que es verdad. En la salida de ese atasco sí que requeriría obras de mucho calado, pero el problema está en Bellavista.

Y nosotros pensamos que vamos a votar que no a esa iniciativa, porque en el conjunto de gente que hemos tratado es más la gente que es partidaria de que eso se convierta en un corredor verde o en fórmulas peatonales que en un desdoble imposible o en una ampliación, porque caben pocas mejoras con el trazado actual.

Nada más y muchas gracias.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gordillo.
Señor Martínez.

El señor MARTÍNEZ VIDAL

—Gracias, señor Presidente.

Unos términos coincidentes, en cierta manera, con lo que ha planteado el señor Gordillo.

Esta vía, la A-8032, ha sido objeto de diversas actuaciones además por parte de las distintas administraciones públicas. Así, entre 2000 y 2001 la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía desarrolló algunas actuaciones de adecuación urbana del tramo comprendido entre la antigua N-IV y el cruce con la vía férrea Sevilla-Cádiz. Básicamente se trató de la ordenación de las márgenes, lo conocerá perfectamente el señor Raynaud, mediante el establecimiento de bolsas de aparcamiento, acerado, y a todo eso se destinó una inversión de 153.600 euros.

Posteriormente, el Ministerio de Fomento, a través de Adif, ejecutó el actual paso inferior para el cruce de la línea férrea, eliminando así un punto conflictivo, uno de los más conflictivos —si no el que más—, desde el punto de vista de la seguridad vial de la carretera.

No obstante, yo creo que hay que enfocar la cuestión en un ámbito más amplio, no de una forma atomizada o individualizada, como ustedes saben y como lo sabe perfectamente el señor Raynaud que, además de diputado por Sevilla ha sido concejal en esta capital y aspira a serlo, además, a partir de 2011 precisamente en Dos Hermanas, el área metropolitana de Sevilla es el ámbito viario de mayor densidad de tráfico en el conjunto de la Comunidad Autónoma, sobre todo lo ha sido en los últimos dieciocho o veinte años. Ya se ha hablado de esto esta mañana en la comparecencia, en una de las comparecencias que sustanciaba la señora Consejera.

Y yo creo que las diferentes administraciones han puesto en marcha o han incluido en sus documentos marco de planificación de infraestructuras de transporte una serie de actuaciones a desarrollar en el área metropolitana de Sevilla, a todas las cuales no me voy a referir, porque carecería de tiempo para ello.

Teniendo en cuenta los nuevos escenarios temporales, económicos y horizontes temporales marcados por la actual situación económica a la que no solo se refiere mi partido..., le ha hecho alusión mi compañera, la señora Navarro, algunas declaraciones, algún miembro muy destacado del suyo al que ahora, si hay tiempo me referiré, que condicionan estas circunstancias, el desarrollo de los distintos programas de actuaciones, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, a través de la Dirección General de Infraestructuras Viarias, va a contratar la redacción de un estudio de movilidad en el área metropolitana de Sevilla que analizará con rigor la situación actual y cada una de las distintas actuaciones ya definidas, con el objeto de confirmar su viabilidad, conveniencia y rentabilidad.

Son las conclusiones de ese estudio las que definirán y establecerán las actuaciones necesarias y las prioridades de ejecución en el área metropolitana para garantizar una movilidad y un nivel de servicios adecuados a la ciudadanía, dando una respuesta global, como decía, a unos problemas que son comunes.

La licitación de este estudio está prevista antes de finalizar este año y creo que esto entronca con parte de lo que decía el propio ponente, el propio señor Raynaud.

Pero es más, el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla desarrolla un vial de penetración a la población, aparte de los dos más que hay, que ya los ha mencionado el señor Sánchez Gordillo, paralelo al ferrocarril, por encima de la vía del tren.

Lo chocante es que todo esto podría ser ya una realidad si el Partido Popular no se hubiera opuesto, en su día, a una iniciativa que, en tal sentido, se promovió desde el Ayuntamiento de Dos Hermanas, que trató de implicar al otro consistorio afectado, al de Sevilla, pero que no contó con ese apoyo del ayuntamiento de esta capital hace unos doce años.

