

**COMISIONES**



Núm. 369

VIII Legislatura

Año 2010

**OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Martín Soler Márquez

Sesión celebrada el martes, 15 de junio de 2010

ORDEN DEL DÍA

**CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA**

8-09/OICC-000023. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios de más de 50.000 habitantes a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre (LOUA).

**PROPOSICIONES NO DE LEY**

8-09/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la adaptación de la travesía MA-401 desde la glorieta de la avenida María Zambrano a Mercamálaga, en Málaga, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-10/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa al funcionamiento del transporte público a los centros penitenciarios de Andalucía, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-10/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa al nuevo puerto deportivo de La Axarquía, en Torrox-Nerja, Málaga, presentada por el G.P. Socialista.

8-10/PNLC-000245. Proposición no de ley relativa al área de gestión integrada del barrio de Santa Teresa, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

---

### COMPARECENCIAS

---

8-09/APC-000426. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de rehabilitación de viviendas en la barriada de Dos Hermanas, en la ciudad de Málaga, así como sobre el retraso acumulado en dicho proyecto y las irregularidades y deficiencias denunciadas por los vecinos, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-10/APC-000381. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda en Cádiz, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. Antonio Fernández García y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-10/APC-000429. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución de los proyectos y obras de ejecución de los tranvías en Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

---

### PREGUNTAS ORALES

---

8-09/POC-000990. Pregunta oral relativa a la carretera A-491, El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona, en Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. D. Samuel Jesús Rodríguez Acuña y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-10/POC-000167. Pregunta oral relativa a la financiación de la Ronda Norte de Córdoba, formulada por el Ilmo. Sr. D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía.

8-10/POC-000442. Pregunta oral relativa al Reglamento de Disciplina Urbanística, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Regina Cuenca Cabeza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-10/POC-000519. Pregunta oral relativa a los ruidos de la línea 1 del metro a su paso por San Juan de Aznalfarache, Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular de Andalucía.

---

## SUMARIO

---

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

### Cámara de Cuentas de Andalucía

8-09/OICC-000023. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios de más de 50.000 habitantes a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre (LOUA) (pág. 5).

Intervienen:

D. Rafael Navas Vázquez, Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas.

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

D. Antonio Fernández García, del G.P. Socialista.

### Proposiciones no de ley

8-09/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la adaptación de la travesía MA-401 desde la glorieta de la avenida María Zambrano a Mercamálaga, en Málaga (pág. 12).

Intervienen:

D. Francisco Ignacio Delgado Bonilla, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Mariano Ruiz Cuadra, del G.P. Socialista.

*Votación: rechazada por 4 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

8-10/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa al nuevo puerto deportivo de La Axarquía, en Torrox-Nerja, Málaga (pág. 16).

Intervienen:

Dña. María Estrella Tomé Rico, del G.P. Socialista.

D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Francisco Ignacio Delgado Bonilla, del G.P. Popular de Andalucía.

*Votación: aprobada por 13 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.*

8-10/PNLC-000245. Proposición no de ley relativa al área de gestión integrada del barrio de Santa Teresa (pág. 20).

Intervienen:

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

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

*Votación: rechazada por 4 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

8-10/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa al funcionamiento del transporte público a los centros penitenciarios de Andalucía (pág. 26).

Intervienen:

D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

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

*Votación: aprobada por unanimidad.*

## Comparecencias

8-09/APC-000426. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de rehabilitación de viviendas en la barriada de Dos Hermanas, en la ciudad de Málaga, así como sobre el retraso acumulado en dicho proyecto y las irregularidades y deficiencias denunciadas por los vecinos (pág. 32).

Intervienen:

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

D. José Antonio Castro Román, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-10/APC-000381. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda en Cádiz (pág. 38).

Intervienen:

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

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

8-10/APC-000429. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución de los proyectos y obras de ejecución de los tranvías en Andalucía (pág. 41).

Intervienen:

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

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

## Preguntas orales

8-09/POC-000990. Pregunta oral relativa a la carretera A-491, El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona, en Cádiz (pág. 52).

Intervienen:

D. Samuel Jesús Rodríguez Acuña, del G.P. Socialista.

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

8-10/POC-000167. Pregunta oral relativa a la financiación de la Ronda Norte de Córdoba (pág. 53).

Intervienen:

D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-10/POC-000442. Pregunta oral relativa al Reglamento de Disciplina Urbanística (pág. 55).

Intervienen:

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

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

8-10/POC-000519. Pregunta oral relativa a los ruidos de la línea 1 del metro a su paso por San Juan de Aznalfarache, Sevilla (pág. 56).

Intervienen:

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

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

Se levanta la sesión a las diecinueve horas, trece minutos del día quince de junio de dos mil diez.

**8-09/OICC-000023. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios de más de 50.000 habitantes a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre (LOUA)**

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Señorías, si les parece bien, vamos a comenzar el orden del día previsto para esta mañana, que, como bien saben, comienza con un informe especial de la Cámara de Cuentas, en este caso en concreto sobre fiscalización de la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios de más de 50.000 habitantes.

Para la presentación del informe tiene la palabra el Consejero Mayor.

El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias, señor Presidente.

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía acordó incluir, dentro del Plan de Actuaciones del año 2008, la realización de un informe de fiscalización sobre la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios de más de 50.000 habitantes a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre. Este informe fue aprobado por el Pleno el día 25 de noviembre de 2009.

La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía establece un plazo de cuatro años para que los planes generales de urbanismo vigentes en el momento de su promulgación se adapten a sus determinaciones. Una vez transcurrido ese plazo —es decir, el 20 de enero de 2007—, los que no se hayan adaptado conservarán su vigencia y ejecutividad, pero no podrán modificarse en aspectos que afecten a la ordenación estructural o a las dotaciones o equipamientos.

La adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística puede efectuarse de manera total o parcial. En el primer caso se debe revisar el plan general y sustituirlo por uno nuevo. Por ello se suele denominar revisión-adaptación. El procedimiento es análogo al de la formulación del plan y conlleva el cumplimiento de distintos trámites que se dilatan bastante en el tiempo: acuerdo inicial, avance, aprobación inicial, aprobación provisional y, por último, aprobación definitiva por el titular de la Consejería de la Junta de Andalucía con competencias en urbanismo.

En el segundo, es suficiente con que la adaptación incida sobre las determinaciones que configuran la ordenación estructural del municipio. Con la intención de facilitar esta adaptación parcial así como obtener

suelo para atender a las necesidades de viviendas protegidas, la Junta de Andalucía ha dictado el decreto 11/2008, de 22 de enero, que regula un procedimiento que simplifica, agiliza los trámites y además otorga a los ayuntamientos la competencia para su aprobación definitiva.

La finalidad de este informe de fiscalización es concluir sobre las actuaciones que están llevando a cabo los municipios de la Comunidad Autónoma de más de 50.000 habitantes para adaptar sus planes de urbanismo a la Ley de Ordenación Urbanística, y, en la medida de lo posible, determinar el coste que para los ayuntamientos conlleva este proceso de adaptación. Se centra por tanto el informe en 28 municipios que son los que, a 1 de enero de 2006, estaban en ese tramo poblacional.

Las áreas sobre las que se ha trabajado son: tramitación administrativa de la adaptación de los planes generales de ordenación urbanística, el coste de la adaptación y los medios de financiación utilizados por las entidades locales fiscalizadas. Y en todo caso se debe tener en cuenta que la información que se maneja en esta auditoría evoluciona con bastante rapidez, sobre todo, en lo referido a la adaptación parcial, debido a la propia naturaleza del procedimiento.

Los datos reproducidos en el informe son los que había en el momento de su aprobación definitiva por el Pleno de la Cámara de Andalucía el 25 de noviembre de 2009, como se ha dicho.

Por lo que se refiere a la tramitación administrativa de la adaptación de los planes generales, en el informe se destacan las siguientes conclusiones:

De los 28 municipios auditados de más de 50.000 habitantes, 16 tienen su planeamiento adaptado de manera total o parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. En el año 2003 los municipios de Chiclana de la Frontera, Motril y Benalmádena se adaptaron en parte a la Ley de Ordenación Urbanística, a tenor de lo previsto en su disposición transitoria cuarta. Con posterioridad se han adaptado, plenamente, Sevilla, El Ejido, Roquetas de Mar y Jerez de la Frontera, pues, han seguido el procedimiento de revisión establecido en la ley.

Por su parte, han aprobado la adaptación parcial, al amparo del Decreto de 22 de enero de 2008, los municipios de Dos Hermanas, Granada, El Puerto de Santa María, La Línea de la Concepción, Linares, Algeciras, Alcalá de Guadaíra, Jaén y Vélez Málaga.

Los 12 restantes han iniciado el procedimiento de adaptación, bien mediante su revisión-adaptación, bien de manera parcial.

El procedimiento de revisión-adaptación lo iniciaron en su momento 23 ayuntamientos. Tres de ellos —Algeciras, Huelva y Linares— comenzaron la tramitación, pero no han llegado ni siquiera a completar la primera fase. La aprobación inicial la han efectuado 15 ayuntamientos y la provisional, ocho. Tan solo lo

han concluido, como se ha señalado anteriormente, cuatro municipios: Sevilla, El Ejido, Roquetas de Mar y Jerez de la Frontera.

En todo caso se debe tener en cuenta que el procedimiento de revisión-adaptación es complejo y laborioso. Y el cumplimiento de todos los trámites previstos en la normativa urbanística y sectorial conlleva que se prolongue excesivamente en el tiempo. Así, el tiempo medio que transcurre desde que se aprueba un plan general de urbanismo hasta que se revisa y se sustituye por uno nuevo se sitúa como mínimo en 12 años y tres meses, de manera que los planes están más tiempo redactándose y revisándose que en ejecución.

Por ello se recomienda a los ayuntamientos que inicien con la suficiente antelación el procedimiento de revisión de sus planes generales de urbanismo, para evitar, en la medida de lo posible, el excesivo retraso en su aprobación. Por otro lado, también sería conveniente reformar las legislaciones sectoriales con la finalidad de intentar que los informes preceptivos, así como los vinculantes que deben emitir otras administraciones públicas —Medio Ambiente, Carreteras, Costas, Patrimonio Histórico, etcétera—, no dilaten en exceso el procedimiento de revisión.

Esta circunstancia conlleva que los planes generales de urbanismo de los municipios de Andalucía sean bastante antiguos. A la fecha de finalización de los trabajos de campo de este informe, el 27% de los instrumentos de planeamiento general tenía más de 18 años; el 50%, entre 18 y 9 años, y el 23% restante, menos de nueve años.

La excesiva antigüedad de los planes supone que muchos aspectos queden obsoletos y que, para seguir urbanizando el municipio, las propias corporaciones se vean en la necesidad de suprimir convenios urbanísticos para facilitar la modificación puntual del plan antiguo. Así, por ejemplo, en el Ayuntamiento de Marbella, cuyo plan general tiene una antigüedad de 22 años, se han realizado más de 900 convenios urbanísticos, según la información que maneja el equipo redactor del nuevo plan general.

Las entidades locales deben, pues, adoptar las medidas necesarias para que sus planes urbanísticos no queden anticuados. Un plan que se prolongue en el tiempo más de ocho años obliga necesariamente a modificarlo de manera puntual y dificulta el desarrollo integral del municipio y la evolución sostenida del territorio.