Entonces era Alcaldesa de Sevilla doña Soledad Becerril, que gobernaba en coalición con el Partido Andalucista, era Concejal de Urbanismo el señor José Núñez, si no recuerdo mal, y el Gobierno socialista de Dos Hermanas, con su Alcalde Francisco Toscano a la cabeza, propuso una variante similar a la que prevé el PGOU de Sevilla, de manera que la A-8032 se quedara como una calle de Bellavista —podría ser una de las soluciones— y la variante en paralelo al ferrocarril y a los Jardines de Hércules, que saldría a la altura de la Venta de Antequera a una gran rotonda sería la alternativa.

Eso es lo que se propuso hace más de una década, señorías del Partido Popular, señor Raynaud, que con algún matiz coincide con el nuevo vial previsto en el PGOU de Sevilla. Y, como digo, aquella iniciativa el Gobierno Popular-Andalucista, con una alcaldesa del Partido Popular de Sevilla, se negó.

Sé que usted no formaba parte de aquella corporación, del mismo modo que como ha indicado me consta que aspira a formar de la de Dos Hermanas, algo absolutamente legítimo y que mi grupo y yo respetamos de forma por completo escrupulosa. Cosa distinta es que utilice, desde ya, este Parlamento en su campaña. Esa es otra cuestión.

El caso es que era una alcaldesa de su partido, y no de otro de su partido, la que estaba al frente de aquella corporación hispalense de 1995-1999, la que se opuso a aquella solución, por lo que bien podía recordársele a usted ahora y a su grupo con toda razón aquello de «a buenas horas, mangas verdes».

La realidad es que en la actualidad —y en palabras del propio regidor nazareno y de muchas personas con las que también mi grupo ha contactado y los compañeros de Dos Hermanas—, no existe esa necesidad de desdoblamiento. Para ustedes, desdoblamiento es, como en materia económica, bajar los impuestos o abaratar el despido. Es la receta que sirve para todo, es aquello que sirve lo mismo para un roto que para un descosido.

Aparte de la previsión, en el PGOU de Sevilla, de ese nuevo vial de penetración al que me antes me referí, y que insisto en que podría ser una realidad desde hace

ya una década, el escenario presupuestario es el que es, y lo sabemos, lo cierto es que la A-8032 tiene un tráfico secundario que se colapsa cuando llega al paso subterráneo bajo la vía del tren, en la entrada de Bellavista, como lo ha manifestado también el señor Sánchez Gordillo; pero el resto del trayecto no tiene mayores atascos de los que tengan otras vías, y no solo ya del área metropolitana, sino del conjunto de la provincia.

Como decía antes, la solución, la alternativa, la que da respuesta a todos los problemas no es el desdoble, no sé además en qué partes lo propone usted y en qué partes no, porque en el texto de la iniciativa no hace ninguna distinción. Se habla así, en general, y sin ningún matiz, del desdoble de la A-8032, y además tendría esos problemas de afectar a edificaciones, a infraestructuras, a servicios que hay en el entorno de la vía.

Por eso no vamos a apoyar esta iniciativa. Tengan en cuenta, como dicen los miembros de destacados de su partido, el señor Álvarez Cascos, que en materia de plazos hay que ser posibilistas, que las circunstancias económicas que condicionan una política de medio y largo plazo, como la política de infraestructuras, exigen contemplar deslizamientos temporales impuestos por el ciclo económico.

Eso lo manifestaba el señor Álvarez Cascos [...], en esta misma Comisión, mi compañera la señora Navarro.

Más que esta cuestión, que también tiene su importancia, lo que yo creo es que tiene que incardinarse todo en ese estudio de movilidad y en ese estudio general de lo que es el área metropolitana de Sevilla.

Y además hay que recordarles que, como estoy seguro de que en el cierre usted no desaprovechará la ocasión de culparnos a los socialistas de todos los males habidos y por haber en la movilidad en esta ciudad, en el área metropolitana y en el conjunto de la provincia, pues habría que recordarles, como lo ha hecho la señora Consejera, esta misma mañana, que, en ocho años de gobierno de su partido en la Nación, Gobierno del Partido Popular, ni un duro ni para la SE-40, ni para el metro, ni para ninguna infraestructura viaria, ni siquiera para bachear, para reparar los baches de la N-4 a su paso por esta provincia en esos ocho años. Una actitud concordante con la que mantuvo el Gobierno de la señora Becerril, en aquellos tiempos, cuando negó una solución que podría haber sido ya realidad hace ya bastante tiempo, y que ahora mismo se nos antoja innecesaria, y que crearía mucho más problemas logísticos y de todo tipo que los beneficios que hipotéticamente pudiera reportar.

Así que el Grupo Socialista no va a apoyar la iniciativa.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Martínez.
Señor Raynaud, para finalizar, por favor.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Bueno. No íbamos a esperar una respuesta distinta del Partido Socialista cuando se trata de una iniciativa del Partido Popular. Pero me van a permitir que haga una serie de puntualizaciones en relación a la importancia de este viario. Y voy a empezar por uno de los puntos que usted ha terminado, precisamente, señor Martínez. Mire, si este viario es importante, y ha hecho usted mención al debate de la Consejera hace un rato conmigo mismo, en el cual, precisamente en las dos de las principales fichas del POTAU de Sevilla, se contempla la A-8032, aquí la tiene usted, en este cuadrante, y aquí la tiene usted como una de las alternativas importantes a los viarios del área metropolitana de Sevilla y sus comunicaciones.

Ustedes han primado, de una manera escandalosa y descarada, todo lo que es la zona del desarrollo urbanístico de la zona de Montequinto y Torrequinto, donde han hecho esa gigantesca obra del hipódromo, que no sabemos bien a quién beneficia. Desde luego, poca plusvalía queda en el Ayuntamiento de Dos Hermanas, en los recursos de los nazarenos y en lo que es el crecimiento y el desarrollo de Dos Hermanas. No sabemos a dónde irán los beneficios de ese hipódromo de Dos Hermanas que se han encargado ustedes de llegar y de potenciar en esa zona.

Pero es verdad que a eso le han dado ustedes prioridad en relación a una zona deprimida durante muchos años del Ayuntamiento de Sevilla, del término municipal de Sevilla. Y, repito, en una zona de necesidad de comunicación perentoria, porque no hay otra.

Es una absoluta —permítanme que se lo diga— ridiculez pretender que determinadas zonas de Dos Hermanas, para ir con Sevilla, salgan a la Nacional 4, al bulevar o vayan por la carretera de Utrera.

Los ciudadanos van por donde pueden ir, no por donde digamos que tienen que ir a la fuerza.

Y ese es el camino más corto que hay ahora mismo entre Dos Hermanas y Sevilla, lo nieguen ustedes o no lo nieguen, y para eso lo que tienen que hacer, sin ningún género de dudas, es llegar y circular por esa carretera.

Por cierto, no sé si también me imputará usted el que yo vaya a ir de candidato, pues, a Morón de la Frontera, a Lebrija, a El Cuervo, a Osuna, a Écija, puesto que son propuestas que traigo como diputado de la provincia de Sevilla y del conjunto de Andalucía como portavoz.

Mire, señor Martínez, he podido comprobar que su argumentación está basada en la lectura detallada de un diario de publicación local, porque usted lo que ha hecho ha sido leer literalmente lo que se publica en esta página del periódico que supuestamente ha dicho el alcalde de Dos Hermanas.

Fundamentos, pocos, pero leer sabe usted leer correctamente. Ha respetado usted los puntos, las

comas, los puntos y aparte y hasta el entrecomillado. Eso es lo que ha dicho usted. Pero lamento decirle que esta información no es correcta. Esta información miente. Porque lo que en aquel momento se pretendía era una alternativa a la carretera de la cual estamos hablando. Y eso fue lo que negó, en su momento, el ayuntamiento.