En el segundo aspecto, el coste de la adaptación y la fuente de financiación, se destaca, en el informe, que se ha intentado conocer el coste que supone para las corporaciones locales la adaptación de su planeamiento general a la Ley de Ordenación Urbanística. No obstante, la información obtenida no es comparable, pues en unos supuestos se han computado los gastos contabilizados por la entidad y en otros solo los correspondientes a los contratos suscritos con empresas externas.

Así, por ejemplo, Sevilla constituyó una oficina técnica para la revisión-adaptación, denominada Oficina del Plan, cuyo coste ha ascendido a 7.431.997 euros, y, por el contrario, los gastos reconocidos por el Ayuntamiento de Linares se sitúan en 275.000 euros, correspondientes al importe del contrato suscrito con una empresa externa para la revisión-adaptación.

Esta situación se produce porque solamente los ayuntamientos del Puerto de Santa María, Estepona y Sevilla han creado un proyecto de gasto específico para controlar los imputados a la revisión-adaptación. Por su parte, Sanlúcar de Barrameda, a través de su Gerencia de Urbanismo, ha incluido en la información facilitada tanto los costes directos como los indirectos.

Las entidades locales deben establecer sistemas contables que les permitan conocer en cada momento el coste real que supone para los municipios la revisión de sus planeamientos generales, para ello deben crear proyectos de gasto que garanticen el control y su seguimiento.

Los gastos asumidos por los ayuntamientos para la revisión de planeamiento se han financiado en principio con recursos propios de las entidades locales respectivas. Los municipios de San Fernando, Linares y Roquetas de Mar han recurrido a operaciones de crédito para financiar los trabajos necesarios para la adaptación del planeamiento general. Los Ayuntamientos de Sanlúcar de Barrameda, Linares, Marbella y Torremolinos han obtenido subvenciones de la Junta de Andalucía para la elaboración del documento de avance, y, en el caso de Marbella, para la aprobación inicial.

Es significativo que solo cuatro de los 28 ayuntamientos auditados hayan obtenido ayudas de la Comunidad Autónoma para la revisión de su planeamiento general. En todo caso, esta situación ha cambiado con la última orden, de 8 de julio de 2008, pues, de los 23 municipios de más de 50.000 habitantes que en ese momento todavía no se habían adaptado, 11 han solicitado subvenciones.

Por último, se debe reseñar que la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, tras su reforma de 11 de noviembre de 2005, ha establecido que las cantidades anticipadas que se obtengan como consecuencia de un convenio urbanístico de planeamiento deben ser consideradas como depósitos constituidos ante la caja de la Administración, sin que se pueda disponer de ellas hasta que se apruebe el correspondiente instrumento de planeamiento o se delimite la unidad de ejecución —artículo 30.3.3.<sup>a</sup> de esa ley—.

Desde la entrada en vigor de la reforma, han obtenido cantidades anticipadas por convenios urbanísticos al menos los municipios de Jerez de la Frontera, San Fernando, Málaga, Fuengirola y Torremolinos. Estas cantidades deben contabilizarse como operaciones no presupuestarias, y solo una vez aprobado el instrumento de planeamiento o delimitada la unidad de ejecución se podrán imputar al correspondiente presupuesto.

Se recomienda a las entidades locales que incorporen en las bases de ejecución del presupuesto los límites previstos en la legislación urbanística y especifiquen la cuenta o cuentas no presupuestarias en las que deberán contabilizar estas operaciones —por ejemplo, depósitos de convenios urbanísticos u otra similar—, así como la obligación de depositar las cantidades recibidas en cuentas diferenciadas, que no se podrán utilizar hasta que se apruebe el instrumento de planeamiento o se delimite la unidad de ejecución.

Nada más. Muchísimas gracias.

### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas de Andalucía.

Para continuar con el debate, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Martínez Martín.

### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muy bien. Muchas gracias, señor Presidente.

Bueno, en primer lugar, darles las gracias al Consejero Mayor de la Cámara de la Cuentas y al equipo, por el informe que hoy debatimos, que, realmente, a mí me parece muy interesante, porque, sin la posibilidad de esta auditoría a este grupo de ayuntamientos, una posibilidad de acercarnos, de forma transversal, a estas ciudades, al planeamiento de estas ciudades, pues, desde luego, sería imposible obtener los datos que hoy se barajan.

La verdad es que es bastante lamentable el balance, en definitiva, que yo, por lo menos, hago de lo que se ha auditado en los municipios mayores de 50.000 habitantes, que hay que tener en cuenta que son aquellos donde realmente en Andalucía, pues ejerce mayor presión el urbanismo, y, por tanto, aquellos en los cuales la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía tendría que haber operado de una forma más eficaz o más efectiva. Sin embargo, vemos que, desde luego, no ha sido así.

A mí me gustaría poner de manifiesto algunos aspectos que se recogen en el informe; por ejemplo, en primer lugar, el hecho de que la LOUA señalara una fecha, un plazo de cuatro años para la adaptación de los planeamientos municipales, que se marcaba la fecha de 2007, fecha a la cual los ayuntamientos no llegaron —y la Junta tampoco, desde luego, a mi juicio, hizo ningún esfuerzo para que esto se cumpliera—, y a raíz de lo cual, pues la Junta lo que habilita es una vía, una puerta chica, para que los ayuntamientos puedan cumplir con esta norma, y es el decreto de 2008 para las adaptaciones parciales; vía que muchos ayunta-

mientos han adoptado ante otro de los desastres que fue la aparición del POTA en medio de la tramitación de los planes generales de ordenación urbana.

Y con esto creo que resumo básicamente cuál ha sido el escenario último en estos años y qué es lo que ha provocado que la mayoría de los municipios andaluces no tengan su planeamiento adaptado a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, lo cual es equivalente a decir que tienen sus planeamientos muy antiguos —186 municipios tienen más de dieciocho años— y, por lo tanto, eso quiere decir que el urbanismo no se ha transformado, no ha puesto los medios para la sociedad actual, para la sociedad que vivimos, para los estándares de bienestar y de equipamiento que se requieren hoy por hoy ni ha puesto los metros necesarios para la construcción de vivienda social ni de espacios libres.

Dicho esto, en el informe se refleja también de una forma muy clara que la LOUA prevé que, cuando los planes estén desfasados porque hayan pasado más de quince años, la Junta podrá requerir a los ayuntamientos su revisión y podrán formularlos en sustitución de los ayuntamientos. Y esto me parece sumamente interesante, porque la Junta, creo —y esto no se dice en el informe, pero, vamos, creo que es así—, en ningún caso ha requerido su revisión ni ha hecho el trabajo de sustitución del ayuntamiento en la formulación de los mismos. En todo caso, ha retomado algunos, como por ejemplo el de Marbella. Pero, que yo sepa, en ningún caso, ante la inacción de ayuntamientos, además tan importantes, que aquí se reflejan, como, por ejemplo, Dos Hermanas, que después veremos que no ha redactado su plan general, sino que lo que ha hecho ha sido una adaptación parcial, en ningún caso la Junta de Andalucía, durante todos estos años desde 2002, ha requerido a los ayuntamientos para que realicen estos planeamientos, o en su caso los ha hecho de forma subsidiaria.

Por eso me parece bastante grave el hecho de que, de los 28 municipios auditados, solamente siete tienen adaptado su plan en todo o en parte, y, además de estos cinco, hay dos importantes, muy importantes, como es Chiclana, que ha sido impugnado y anulado por el TSJ, con el problema tan importante que tiene, medioambiental, de las edificaciones ilegales, y Sevilla, que ya sabemos que tiene anulado un número importante de artículos que han paralizado literalmente el desarrollo y las licencias en el casco histórico.

En el informe se habla también de que se trata de una tramitación muy compleja porque afecta a muchos informes sectoriales —y es cierto—; pero creo que durante todo este tiempo se han puesto también medidas para agilizar todos estos informes, y en ningún caso esto ha llegado a dar resultado. Luego, al final, mencionaremos cómo, en las alegaciones, pues algún ayuntamiento da datos concretos de cuáles han sido los plazos para las respuestas.

No entiendo por qué la Junta de Andalucía no coordina esa labor de recabar los informes sectoriales, que tienen como un plazo máximo establecido dos meses, y, evidentemente, yo creo que tendría que llegar el momento en que esos informes tuvieran un silencio positivo. Esto no es así, con lo cual lo que se eterniza es la toma de informes sectoriales para los planes generales, hasta que... Bueno, en algunos casos se paralizan los trámites hasta que se le requiere una documentación al ayuntamiento, etcétera, ¿no? Pero, evidentemente, no se puede estar esperando un informe de una demarcación de carreteras o de una delegación de la Junta, de Medio Ambiente, por ejemplo, mucho más de dos meses, puesto que, si hay un plazo establecido, pues yo creo que es un trabajo, además, de la propia Consejería de Vivienda y de Ordenación del Territorio, y de Obras Públicas en este caso, pues el coordinar y que se cumplan realmente esos plazos. Esto, por supuesto, en ningún caso se está dando, como pone de manifiesto el informe.

Creo que el POTA —ya lo hemos mencionado— fue un mazazo para todos los ayuntamientos, con el consiguiente coste que supuso para los equipos que estaban redactando los planes generales, que tuvieron que abandonar proyectos, cientos de proyectos, de papeles, de trabajo y de horas, para volver a empezar a adaptar las limitaciones de crecimiento; una norma que, además, no tuvo sentido ninguno, puesto que al poco tiempo se rectificó para intentar acomodar a una cierta vinculación con lo que era la población de los municipios, y, desde luego, esto los ayuntamientos lo han sufrido, y aún todavía lo sufren, puesto que muchos decidieron habilitar la vía de la adaptación parcial y ahora están haciéndose las dos vías, con lo cual... En fin, la locura.

Respecto al dato que habla el informe sobre el tiempo que transcurre en la tramitación, pues, bueno, yo creo que habría, por parte de la Junta, de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que medir cuánto es el tiempo que necesita un plan general, y, sobre ese tiempo mínimo, contando las exposiciones públicas, las alegaciones y todas estas cuestiones, evidentemente, reconducir y hacer que se cumplan estos plazos, tanto para la redacción como para los informes sectoriales.

Es curioso también el dato sobre el coste que esto ha tenido para las entidades locales, y... Bueno, viene una relación de los municipios que han contratado con entidades o con empresas exteriores, curiosamente con... Hay una empresa que contrata los mayores planes generales de Andalucía, que es la empresa Territorio y Ciudad, del redactor del plan de Sevilla, Fustegueras, y, luego, pues se hace un análisis de lo que ha costado realmente para los ayuntamientos. Me parece que no tiene proporción. O sea, si el Ayuntamiento de Sevilla ha invertido 7,4 millones de euros para la redacción del plan general, es como lo que han costado cuatro o cinco planes de

ciudades del mismo tenor, como pueden ser Málaga o Marbella, etcétera.

Por lo tanto, bueno, pues yo creo que, en este caso, no sé qué mecanismos tendría la Cámara de Cuentas, o a partir de este momento tenemos los grupos, para intentar averiguar por qué se ha producido ese desfase en lo que ha sido el coste de la adaptación, y, en segundo lugar, respecto a lo que la modificación de la ley en 2005 introdujo, que era la necesidad de que las cantidades anticipadas por convenio se establecieran en depósitos al margen de lo que es la contabilidad del ayuntamiento.

Bueno, también aparece cómo en el informe esto no se ha producido con algunos ayuntamientos, y faltan algunos datos, como pueden ser..., algunos datos significativos, como, por ejemplo, puede ser el Ayuntamiento de Sevilla, que, sencillamente, según consta en el informe, no facilita sus datos sobre los ingresos obtenidos por los convenios en cantidades anticipadas, y, bueno, pues no sé qué ocurre cuando un ayuntamiento le niega la información a la Cámara de Cuentas. Desde luego, a partir de este momento, nosotros tendremos posibilidades de hacer iniciativas al respecto, sobre todo cuando conocemos que las cantidades ingresadas por el Ayuntamiento de Sevilla ascienden a alrededor de doscientos ochenta y tres millones de euros, y, por ejemplo, el que más ha ingresado, según el informe, ha sido Málaga, con 18 millones, y después le sigue Fuengirola, con 12 millones de euros. La diferencia es significativa, y, por lo tanto, yo no puedo más que preguntarme por qué Sevilla no da información a la Cámara de Cuentas cuando se le solicita de adónde han ido las cantidades anticipadas de esos convenios, porque, desde luego, a partir de este momento nosotros vamos a preguntar dónde han ido esas cantidades anticipadas, de la misma manera que preguntaremos también adónde ha ido el resto de convenios.

Para terminar, me gustaría, sencillamente, hacer un comentario sobre las alegaciones que algunos ayuntamientos han formulado, y, bueno, pues el Ayuntamiento de Fuengirola, en concreto, plantea un grito desesperado ante lo que es su tramitación del plan general y comenta cómo, para una información, un informe sectorial de Carreteras del Estado, pues ha tenido que esperar 19 meses. Entonces, claro, se queja, en este caso el Ayuntamiento de Fuengirola, de que, bueno, pues el informe está orientado hacia el trabajo que han hecho los ayuntamientos, pero, claro, lógicamente, el Ayuntamiento pone la lupa en lo que ha tenido que ser el trabajo de los informes sectoriales. Y en este sentido decir que Carreteras del Estado ha tardado 19 meses en dar un informe al Ayuntamiento de Fuengirola, o Medio Ambiente de la delegación de la Junta de Andalucía —que ya no estamos hablando de otra Administración, sino de la misma Administración— ha tardado 17 meses en dar ese informe.



Por lo tanto, yo creo que esto es inadmisibile. Es que esto es poner un torpedo en el trabajo de los ayuntamientos, y no podemos llegar a decir que los ayuntamientos no cumplen cuando lo que no se está cumpliendo es un trabajo básico que depende, a mi juicio, del impulso o de las normas que se recojan en esta ley para que todo funcione.

Por lo tanto, yo creo que hay muchas cosas muy significativas en este informe, se han puesto los medios en algunas modificaciones de ley para que se mejoren algunos de los temas; pero, desde luego, me parece que trabajos como este, que lo que ponen es la lupa en que las cosas se cumplan, pues habrá que seguir haciéndolos, y, desde luego, reclamando el cumplimiento de los mismos.

Y nada más y muchas gracias a la Cámara.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

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

Cuando quiera.

#### El señor FERNÁNDEZ GARCÍA

—Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero Mayor de la Cámara.

Compañeros, quiero que mis primeras palabras sean de un saludo especialmente cariñoso al Presidente por dos motivos. Es la primera vez que intervengo en Comisión, y que sea con usted, al que le tengo, además, especial respeto por haber sido mi profesor... Por tanto, para mí es muy agradable estar en esta comparecencia y poder posicionar a mi grupo, al que agradezco también la oportunidad que me da para intervenir en este debate. Igualmente, creo que es el momento de felicitar al conjunto del equipo de la Cámara de Cuentas, porque..., en fin, pensaba yo que el informe merecía una valoración de altura, más allá de las peleas del localismo y de intentar ver dónde se pone el dedo para saltar el ojo del contrario.

Este informe creo que tiene la grandeza de ser sencillo, comprensible, profundo y equilibrado a la hora de hacer las propuestas de solución a un problema que es real. Por tanto, el Grupo Socialista va a intentar no aprovechar este momento para hacer política localista. Lamentablemente, estamos en campaña electoral, y un informe del que tiene, o del que tenemos, que sacar conclusiones importantes porque afectan a la ciudadanía, afectan a los intereses económicos y afectan a la actividad productiva, lo vemos creo que con un tratamiento, y sin dudar ni de la capacidad ni del conocimiento de la señora portavoz del Partido Popular,

pues convertido en un instrumento muy concreto y demasiado sectario contra el Ayuntamiento de Sevilla, especial objeto de cariño por parte del Grupo Popular y de quien fue su concejal. Hay fechas, hay tiempo para hacer estos debates, y no en este.

Yo, en cualquier caso, señor Consejero, señores y señoras parlamentarios, creo que corresponde también contextualizar el informe, no por ello quitarle la validez y la vigencia que tienen las recomendaciones, que le anticipo que muchas de ellas, o están en estos momentos en vías ya de ejecución, o algunas se tendrán que asumir, para, efectivamente, trabajar desde el punto de vista normativo en su comprensión. Pero queremos actualizarlo porque es importante. Qué ocurre desde que se termina el informe, o incluso meses antes, al día de hoy, porque posiblemente el propio trabajo de la Cámara, junto a otros elementos, sirvió para que se tomen iniciativas que han permitido, desde el punto de vista cuantitativo, darle la realidad, que, aun siendo todavía mejorable, sea menos dura de lo que tiene el debate recogido en su informe definitivo.

Y creo que, efectivamente, los datos, como ha dicho el señor Consejero Mayor, están prácticamente referidos al 25 de noviembre, fecha en la que se aprueba, y hoy estamos a 15 de junio de 2010, y muchos de los datos, mientras se hace el trabajo de campo, están referidos al año 2008; año en el que, como saben sus señorías, entra en vigor una normativa importante como respuesta al no cumplimiento por parte de la mayoría de los ayuntamientos, y en particular de los de 50.000 habitantes. Que no se crea, señora Martínez, que no se va a ir, por desgracia, con el repaso de quiénes son los incumplidores y desde el territorio, porque su señoría debe saber también, si nos metemos en ese momento, quiénes han estado por el cumplimiento de la LOUA y quiénes no y en qué territorios, porque se debe saber que hay una dejación de iniciativa política en este material, curiosamente en las zonas costeras, curiosamente en la Costa del Sol, en la costa de Almería o en la costa de Huelva, y, curiosamente, de los nueve del total de 29, siete y medio son ayuntamientos dirigidos por el Partido Popular. No quería tener que llegar a esta conclusión, pero, en fin, no le queda..., como diría el difunto Pepe da Rosa, «el arte empuja la cosa».

Pues no queda más remedio que poner en evidencia la inacción, es más, la colaboración para lo que llamaríamos «la especulación urbanística», de ayuntamientos gobernados desde hace mucho tiempo por un mismo partido, que tenían el argumento y el tiempo para haber hecho la modificación, que también es uno de los problemas que se plantean en el informe.

Creo que el reconocimiento que se hace de que la información evoluciona con bastante rapidez es un apunte muy correcto de la Cámara de Cuentas, y sobre todo en la adaptación parcial, que también se recoge en el informe, por lo que, con independencia —insisto— de

la vigencia de algunas de las cuestiones planteadas, me parece básico para obtener conclusiones ciertas que actualicemos los datos y las razones de esta evolución, desde mi punto de vista importante y sustancial.

Al día de hoy, y esto no quita validez al dato de que eran 28 municipios de más de 50.000, hoy abordamos 29 ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, porque a la relación que contiene el informe hay que añadir el Ayuntamiento de Utrera. De esos 29, se encuentran adaptados total o parcialmente, en distintas modalidades, 20 ayuntamientos, y no 16, que han sido consecuencia de fechas posteriores a la propia elaboración del informe. Insisto, de los 9 que no están, siete y medio... Mis cuentas son: 7 corresponden a ayuntamientos gobernados por el Partido Popular, el de la ciudad de San Fernando estaba a medias entre el PA y el PP, y uno que gobierna el Partido Socialista, que es el PSOE, que es el de Sanlúcar de Barrameda. Y, digo, curiosamente, se sitúa el Partido Popular y, curiosamente, en toda la zona costera de la Costa del Sol.

Y digo que estos 9 restantes, aunque hoy hemos tenido la agradable información de que el Ayuntamiento de Cádiz ha tenido un trámite de aprobación ayer de adaptación provisional, creo recordar, si bien con una crítica social bastante importante.

Del total de los 20, pues, efectivamente, el de la ciudad de Sevilla, Roquetas, Jerez, Marbella, Motril y Fuengirola se encuentran también totalmente. Parcialmente, pues tenemos también los que ya se ha dicho por el Consejero. Y fruto del Decreto 11/2008 hay 12 ayuntamientos que no estaban, frente a los 10 que reconoce el propio informe, como eran los ayuntamientos de Mijas y, por lo tanto, están por adaptación parcial.

Y digo que es importante resaltar que esta evolución, o esta importante evolución, para situarnos en 20 de los 29, pues creo que tiene importantes elementos. Uno, la propia normativa, que hay que reconocer que dio un plazo, y que en términos globales, y no ya de los ayuntamientos de más de 50.000, pues se habían adaptado a su planeamiento a fecha del cierre de la normativa solo el 7%, o el 7,27%, del total de ayuntamientos andaluces. Más allá, digo, de los ayuntamientos de 50.000.

Y digo que varía sustancialmente porque en escasos meses prácticamente en mayo de 2008, y gracias a iniciativa del Ejecutivo andaluz, y me imagino que también motivado por el informe que se estaba haciendo y por la realidad social, se ha situado, digo, toda la aplicación de la normativa, a partir de la LOUA, en un nivel que después citaré, que prácticamente nos situamos casi con que el 78% del total de los ayuntamientos andaluces se habían sometido a la LOUA y prácticamente casi el 80% del total, o más del 80% de la ciudadanía, estaba en este proceso.

Y es cierto, señoría, que la adaptación, que no se había producido en su fecha y no se había producido con rapidez, como también se dice atinadamente, y

que esta no aprobación y esta demora en los tiempos medios que cita el informe de 12 años está repercutiendo en ámbitos como el productivo o el propio ámbito de la vivienda. Afectó y afecta.

Creo que la identificación de dónde están se dice perfectamente en el informe, y las sugerencias se dan. No se puede culpar al Ejecutivo con ánimo partidario sin mirar que en algunos ayuntamientos inician o hacen el acuerdo de iniciación del expediente sin papeles. Y también se recoge en el informe. Curiosamente, algún ayuntamiento, ya que nos metemos el dedo en los ojos, como el de La Línea, cuyo alcalde era del Partido Popular, y hoy está en mejor situación para los ciudadanos. Por lo tanto, creo que las conclusiones que apunta el consejo de «vamos a los ayuntamientos a empezarlo, pero vamos a empezarlo bien», creo que es una primera sugerencia, que el portavoz del Partido Socialista en estos momentos acepta y cree que habrá que emprender caminos para mejorar y exigir que el acuerdo inicial sea con todas las garantías y con toda la documentación.