Por lo tanto, no a la A-8032, sino a una alternativa que no tenía nada que ver con lo que estamos proponiendo. Absolutamente nada que ver.

Y, por cierto, si hace doce años, y el alcalde estaba de acuerdo, lleva el alcalde socialista veinte años con mayoría absoluta en Dos Hermanas y en el Ayuntamiento de Sevilla doce años de un Gobierno socialista, ¿por qué no lo han arreglado ustedes, si reconocen que esto era una iniciativa de hace doce años?

O sea, que reconoce el propio alcalde de que hay un embudo tremendo en lo que es el paso soterrado del ferrocarril que hizo el Ministerio de Fomento, y dicen: «Es tremendo el nudo que hay, pero, bueno, eso fue una propuesta, se negó la alcaldesa hace doce años». No se negó al arreglo. ¿Cómo nos vamos a negar, en una carretera que tiene el riesgo de gravísimos accidentes de carretera, con una frecuencia tremenda? Es que no tiene arcones, es que tiene unos cortados en los dos laterales, y nuestra propuesta, precisamente para no acotarla y para que el Gobierno tenga las manos libres de poder actuar, hablamos de iniciar acciones. No hablamos ni de tramos ni de acotamientos ni de la propia sección. Lo que pretendemos evitar es que sigan produciéndose accidentes y que el intenso tráfico que ella soporta se pueda hacer con fiabilidad, con seguridad y con la rapidez adecuadas.

Fíjese bien si es importante. A los bordes de esa carretera está la pista de exámenes de la Dirección General de Tráfico en la provincia de Sevilla. ¿Le parece a usted poco riesgo los vehículos que diariamente van a hacer prácticas para sacar el carné de conducir y que van a examinarse en esa carretera? ¿Le parece a usted poco importante que sea el camino más directo para ir al hospital de Balmes, desde Dos Hermanas, por esa carretera? ¿Le parece a usted eso poco importante?

En definitiva, señorías, el tema es que ustedes se han retratado, una vez más, con la provincia de Sevilla. Se han retratado ustedes, una vez más, en el momento

en que viene una propuesta del Partido Popular y que lo más importante es, pues, que al enemigo, ni agua. Al enemigo, ni agua, venga de donde venga. A ver si van a llegar y vamos a votarle que sí a una propuesta que sea absolutamente inocua, desde el punto de vista político, pero absolutamente fértil, desde el punto de vista práctico, de seguridad viaria.

Se les llena a ustedes la boca de hablar y de hablar planes, de dibujos, de textos... Cuando llega la hora de la verdad, ustedes dicen no. Han dicho que no a la solución al paso a nivel en la anterior proposición no de ley, y una vez más se vuelven ustedes a retratar con la actitud sectaria que les caracteriza.

Pero, en fin, allá ustedes. Arrieritos somos y en el camino nos encontraremos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Para finalizar, procedemos a la votación, comenzando por la primera proposición no de ley, relativa a la inclusión, en el Plan de Seguridad en Paso a Nivel del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, del estudio de la situación del paso a nivel del punto kilométrico 12.430, en Pulpí, Almería.

Señorías, se inicia la votación.

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

La segunda proposición no de ley, relativa a la construcción del paso subterráneo bajo la línea del ferrocarril convencional Madrid-Sevilla, a su paso por Lora del Río.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 8 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley relativa al desdoble de la carretera A-8032.

Señorías, se inicia la votación.

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

Muchísimas gracias a todos.



SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

INFORMACIÓN Y PEDIDOS

Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:

Servicio de Gestión Económica
c/ San Juan de Ribera s/n
41009-Sevilla

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

publicacionesoficiales@parlamentodeandalucia.es
diariodesesiones@parlamentodeandalucia.es
boletinoficial@parlamentodeandalucia.es



PRECIOS

CD-ROM O DVD

Colección legislativa	7,21 €
Publicaciones oficiales	7,21 €



© Parlamento de Andalucía