Y efectivamente, como se estaba viviendo o se estaba viendo que la nueva adaptación impedía uno de los mayores valores que tiene la LOUA, que era la puesta a disposición para hacer carga de suelo destinado a VPO. Esto yo creo que motivó la no adaptación, la necesidad de poner carga de suelo en VPO —insisto, menos los ayuntamientos costasoleños del Partido Popular—, y la propia elaboración de la dificultad y complejidad que tiene la normativa motivó que en aplicación o en desarrollo de los artículos previstos en el Estatuto de Andalucía se plantearan al menos cuatro iniciativas que yo sí creo que, de alguna manera, debemos conocer. Cuatro iniciativas muy importantes que fueron:

Las oficinas territoriales de asesoramiento urbanístico, que se iniciaron en julio de 2007, se pusieron 39 oficinas territoriales.

La propia aprobación del decreto 11/2008, de 22 de enero, que se dictó en desarrollo también de un acuerdo pactado con la Junta de Andalucía y la FAMP, y no fue ninguna gatera de adaptación, sino fue un proceso de agilización de la adaptación, fundamentalmente para obtener suelo para construir VPO. Insisto, la tripa de este procedimiento de agilización, fruto de un acuerdo con la FAMP, también deja en entredicho la postura de los gobernantes locales del Partido Popular a hora de poner suelo que pueda ser susceptible de construcción de VPO. Creo que esto fue importante, este decreto, para esta realización y esta actuación.

El tercer gran grupo de iniciativas fue la contratación de equipos específicos provinciales de asesoramiento a ayuntamientos, para prestar dicho asesoramiento de manera permanente.

Y la orden de ayudas para financiar actuaciones en materia de urbanismo fue muy importante. Comprendo que, a la hora del cierre del informe, no se concretara; pero ha supuesto que el Gobierno andaluz haya dado a

los ayuntamientos creo que casi 20 millones de euros para hacer todo lo que en materia de urbanismo había que hacer de revisión, de adaptación y de, en definitiva, cumplimiento normativo, como uno de los elementos, creo que bastante desconocidos en el territorio español, de una iniciativa que financia a quien, debiendo hacer lo que debe hacer, no lo ha hecho.

En cualquier caso, al día de hoy —por ir terminando, señor Presidente—, creo que hay 545 municipios en proceso de adaptación. De los 29, quedan 9 que no están adaptados, si bien es cierto que están en alguna de sus fases. No insisto ni en la localización política ni en la localización territorial, la doy por conocida.

Y en cuanto a las conclusiones. Para ir terminando, yo creo que es cierto que tenemos que asumir las propuestas de una mayor agilización en la tramitación. Creo que eso está arreglado de manera parcial por el Decreto de 2008, y creo que de manera de iniciativa política está planteado por el propio Presidente de la Junta de Andalucía que, en el reciente debate del Estado de la Comunidad, ha planteado una Administración más ágil y ha planteado también una reforma de los procedimientos de la Administración para hacerlo. Y, efectivamente, que las garantías que exige la normativa y el proceso de participación hacen que el tiempo sea enemigo de lo bueno, y que 12 años no sean tiempo, desde luego, asumible en materia urbanística. Por lo tanto, no es menos cierto que, garantizando el proceso de participación ciudadana, garantizando también el derecho de los funcionarios en este procedimiento al que después nos encaucemos, tenemos que, efectivamente, no necesariamente modificar, modificar la normativa sectorial, sino instaurar un procedimiento por el cual la emisión de informes tenga el cumplimiento de sus plazos, y, en cualquier caso, una mayor cohesión o coordinación de las administraciones públicas.

Un tema que me hubiese gustado, señor Consejero Mayor, que se hubiese profundizado pues fue también el destino del dinero de los convenios urbanísticos. Es curioso también que quien habla —que se opuso precisamente al desarrollo normativo cuando empezó e introdujo la propuesta del no uso del anticipo de los convenios urbanísticos, de los fondos que de él se obtenían— se encontró la negativa del Partido Popular, y no llegó a conocer —porque podía no..., o no tenía por qué ser objeto de este informe— el destino que los distintos ayuntamientos han dado al dinero recaudado por los convenios urbanísticos. Porque también es curioso que quienes tienen más convenios han sido los ayuntamientos de Marbella y el también referido de La Línea de la Concepción, y el de Málaga también, cuyo uso finalista no se desconoce.

Y, por último, ya, creo que es importante, yo creo que es importante que entre todos hagamos un esfuerzo de que todo el mundo cuente, desde el inicio de la revisión, con los medios materiales y humanos

suficientes para que este proceso complejo sea, desde luego, limitado en el tiempo, y que al menos tendamos a reducir a la mitad los tiempos de redacción de la planificación urbanística.

Y por último, como esto, a todos, para todos, y todo se graba, le diré que el Partido Popular, a partir de ahora, es promotor de la intervención de la Junta de Andalucía, frente a la autonomía municipal, en orden a la materia urbanística; extremo que, desde luego, creo que está bastante alejado del sentimiento de los alcaldes del Partido Popular.

Nada más, y reiterar nuestro agradecimiento por su comparecencia.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Fernández.

Para finalizar este punto, tiene la palabra el señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas de Andalucía.

#### El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy brevemente, para agradecer la acogida que ha merecido el informe en la Comisión; para manifestar que el informe es un hito más de la secuencia de informes que en materia urbanística viene haciendo la Cámara de Cuentas de Andalucía desde hace ya mucho tiempo, y que, en este sentido, el seguimiento concreto de la tramitación de los planes y el destino de los fondos, o de las modificaciones de los planes y el destino de los fondos consecuencia de los mismos, pues es un hito más y novedoso. En la Cámara anteriormente se habían fiscalizado convenios urbanísticos, y empresas o patronatos u oficinas urbanísticas, pero no el desarrollo concreto de procedimientos de modificación o de nuevos planes de ordenación urbana.

En ese sentido, la experiencia adquirida permite asegurar que el informe necesita un repaso ulterior, por decirlo de un modo usual, en el sentido de que habrá que hacer informes de seguimiento sobre el desarrollo futuro de la aplicación de esta norma y de las normas que sucesivamente se han ido incorporando como desarrollo de la originaria Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Y creo que nada más. Reiterar el agradecimiento de la Cámara; comprometer, en la medida de mis posibilidades, comprometer que en un futuro se hará un informe de seguimiento de esta cuestión, y reiterar, efectivamente, las recomendaciones que hay en el informe, que han sido suficientemente expuestas en mi anterior intervención.

Nada más y muchísimas gracias.

### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias, y, si les parece bien, suspendemos un minuto la Comisión para despedir al señor Consejero Mayor.

[Receso.]

### 8-09/PNLC-000258. Proposición no de ley relativa a la adaptación de la travesía MA-401 desde la glorieta de la avenida María Zambrano a Mercamálaga, en Málaga

### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, si les parece oportuno, recuperamos... Luego lo hacen ustedes en el pasillo.

Atención, si les parece bien, recuperamos el orden del día, y pasamos al segundo punto, proposiciones no de ley en Comisión, comenzando por la primera, proposición no de ley en comisión relativa a adaptación de la travesía MA-401 de la glorieta de la avenida María Zambrano a Mercamálaga, en Málaga, a propuesta de Grupo Popular de Andalucía.

Tiene la palabra su portavoz, el señor Delgado.

### El señor DELGADO BONILLA

—Gracias, señor Presidente.

Desde el Grupo Popular traemos hoy aquí una proposición no de ley que espero que cuente con el apoyo de todos los grupos —ya lo conseguimos por dos veces en el Ayuntamiento de Málaga—. Pero, vista la actual situación que se viene produciendo desde el año 2008, en el que ni siquiera se ha contestado a estas mociones aprobadas por el Ayuntamiento por la Junta de Andalucía y que no ha tomado medida alguna para solucionarlo, hemos entendido que es absolutamente necesario que conozca directamente el Parlamento de Andalucía la situación en que se encuentra esta travesía, que es la carretera MA-401, que es la carretera, hoy, con matrícula A-7054.

Haciendo antecedentes para conocer sus señorías la situación en que se encuentra, en el año 1997, concretamente en marzo de ese año, se firmó un convenio marco de cooperación entre el Ayuntamiento de Málaga y la Consejería de Obras Públicas y Transportes en el cual se incluía la adaptación de esta carretera de Cártama. En una reunión que se celebró el 13 de noviembre de 2001 por la comisión de seguimiento se incluyó esta travesía, esta adaptación, con un presupuesto total,

en aquel momento, de 2.000 millones de las antiguas pesetas —hoy 12 millones de euros—, y el Ayuntamiento de Málaga asumía determinados compromisos en ese convenio. Entre ellos, el primero es poner a disposición los suelos necesarios para poder llevar a cabo dicha actuación de obra pública, y, por otro lado, redactar dicho proyecto. Además, el Ayuntamiento de Málaga adquirió otro compromiso como contrapartida por la actuación que estaba desarrollando, o que iba a desarrollar, la Junta de Andalucía. El Ayuntamiento adquirió el compromiso, también por el mismo importe de 12 millones de euros, de asumir una inversión en las obras de la segunda fase de la adaptación del camino de Antequera, en la comarcal 3310.

El Ayuntamiento licitó, adjudicó y gestionó el contrato de ese proyecto de construcción de la travesía de la segunda fase de la carretera del camino de Antequera, y cumplió con los plazos previstos, y en su fecha, la terminación de la obra, de acuerdo con los compromisos que se habían adoptado con la propia Junta de Andalucía.

El Ayuntamiento de Málaga elaboró ese proyecto para la carretera objeto de esta proposición no de ley, la A-7054. Dicho proyecto fue visado técnicamente por GIASA, la cual licitó la obra, siendo el presupuesto de ejecución de la contrata de 11.675.979 euros tras las modificaciones que se incorporaron después del visado técnico o del estudio técnico realizado por esta empresa instrumental de la Junta de Andalucía. El plazo eran 21 meses, y se concretó la finalización de las obras para el 19 de julio de 2007.

Pues bien, después del periodo transcurrido, las obras siguen sin terminar. Los problemas que se están dando a la movilidad, al desarrollo de toda aquella zona, son muy problemáticos, y, aparte, la Junta no asume tampoco —y de aquí la importancia de esta propuesta que traemos a la Comisión— que se ejecute algo que es fundamental, fundamental, que son las obras del tramo de la carretera mencionada entre la glorieta de María Zambrano —esta veleña ilustre, por cierto, de mi tierra, de Vélez-Málaga— hasta Mercamálaga, para paliar, por tanto, los problemas generados. Además, es de vital importancia esta carretera, puesto que todos sabemos, todos los que... —evidentemente, aquí hay dos diputados malagueños que conocen perfectamente esta situación—, tenemos que decir que todo la infraestructura que se está realizando es algo muy importante dentro del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga, y, sin duda alguna, ese vial distribuidor oeste, junto a la hiperronda, va a ayudar, incuestionablemente, al tráfico interno de toda la zona. Pero son fundamentalmente necesarios, unido a lo que estoy ahora mismo planteando, dos ejes fundamentales, que son la carretera de conexión de la azucarera Intelhorce con destino a los polígonos de la margen izquierda de Guadalhorce y de acceso al puerto de Málaga, y la carretera objeto de esta proposición

no de ley, que es la carretera de Cártama, que enlaza con los grandes equipamientos metropolitanos de Málaga, llámese la Universidad, el Centro de Transporte de Mercancías, Parque Tecnológico de Andalucía y Mercamálaga, entre otros.

Aquí es curioso que no se contemple, no se contemple en estos acuerdos, y así lo viene reclamando —y ahora haré breve referencia a ello— por parte del ayuntamiento, hay un tramo que solo se contempla, que es de 460 metros, que es con una calzada remodelada de los carriles en cada sentido; pero el resto, que es lo que no se contempla, que es la conexión de la intersección junto a la calle Arcipreste de Talavera, donde se encuentra un tramo perpendicular al río y que finaliza en la carretera de Cártama, y que esto está previsto y que lo va asumir el Ayuntamiento a través de los fondos del PROTEJA, pero que lo importante es que esos mil metros escasos, que son los que son necesarios para esa interconexión, no se van a efectuar. Lo mismo ocurre con la carretera de Cártama que se conectaría frente al polígono de La Huertecilla con el vial distribuidor, quedando, por tanto, como carretera convencional de dos carriles el tramo comprendido entre la citada glorieta y la de Intelhorce. Estamos definiendo una trama urbana y semiurbana que es de vital importancia para el desarrollo, sobre todo, de la zona del Levante malagueño, sabiendo los esfuerzos que está haciendo la Junta de Andalucía, y lo tenemos que reconocer, en esa inversión de más de treinta y tres millones de euros que suponen todas estas actuaciones a las que he hecho brevemente referencia; pero, indudablemente, se hace absolutamente necesario, y así lo venimos reclamando desde los dos plenos a que he hecho antes referencia: uno, el del 31 de enero de 2008, y otro pleno del Ayuntamiento de Málaga de 27 de noviembre de 2008, apoyadas estas iniciativas por la formación de Izquierda Unida y con el voto en contra del Partido Socialista.

Pero creo que la formación socialista malagueña estará muy de acuerdo, por una parte, en que estas obras, que es lo que pedimos desde aquí, se aceleren al máximo, para dar una respuesta efectiva no solamente a aquellas zonas tan importantes de El Viso, la zona de Intelhorce, la zona más hacia el levante del polígono de Guadalhorce, sino también a esa conexión desde la antigua Hitemasa hasta Mercamálaga; algo pedido a voces por todos los empresarios, por la CEM, para que tengamos perfectamente unida con el eje distribuidor al que he hecho referencia toda la red secundaria, necesaria para el desarrollo de Málaga.

Por tanto, para terminar, solicitamos, y yo creo que podemos conseguir, el apoyo para esta iniciativa de la formación aquí presente del Grupo Socialista, para que de un vez por todas terminemos esta obra, que se inició en 2005 y que, pese a que se viene exigiendo por parte del Ayuntamiento y de todos los colectivos ciudadanos su terminación, parece ser que no se ponen por la

Junta de Andalucía los mecanismos de coordinación suficientes con la empresa adjudicataria para que de una vez por todas se acabe, puesto que diría que con una simple visita se puede comprobar que no tiene los elementos humanos ni materiales necesarios para su terminación con la rapidez necesaria.

Si nos ponemos de acuerdo con esta proposición no de ley, conseguiremos algo importante: primero, la terminación de algo fundamental para el desarrollo y las conexiones de los polígonos de Málaga, y, por otro lado, daremos satisfacción a los intereses generales, que son importantes y que están en juego, y, por tanto, que se contemplara definitivamente esa conexión que estamos reclamando: ejecutar esas obras del tramo entre la glorieta de la avenida María Zambrano hasta Mercamálaga.

Muchas gracias, señor Presidente.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Delgado.

Tiene la palabra el señor Ruiz Cuadra, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

#### El señor RUIZ CUADRA

—Gracias, señor Presidente. Señorías.

Tomo la palabra en nombre del Partido Socialista para posicionar a mi grupo, teniendo en cuenta que el año 1997, en marzo concretamente, se firmó en la ciudad de Málaga un convenio marco de cooperación entre el Ayuntamiento de Málaga y la Consejería entonces de Obras Públicas y Transportes, con un objetivo claro y prioritario, que era abordar un conjunto de actuaciones para corregir las disfuncionalidades producidas por el propio desarrollo, el crecimiento geográfico, y para permitir una mayor dinamización económica y social y situar a la ciudad, en materia de infraestructuras y de equipamientos públicos, al nivel de las ciudades mejor dotadas en Andalucía y en España.

Básicamente, el convenio marco de cooperación entre el Ayuntamiento de Málaga y la Consejería de Obras Públicas y Vivienda —hoy actual Consejería de Obras Públicas y Transportes— obliga a una serie de actuaciones en travesías urbanas financiadas al 50% entre las partes y correspondiendo la aportación del suelo al ayuntamiento.

La comisión de seguimiento del año 2001 acuerda la ejecución de las obras de adaptación; la segunda fase, como usted ha dicho, el portavoz del Grupo Popular, la segunda fase del camino de Antequera, y la carretera de Cártama MA-401, objeto de este debate, en el marco del convenio de colaboración suscrito,

según los cuales tanto las actuaciones en el camino de Antequera como las de la carretera de Cártama serían asumidas, una, por el ayuntamiento, y otra, por la Consejería, con inversiones iguales cada una, resultando una financiación global del 50% de cada parte, con un tope máximo.

Por la Dirección General de Carreteras se puso de manifiesto el criterio manifestado por la excelentísima señora Consejera de invertir hasta la cifra de 12,02 millones de euros, debiéndose el Ayuntamiento a comprometer a invertir igual cantidad en la ejecución de la segunda fase de la adaptación del camino de Antequera.

Posteriormente, una vez elaborados los proyectos, la problemática, etcétera, el presupuesto de la obra del camino de la carretera de Cártama suponía 21,15 millones de euros, superando ampliamente el tope de los 12,02 millones de euros ya mencionados.

Por parte del Ayuntamiento se comprometieron a la elaboración de un documento desglosado, que cumpliera el requisito de los 12,02 millones de euros, manteniendo la funcionalidad y racionalidad de las obras que en él se contemplaban.

Al final partió el proyecto, en dos aunque es cierto que no tuvo en cuenta un colector que ha quedado a la mitad y cuyas aguas no tienen salida hacia un arroyo que se encuentra a unos ochocientos metros, y, siendo este un fallo del proyecto que supone otro millón de euros más, el Ayuntamiento pretende que la Consejería lo ejecute.

Hay que tener en cuenta que, aunque el presupuesto de adjudicación fue de 11.675.979, el presupuesto real de la obra asciende a 13.730.313 euros.

La Dirección General de la Consejería asumió el compromiso de licitar el contrato para la ejecución de las obras en el proyecto desglosado en un plazo máximo de dos meses, que posteriormente han tenido retrasos por situaciones ajenas, como ahora manifestaré a la Consejería. Así, tenemos que el proyecto inicial se convierte en la adaptación de la travesía MA-401, tramo glorieta María Zambrano-Hitemasa; obras que se adjudicaron en septiembre de 2005 y finalizaron el 31 de marzo de 2010.

Como he dicho, los retrasos pues se debieron a temas como no disponibilidad de terreno durante largo periodo de tiempo en algunas zonas de la obra, modificación tramitada del proyecto, aprobación del desvío de tráfico, permiso para retirada de arbolado, reposición de servicios, etcétera.

En la última reunión de la comisión de seguimiento, a finales de 2008, representantes del ayuntamiento manifestaron la intención de que la Consejería de Obras Públicas y Vivienda debía de continuar las obras y ejecutar el tramo siguiente hasta Mercamálaga. Por su parte, la Dirección General de Carreteras y el Director Gerente de GIASA les respondieron que la Consejería había cumplido con creces su compromiso de invertir

en dicha carretera 12,02 millones de euros, y que, ya que el convenio indicaba que cada una de las partes debía de asumir un 50% de la financiación global, sería bueno que cada Administración presentara las cuentas de lo ejecutado con cargo al convenio. Curiosamente, presenta el Ayuntamiento de Málaga unas cuentas donde se contempla, primero, parte de la aportación del suelo necesario para la realización de la obra, así como algunas obras que no están contempladas en la comisión de seguimiento. Aún así, el presupuesto de las tres obras asciende a 5.900.000 euros.

Tanto el Director General de Carreteras como el Director Gerente de GIASA respondieron que las obras del ayuntamiento..., otras obras que haga el ayuntamiento en otras travesías no eran objeto del convenio, que no se había acordado incluirlas en ninguna comisión de seguimiento y que, por tanto, no se podía contabilizar dicho presupuesto en el 50% a aportar por el ayuntamiento; así como las expropiaciones, que figura expresamente en este acuerdo marco que no se pueden contemplar como parte de ese 50%.

Por tanto, tanto el Director General de Carreteras como el Director Gerente de GIASA les recordaron a los representantes del ayuntamiento que correspondía al ayuntamiento la aportación de los terrenos necesarios para la ejecución de la obra, tal y como se había venido haciendo en las primeras obras. Por tanto, no tiene sentido que plantee otros 4 millones de expropiaciones.

Por ello, es claro que es un problema de entendimiento entre el ayuntamiento y la Consejería. Con una base clara, que son los números, y los números no mienten. Es decir, si el ayuntamiento presenta un estado de las cuentas de la obra ejecutadas, aprobadas por la Comisión de Seguimiento, pues todo lo que falte, una vez realizado el correspondiente contraste de una y otra, tanto en la Consejería como el Ayuntamiento de Málaga, le corresponderá realizar la segunda parte. Una parte, seguramente, tendrá que poner la Consejería de Obras Públicas, y otra parte, sin duda, le corresponderá al Ayuntamiento de Málaga.

La obra comprometida en la comisión de seguimiento —adaptación de la travesía MA-401, tramo Glorieta María Zambrano a Hitemasa— se ha terminado el 31 de marzo de 2010. Para la continuación de la obra hasta Mercamálaga se ha vuelto a solicitar, por el anterior Director General de Carreteras, al Ayuntamiento de Málaga, el presupuesto invertido por dicha Administración en obras del convenio, como he dicho, para poder compararlo con lo invertido por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Lo tienen fácil, lo tienen fácil. Y con la diferencia que haya entre uno y otro pues se podrán abordar, acometer, las obras hacia Mercamálaga, hasta igualar la cifra invertida..., siempre que se iguale la cifra invertida por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Por tanto, esta proposición no de ley que trae el Grupo Popular a esta Cámara, pues es una proposición

no de ley de poco recorrido, porque es claro que se han dado las pautas para resolver el problema. Y el ayuntamiento, en esa estrategia que tiene de echarle la culpa de todo a la Consejería correspondiente y a la Junta de Andalucía en general, quiere escurrir el bulto de un compromiso adquirido y no presenta las cuentas. Hay un reconocimiento por parte de la Consejería de Obras Públicas de dos obras ejecutadas por el ayuntamiento y que sí han sido aprobadas en la comisión de seguimiento, y supondría aproximadamente un millón cuatrocientos dos mil euros. Por tanto, no sé qué pretende el Partido Popular al traer esta iniciativa a la Cámara cuando la resolución de este problema no está aquí, estaría en el diálogo del ayuntamiento y la Consejería de Obras Públicas y con las cuentas sobre la mesa.

Nada más y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Ruiz Cuadra.  
Tiene la palabra el señor Delgado.

#### El señor DELGADO BONILLA

—Gracias, señor Presidente.

Siguiendo un poco en la línea de nuestro compañero, el señor Fernández, anterior Consejero de Empleo, cuando se refería aquí a ese humorista, que en paz descanse, yo puedo añadir que «las obras son amores, que no buenas razones».

Señoría, usted ahora se escuda, para no darle apoyo a esta iniciativa, en que es necesario entablar un nuevo planteamiento con el convenio marco de 2017, después de una reunión que se mantuvo de la comisión de seguimiento, que creo recordar que fue a finales de noviembre de este año pasado.

Hay algo importante... Y creo que a usted no le han dado toda la información correspondiente. Yo le traigo a usted aquí... Que de esto sabe algo más que usted don Enrique Salvo Tierra. Aquí esta su intervención en las sesiones plenarios del Ayuntamiento de Málaga cuando era concejal del ayuntamiento, donde explica, absolutamente, este asunto. Es decir, hay que venir con cierta documentación, pero no desde el punto de vista de los papeles, sino de lo que dicen sus compañeros. Porque el señor, en este caso Salvo Tierra era Delegado Provincial de Obras Públicas en Málaga y conocedor, perfectamente, de la situación.

Mire usted, aquí esto de las competencias propias e impropias es un debate que podemos mantenerlo en otro momento, pero lo que tengo que decirle es que el Ayuntamiento de Málaga está asumiendo muchas actuaciones que no le corresponden y que

son actuaciones que le corresponden a la Junta de Andalucía.

Esta carretera a la que hacemos referencia, la MA-401, es una carretera autonómica, de competencia exclusiva de la Junta de Andalucía, tal como recordó el señor Salvo Tierra al propio compañero del partido diciendo que ya hoy es la A-7054.

Mire usted, el Ayuntamiento de Málaga cumplió perfectamente el convenio que tenía firmado el 12 de marzo del año 1997, asumiendo la inversión equivalente en otra vía, en otras necesidades, que era ese proyecto de la travesía de la comarcal 3310 de la segunda fase del Camino de Antequera. Se han dado las cuentas, pero ustedes se quieren escudar, como siempre, y no ayudar a Málaga y sobre todo a las necesidades que tienen los malagueños de dar solución a unas interconexiones. Que ya le he dicho que agradecemos el esfuerzo que se está haciendo desde la Junta de Andalucía en ese eje de distribuidor, a partir de la Hiperronda, pero hacen falta unas obras complementarias, menores, pero no por ello menos importantes, para que Málaga quede perfectamente, en su trama urbana interior, enlazada, y que permita el desarrollo —y sobre todo el desarrollo empresarial— de la zona más importante de polígonos de Málaga.

Porque fíjese usted la importancia de este acceso. El acceso no solamente va por los polígonos sino también a la barriada de Intelhorce como a la de San José del Viso, incluyendo las entradas y salidas al tejido industrial de la zona. Y va a beneficiar directa y notoriamente —para que quede claro— a los polígonos industriales de Alameda, San Luis, La Estrella, El Viso, y con una alta incidencia en el acceso a otros polígonos industriales como son el de Trevénez, el de Huertecillas, Carambuco, Mercamálaga, que es la conexión final; Guadalhorce, Santa Teresa y Santa Cruz. Si usted me dice que no es necesaria esa interconexión, ese tramo que queda, y que viene el Ayuntamiento planteando desde 2008 su acometida y su ejecución para terminar definitivamente esa trama urbana, necesaria para dar la movilidad a la zona más importante empresarial de Málaga, pues ustedes dirán. Creo que los malagueños así lo van a ver, lo van a ver.

Es que ustedes hacen unos planteamientos continuamente, y creo, con Málaga... Yo me imagino que porque está gobernada desde hace muchos años por el Partido Popular y está desarrollando una política en infraestructuras como nunca se ha hecho en la historia malagueña, pero es necesario que la Junta cumpla con sus compromisos con Málaga. Málaga siempre es la gran olvidada en las infraestructuras. No le quiero aquí sacar ni cómo está el tema de la hiperronda.

Usted plantea, en su intento de justificar su no a esta proposición no de ley, que el Ayuntamiento ha venido incumpliendo reiteradamente con aquello que firma. Es que habla de disposición de los terrenos para acometer una obra...

Mire usted, cuando ya —y aquí hay gente que sabemos de ese tema—, cuando está la disposición de suelo, con que haya un 50%, si hay interés, se comienza, porque la hiperronda de Málaga, que ustedes están ejecutando, prácticamente muchos de los suelos que son necesarios todavía no están disponibles. Por tanto, escudándose en ese tipo de argumento, creo que caen por su propio peso.

Lo único que le he pedido a su señoría es que apoye, apoye esta nueva propuesta que realizamos desde el Grupo Popular, que recogemos el sentir mayoritario del pueblo de Málaga, para que de una vez por todas se termine perfectamente ese tramo de carretera de la antigua MA-401, que es una obra que es muy cortita —es una obra muy corta, no llega a un kilómetro doscientos metros, creo, aproximadamente, que es—, y que con el esfuerzo de todos y con la negociación, que estoy también de acuerdo en que hay que hacer una negociación, pero no podemos echar en la espalda de una corporación local aquello que es competencia de la Junta de Andalucía.

Por tanto, nuestra propuesta es la que es, y le pedimos y le vuelvo a reiterar el apoyo a la misma.

Muchas gracias.

### **8-10/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa al nuevo puerto deportivo de La Axarquía, en Torrox-Nerja, Málaga**

#### **El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señor Delgado.

A continuación está en el orden del día una proposición no de ley presentada por Izquierda Unida. Como no están presentes, entendemos que decae y pasamos a la tercera dentro del punto 2. Proposición no de ley en comisión relativa a un nuevo puerto deportivo en La Axarquía, en Torrox-Nerja, Málaga, a propuesta del Grupo Socialista.

Tiene la palabra su portavoz. Muchas gracias.

#### **La señora TOMÉ RICO**

—Gracias.

Señorías, la comarca de La Axarquía, situada en la zona oriental de la provincia de Málaga y rodeada por la Sierra de Tejada, Almijara y Alhama, tiene un patrimonio cultural, etnológico y medioambiental extraordinario, y, por tanto, tiene un gran potencial en el sector turístico que hasta el momento ha venido centrándose en el turismo residencial. El buscar nuevas alternativas al

turismo de sol y playa y romper con esta estacionalidad en el sector turístico es un reto que tenemos todas las instituciones.

En este sentido, el Gobierno andaluz, a través de la Consejería de Obras Públicas, hace una apuesta por la construcción de nuevos puntos de atraque y de nuevos puertos como equipamientos turísticos de primer nivel para romper, precisamente, con esa estacionalidad del turismo en la comarca de La Axarquía, como es la apuesta por el turismo náutico y deportivo, y, en consecuencia, en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía, aprobado mediante Decreto 141/2006, de 18 de julio, constituye este instrumento de ordenación territorial y marco de referencia para las actuaciones de incidencia subregional y se establece una zona de viabilidad para instalaciones náuticas y deportivas en el marco comprendido entre la punta de Torrox y La Torrecilla, la playa de La Torrecilla de Nerja, que es considerada por el ordenamiento territorial como la única franja del tramo oriental susceptible de albergar un puerto deportivo de nueva implantación, dando de esta manera respuesta a una demanda legítima de la zona oriental de La Axarquía, y especialmente de los municipios de Torrox y de Nerja, que ya en el año 1991 presentó a la Junta de Andalucía un proyecto de puerto deportivo.

La apuesta decidida del Gobierno andaluz por completar el sistema náutico recreativo ante el déficit de amarres en la zona oriental de la provincia de Málaga; por dotar también a La Axarquía de nuevas infraestructuras para el desarrollo de la navegación de recreo y actividades turísticas de primer nivel y de un perfil complementario asociado, como se ha visto reflejado en el proyecto básico de nuevo puerto deportivo en el litoral oriental de Málaga, en el tramo Nerja-Torrox, que fue promovido por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, tenía o planteaba tres alternativas: Una primera alternativa, con una superficie de 42.800 metros cuadrados y una superficie de agua abrigada de 100.000 metros, y que se ubicaba en la zona de levante de la playa de Vilches, del municipio de Torrox —es decir, prácticamente dentro del término municipal del municipio vecino de Nerja—; una segunda alternativa, con una mayor superficie terrestre —en este caso 46.950 metros— y con la misma superficie de agua abrigada, se ubica en la zona, estaba ubicada en la zona de arroyo Frontiles, entre los términos municipales de Nerja y de Torrox, y una tercera, que se abrigaba a la zona de poniente de la playa de Vilches, adosada al escolladero existente entre dicha playa y la de Calaceite.

Los técnicos, señorías, el estudio técnico que se hizo de los mismos, este documento fue sometido a información pública en noviembre del año 2007, iniciándose la evaluación ambiental en junio de 2008, que se completó con la declaración de impacto medioambiental formulada por la Consejería de Medio Ambiente el 30 de



julio del año pasado; declaración, señorías, favorable a la segunda alternativa, si bien se establecía en la misma una serie de medidas correctoras y de prevención.

La propuesta planteada, que localizaba el nuevo puerto deportivo entre los términos municipales de Nerja y de Torrox, fue sometida al preceptivo informe de la Administración General del Estado de acuerdo con lo establecido en los artículos 49 y 112.c) de la Ley de Costas, de 28 de julio del año 1998, y se emitió su correspondiente informe, que en este caso fue desfavorable, por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino, en diciembre del año 2009, al considerar que el documento no resolvía de manera adecuada las posibles implicaciones de la nueva infraestructura en el sistema de playas.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista es conocedor del gran interés en el ámbito regional de La Axarquía, y más concretamente y especialmente el gran interés que tienen los municipios de Torrox y de Nerja para el desarrollo de este nuevo puerto deportivo, así como de la importancia que tiene este tipo de equipamientos para el desarrollo turístico de la comarca, y es por ello por lo que traemos esta proposición no de ley con el objetivo de que la Agencia Andaluza de Puertos estudie cuál es el mejor emplazamiento, en función tanto de las condiciones medioambientales de protección del litoral como de la integración territorial del puerto, que, indudablemente, van a beneficiar no solo a los municipios que están directamente afectados, a los municipios de Torrox y de Nerja, sino también a todo el litoral oriental de la comarca de La Axarquía y de la provincia de Málaga.

Esperamos, en este sentido, señorías, que su voto sea positivo, para que la Consejería de Obras Públicas, a través de la Agencia Andaluza de Puertos, profundice en este estudio en todas las posibles alternativas para localizar un puerto deportivo de nueva planta dentro de la franja costera, lógicamente, que está establecida en el POTAX.

Gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Tomé.

Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, el señor García Rodríguez.

#### El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Lamentar el retraso de unos segundos, debido a nuestra multiplicidad de funciones como grupo pequeño; solicitar formalmente a los demás grupos que, dado

que esto no altera el funcionamiento de la Comisión, se permita la tramitación de nuestra proposición no de ley al final del orden del día, y manifestar nuestra abstención en este punto.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra ¿el señor Delgado?

#### El señor DELGADO BONILLA

—Gracias, señor Presidente.

Tomo la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para posicionar al mismo en este tema tan importante. Y el hecho de que lo haga yo no es casual. Soy una persona de la zona de La Axarquía y, además, tremendamente preocupada por esta situación, no solamente de lo que ha expuesto su señoría, que también es de nuestra comarca —además de la zona donde puede estar el futuro puerto al que hace referencia—, y que, por tanto, nos une algo importante, que es la realización de esta obra de infraestructura tan importante para el desarrollo y el progreso de nuestra comarca. Pero tengo que decirles, independientemente de que ya le anuncio que le vamos a dar el apoyo a la misma, pero con una enmienda de adición, que espero que sea aceptada una vez que haga una breve exposición de nuestro posicionamiento.

La verdad es que no me ha sorprendido en absoluto que ustedes traigan esta proposición no de ley sobre el puerto deportivo Torrox-Nerja o Nerja-Torrox; no me ha sorprendido porque es una forma..., no sé si de callar sus conciencias o de tapar sus propias vergüenzas en este asunto.

Hay algo que no va a servir, como anteriormente, en el debate anterior, con respecto al tema de Málaga, de esta travesía, cuando ha dicho su compañero que aquí se intenta culpar de todo siempre a la Junta de Andalucía. Aquí, con toda la razón del mundo, señoría. ¿Por qué? Porque desde el año 1986 la competencia exclusiva en materia de puertos la tiene la Junta de Andalucía. Aquí no tienen la culpa ni Obama, ni la Merkel, ni Aznar, ni Javier Arenas, nadie más que ustedes, porque la pasividad, la falta de actuación en este tema y el olvido del Partido Socialista de la comarca de La Axarquía es evidente, más que evidente, hasta el punto de que se nos ha negado a veces hasta la denominación de «Costa del Sol Oriental», intentando llevarnos al concepto solo de «comarca de La Axarquía».

Dicho esto, decirles también, con todos mis respetos, que ustedes cogen siempre el Plan de Ordenación del Territorio Costa del Sol Oriental-Axarquía, que es ese

plan subregional, cuando les conviene. ¿Por qué no hablan ustedes de los 524 millones de euros que trae ese plan de ordenación de inversiones para la comarca de La Axarquía, que no hemos visto ni un solo euro? Que, por cierto, los mismos que yo en Vélez-Málaga con el pacto de la moción de censura. Moción de censura, que ustedes prometieron 2.345 millones de euros para Vélez-Málaga. Quinientos mil millones de las antiguas pesetas. Miren ustedes lo que ustedes, por alcanzar el poder, lo que son capaces de prometer, de prometer.

Fíjese en este punto.

En el año 1991 ya hubo un intento, por parte del Ayuntamiento de Nerja, de asumir este proyecto por parte de la iniciativa privada, sin necesidad de ningún plan subregional, igual que se hizo el puerto de La Caleta. Aquello no llevó a buen fin, no llevó a buen fin. Ahora, cuando se publica el decreto correspondiente a la aprobación del plan subregional, es cuando nos ponemos a desarrollar un proyecto sobre el que, por cierto, le tengo que decir que las obras, según la Consejera en aquel momento responsable del área, anunciaba que las obras comenzarían en 2008, y con un importe de 33 millones de euros. Y lo uno al puerto de La Caleta de Vélez, por 66 millones de euros, la ampliación de la segunda, digamos, fase, tan importante para un puerto como es, pesquero, que es el más importante de la provincia de Málaga.

Claro, ustedes ahora, en ese intento de tapar sus vergüenzas en este asunto, dicen ahora que es que tiene voluntad la Junta de Andalucía de dotar a la Costa del Sol. Una voluntad muy retrasadilla, ¿eh?, muy retrasadilla. Llevan 24 años, ¿eh? Además, 24 años llevamos estudiando las posibles alternativas también para la autorización de este puerto deportivo.

Mire usted, el problema, que ustedes tratan de ocultar, es que, en este caso el Ministerio de Medio Ambiente, lo que era anteriormente la demarcación de costas, ha dicho que donde está previsto no es posible, técnicamente, por los daños medioambientales que se están haciendo. Mire usted, y yo no voy a entrar, como, en cierta medida, diputado de la comarca de La Axarquía, que me considero que represento por parte del Grupo Popular esa zona tan importante de desarrollo para Málaga, en buscar el enfrentamiento entre Torrox y Nerja, y le digo desde aquí, para que conste claramente, que el puerto se hará donde técnicamente sea viable —medioambientalmente, medioambientalmente—.

Sabe usted que había —y aquí traigo el tema—, que había en esta... —además, que esto es de la propia Junta de Andalucía, de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía—, había tres opciones. Una opción primera, la que ha sido rechazada; la opción segunda, que, automáticamente, al no aceptar la primera, porque era la misma zona de localización... Y la segunda zona, o la tercera opción, mejor dicho, más importante, está cercana a la zona de la playa de Calaceite, donde ya le ha dicho el propio Presidente de la empresa pública

en una reunión mantenida con el Alcalde de Málaga que también lo ve con ciertas dificultades técnicas, pero que se van a hacer los estudios correspondientes.

Lo que nosotros queremos y apoyamos, porque así va en la literatura de su propuesta, cuando dice que dentro de la franja costera planteada en el POTAX. Sabemos perfectamente, usted y yo, que está en el arroyo, en el arroyo fundamental de Frontiles, donde está la separación de los municipios de Torrox y Nerja, donde inicialmente estaba prevista la implantación de este puerto deportivo, existe una zona hacia el Levante, que es esta, que es la zona a que hago referencia en el círculo, que dista 700 metros de ese límite municipal, y la zona de los 900 metros hasta la zona de Poniente. Entonces, son las tres zonas, las dos zonas que hay que seguir estudiando. Y donde sea necesaria, técnicamente hablando, su construcción, que se haga. Pero, claro, el problema es que ustedes han tomado una táctica dilatoria, porque ya le he dicho los 2.300 millones para Vélez-Málaga y los 524 del POTA-Axarquía, del plan subregional, de los que no hemos visto ni un solo euro.

El problema fundamental es que ustedes no tienen financiación. Primero —y la referencia es clara al puerto, que conozco por razón de mi anterior cargo como Alcalde de la ciudad de Vélez-Málaga—, no había financiación para la ampliación del puerto de Caleta de Vélez. Hablaron primero de una financiación pública, luego concesión administrativa, y ahora, dentro de las obras que se van a financiar con esa nueva financiación de que usted habla, pública y privada, es la posibilidad de acometer este proyecto. Pero ya sabemos lo que está ocurriendo con la financiación público-privada: que no existe en este momento dada la situación de las empresas. Lo que ustedes hablan de financiación público-privada es el contrato de obra pública, que es construcción y gestión. Háganlo, háganlo. Creo que es absolutamente necesario buscar vías de financiación para que de una vez por todas podamos, no solamente desarrollar el puerto de Torrox-Nerja, tan importante para el desarrollo de la zona oriental de Málaga, sino también la ampliación del puerto de Caleta de Vélez. Además, que es un puerto con un tejido productivo muy importante, donde viven gracias a la pesca cientos y cientos de familias de la comarca de La Axarquía. Por tanto, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa que ustedes traen, pero con la siguiente enmienda de adición.

Aquí estamos hablando de estudio, de estudiar, estudiar. Vamos a acabar de estudiar, vamos a ponerle plazo al estudio; a ver si el niño no se tira estudiando la carrera veinte años, veinte años. Lo que tenemos que intentar es llegar a una concreción de los plazos, de los plazos.

Nuestra enmienda sería que dicho estudio se realizara o culminase en el plazo de seis meses —es decir, a final de año, a final de año—, y que durante el ejercicio de 2010 se liciten las obras por el procedimiento

que ustedes consideren conveniente, ya que ustedes gobiernan. Si es contrato de obra pública, háganlo; si es cofinanciación directamente de la Junta, háganlo. Además, aquí le puedo ofrecer —y no se lo tomen a broma— que yo puedo renunciar, como veleño, pues a los 2.345 millones que nos tienen prometidos, 33 millones de euros podemos dejar para el puerto de Nerja-Torrox, porque somos solidarios, porque creemos que con 2.300 millones de euros tenemos más que suficiente para desarrollar el gran municipio que es Vélez-Málaga.

Pero, bromas aparte, bromas aparte, lo que le puedo indicar a su señoría es que es necesario poner un plazo, un plazo; que la gente de Torrox y la gente de Nerja vean que el puerto va a ser una realidad durante el ejercicio de 2010. Y de acuerdo con esta enmienda que nosotros le proponemos, vamos a apoyar esta iniciativa. Solamente que los estudios que tenga que realizar la Empresa Pública de Puertos de Andalucía se ultimen en el plazo de seis meses —es decir, como tope, el 31 de diciembre de este año— y que el año 2011, si es posible, comiencen las obras o se liciten las obras para hacerlo realidad. Y va a contar usted con nuestro apoyo.

Pero digamos la verdad, señoría, no intentemos tapar el problema de fondo, que es la financiación. Ese es el problema fundamental. Que, por cierto, y no se lo tome usted a mal, y he visto las actas: usted, como concejala de urbanismo, nunca, nunca, se ha preocupado del puerto. Nunca. Nunca se ha preocupado. Ustedes hablan del puerto, los socialistas torroxeros, a partir del avance del plan general; mientras la gente del Partido Popular está luchando desde hace muchos años por que la comarca de La Axarquía tenga las mismas infraestructuras, la Costa del Sol Oriental, que la Costa del Sol Occidental. No puede haber una Costa del Sol rica, con infraestructuras, con equipamientos, y una Costa del Sol Oriental, como siempre, olvidada de las políticas del Partido Socialista.

Por lo tanto, creo que lo hacemos con toda nuestra buena intención. Queremos el puerto, y, si ponemos ese plazo, creo que es una pequeña enmienda que es necesaria para que los ciudadanos visualicen, de una vez por todas, de una vez por todas, que el puerto de Torrox y de Nerja va a ser una realidad.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Delgado.

Si es usted tan amable, nos pasa las enmiendas por escrito.

Y, para finalizar el debate, tiene la palabra la señora Tomé.

#### La señora TOMÉ RICO

—Gracias, señor Presidente.

Señor Bonilla, hay niños que tardan más de diez años en sacar los estudios, ¿eh?, algunos. Y ustedes tienen conocimiento de algunos de ellos, ¿eh? Hay niños que tardan más de diez años en sacar las carreras.

Pero le quería comentar otra cosa. No esperaba otro tipo de intervención por parte suya, en ningún sentido, porque parece que, cuando ustedes, el Partido Popular, no tienen argumentos, se dedican a aplicar todo tipo de calificativos. Habla usted de tapar vergüenzas. ¿Qué vergüenzas, señor Bonilla, de qué está hablando usted? Cuando se les acaban los argumentos, eso sí, tienen ustedes una serie de calificativos dirigidos hacia el Gobierno andaluz y hacia el Partido Socialista que muchas veces, si los escucharan los ciudadanos, les daría a ellos vergüenza de cómo algunos políticos del Partido Popular se dirigen al resto de los políticos de los distintos grupos políticos.

Mire usted, y además, unas veces, porque no tienen argumentos o cuando simplemente no tienen nada que aportar al debate político, lo que hacen es una huelga de brazos caídos cuando hay votaciones de interés, importantísimas para los ciudadanos y ciudadanas andaluces. Ese es el proceder que tienen ustedes de manera permanente.

Pero le voy a decir una cosa: sí, yo soy y he sido concejala del Ayuntamiento de Torrox. Y, mire usted, el Ayuntamiento de Torrox, cuando la legislación y el ordenamiento territorial permitían y establecían esa franja, fue cuando dijo que quería también tener posibilidades. Porque la ley... Porque la Ley de Ordenación del Territorio, porque el POTA ya establecía una franja donde también entraba el Ayuntamiento de Torrox.

Pero es que además le voy a decir una cosa: me saca usted el año 1991. ¿Por qué no dice toda la verdad?, ¿por qué no dice toda la verdad? En el año 1991, fue una propuesta del ayuntamiento, a instancias de una entidad mercantil, Puerto Europa Nerja S.A. Que no sale, ¿por qué no sale? Porque desaparece esa entidad. ¿Y de eso tiene la culpa la Junta de Andalucía?

Pero es que no ha comentado otro proyecto, que es, posiblemente, ese que usted me ha enseñado en la foto: en 2003, otra nueva entidad mercantil presenta un nuevo proyecto también, Puerto Lara S.A., que no tiene lugar a trámite, porque tiene... Entre otros aspectos, entre otras razones por las que no entra a trámite es que se estaba, en ese momento, haciendo la Ley de Ordenación del Territorio, por lo cual..., y se estaba haciendo el planeamiento territorial de Andalucía. Y además porque la fachada litoral que establece, la establece en una zona rocosa y afecta a la descarga del arroyo Fontibre. Y porque además se proponía un acceso desde una rotonda situada a una cota 20, sobre una cota 20, señor Bonilla. Por eso no se le ha admitido.

¿Cómo puede decir que los socialistas estamos entrando a enfrentar a los dos municipios? Nunca en este proceso, nunca, los socialistas hemos ido a entrar a enfrentamiento con el municipio de Nerja. Ni los de Torrox, ni tampoco los de Nerja. Ni tampoco los de Nerja. No traiga usted eso aquí, porque no le corresponde. Porque usted y yo —lo ha dicho— somos parlamentarios y tenemos que mirar más allá de nuestras narices y estar por el interés general dentro del territorio del que estamos hablando.

Y no me diga que la Junta de Andalucía ha tenido pasividad, puesto que lo que ha hecho, por responsabilidad, ha sido, a través de la Agencia Pública de Puertos y por este interés que había en los municipios, seguir los procedimientos legalmente establecidos, señor Bonilla. Primero, establecer el ordenamiento territorial, establecer la franja costera susceptible para ubicar el futuro puerto. Sin hablar de aquí o allí, simplemente para ubicarlo. Después, elevar los informes que son preceptivos y vinculantes en este caso. Vinculantes en este caso. Y además no puede usted decir que ahora nos escudamos en el POTA para decidir lo que estamos hablando. ¿Cómo dice usted eso? El POTA es legislación aprobada por ustedes también aquí. ¿Pero cómo me dicen eso? ¿Cómo me dicen eso?

*[Intervención no registrada.]*

Bueno, pues perdón, no lo tienen aprobado. Pero tampoco se le ha dado...

*[Intervención no registrada.]*

Pero es ley, hasta que los juzgados no digan otra cosa. Mire usted, es ley que tenemos que cumplir todos. Usted también, usted también.

Y le he querido escuchar... Me ha parecido que ha dicho usted que, bueno, que se hará donde técnicamente y medioambientalmente sea posible. Estamos de acuerdo, ¿no? Pues eso es lo que se está haciendo, elevando los informes preceptivos. Y le voy a decir más, ya que usted habla de ese informe negativo. Porque usted, muy vehementemente y muy solapadamente, está intentando, lógicamente, arrimar el ascua a su sardina, que además lo veo legítimo, lo veo legítimo. Pero, mire usted, se están elevando los informes correspondientes. Y le voy a decir: la propuesta que hoy trae aquí el Grupo Socialista beneficia a esa intención escondida que ustedes tienen, a esa intención escondida. Porque en el informe de Costas establece una zona, establece una zona: la zona de poniente del arroyo Fontibre. ¿Y sabe usted cuál es la zona de poniente del arroyo Fontibre? La zona de Torrox. Y aquí lo que estamos diciendo es que se estudien las otras alternativas posibles, todas aquellas... La que sea, la que sea. Y que mejore la instalación de este puerto deportivo. Y, como usted ha dicho, es aquella que... Con el amplio litoral que tenemos, que usted lo sabe, hay 7 kilómetros de playa establecidos en el POTA para hacerlo. Con lo cual lo importante es que se haga, porque nos va a

beneficiar a todos, pero que se haga en las mejores condiciones y en aquel lugar donde menos afecte a parajes tan maravillosos como tenemos, como es el Parque Natural de Cerro Gordo y Maro. Y también, hombre, que no afecte, o que el impacto sea el mínimo posible, pues al resto de las playas, al resto de las playas.

Y termino, señor Presidente.

Mire usted, no le vamos a aceptar la propuesta, la enmienda que usted hace, porque entendemos que la Consejería está trabajando en ese sentido y que, lógicamente, no lo va a dejar en saco roto como ustedes vienen diciendo, y... Ya tiene usted otro titular, para mañana, mire usted. Sí, sí, ahí tiene usted otro titular, igual que el de ayer.

Aquí, en este Parlamento, en esta sede parlamentaria, cuando se ha venido por parte de un parlamentario del PP, Alcalde de Nerja y amigo mío, estudié con él en el instituto, por si no lo sabe usted. La única, la única defensa que hacía de un puerto de importancia tan vital para los dos municipios era que tenía que estar en su municipio. Ha sido la única defensa. Me he leído todas las actas, señor Bonilla, me he leído todas las actas, y lo que estamos proponiendo desde el Grupo Socialista es que se vea cuál es el lugar idóneo, pero no que se estudie un solo sitio para que ocurra lo que ha ocurrido ahora, porque, tal y como están, mire usted, las dos propuestas que ha hecho, en este caso, el Ayuntamiento de Nerja, a través de entidades mercantiles diferentes, no van a salir. Hay más sitios, tenemos más playas, tenemos más zonas, tanto en Nerja como en Torrox, para buscar el sitio idóneo.

Y, en ese sentido, vamos a seguir manteniendo nuestra propuesta.

Muchas gracias.

#### **8-10/PNLC-000245. Proposición no de ley relativa al área de gestión integrada del barrio de Santa Teresa**

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Tomé.

Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, relativa al área de gestión integrada del barrio de Santa Teresa, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular. La va a defender su portavoz, la señora Martínez.

Pues adelante. Tiene la palabra.

**La señora MARTÍNEZ MARTÍN**

—Muy bien. Muchas gracias, Presidente.

Bueno, pues, en esta ocasión, traemos una iniciativa, a nuestro juicio, absolutamente constructiva, transparente, positiva, que lo único que piensa es en el bien de unos vecinos, en concreto de 700 viviendas de la ciudad de Sevilla, 700 viviendas, con lo cual, estamos hablando de, aproximadamente, unas dos mil quinientas personas que viven en el barrio de Santa Teresa, de Sevilla.

Este barrio, de viviendas de protección oficial, presenta un estado realmente lamentable. Fue una barriada construida en 1954 por el Instituto Nacional de Vivienda, al que le sucedió, pues, el Instituto para la Promoción Pública de Vivienda, y hasta el año 1983 no fueron recibidas por la Junta de Andalucía; es decir, hace veintisiete años que la Junta de Andalucía es titular de estas viviendas.

Pues bien, hace unos ocho años, técnicos de la Junta de Andalucía, de la Consejería de Vivienda, inspeccionaron el estado de este barrio y les indicaron verbalmente que alrededor de unas cuarenta y cinco casas se encontraban en muy mal estado y necesitaban ser apuntaladas, además del mal estado general de toda la barriada. Sin embargo, unos meses más tarde, estamos hablando de hace ya ocho años, pues, la Junta de Andalucía, en lugar de rehabilitar este barrio, estas viviendas, lo que hizo fue comenzar a vendérselas a sus inquilinos a muy bajo precio, entre trescientos y dos mil euros, aproximadamente. Algunas de las viviendas afectadas no hace ni un año que se han vendido por parte de la Administración autonómica, y todavía algunas de ellas permanecen en alquiler, alrededor de un 10%.

Pues bien, desde febrero de este año, la situación ha empeorado y han comenzado a caer techos y a percibirse con claridad, pues, daños como humedades, insostenibles para muchas familias. Incluso, algunas de ellas se han visto apuntaladas por la Gerencia de Urbanismo de Sevilla, y algunos vecinos, incluso, han tenido que ser realojados.

Como consecuencia, el propio servicio de extinción de incendios de bomberos de Sevilla, pues, ha tenido que intervenir en algunas casas y ha elaborado, incluso, pues, informes en los que se detecta que, evidentemente, las casas tienen una situación estructural grave, incluso en algunos casos mantienen riesgo de colapso.

Pues bien, todas estas circunstancias hicieron que durante la redacción del Plan General de Sevilla, iniciado en el año 2001, esta barriada tuviera una atención especial por parte de ese plan, lógicamente, debido a los procesos de participación ciudadana, y se incluyó como área de gestión integrada en el plan de Sevilla, aprobado definitivamente en julio del 2006.

Bien. La Ley de Ordenación Urbanística, a la que antes aludíamos, establece para estas áreas de gestión integrada muchas cuestiones; entre otras, la obligación de la Administración de la Junta y del municipio y, en su caso, de otras administraciones, de cooperar entre sí y

coordinar el ejercicio de sus competencias al servicio de la consecución de los objetivos fijados para esta área.

Esta es la forma que nosotros entendemos de colaborar Junta y ayuntamiento, en absoluto intervencionismo, como en otros momentos de esta sesión se ha dicho por parte de los portavoces socialistas. No entendemos que la relación entre la Junta y los ayuntamientos tenga que ser de intervencionismo, de cooperación leal, y, en este caso, en un área de gestión integrada lo establece claramente la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

También habilita esta ley para la gestión consorcial del área en los términos que se pacten por las distintas administraciones, elemento que nos parece muy interesante para conseguir los objetivos que se puedan fijar. Y estos objetivos se fijan en el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, que son, pues, la renovación generalizada del área, sustituyendo o rehabilitando no solo las viviendas, sino los espacios degradados; se establece la erradicación de la infravivienda; el mantenimiento de la población existente, es decir, que las personas que allí han vivido toda la vida, incluso, bueno, pues, no pudiendo alcanzar determinados límites de renta, pues, permanezcan viviendo en esa zona; o, en general, mejorar los equipamientos de la misma. Incluso, en el plan general, se habilitan posibilidades de que se puedan incrementar las edificabilidades para acometer actuaciones de renovación urbana.

Pues bien, actualmente, los servicios técnicos de la Junta están realizando inspecciones en los inmuebles, a raíz de una actuación que por parte del Partido Popular se ha iniciado en la ciudad de Sevilla, y que ha derivado en un convenio, un protocolo, que es la rehabilitación de la barriada de Regiones Devastadas, que, bueno, pues, ante las iniciativas del Partido Popular, a nosotros nos parece muy bien que el Partido Socialista haya tenido que reaccionar y firmar con el Estado, la Junta y el propio Ayuntamiento un convenio, un protocolo, para la renovación urbana de esa barriada, y, desde luego, que, si se lleva a cabo, pues, será una actuación magnífica en la ciudad de Sevilla, similar a la que el Partido Popular, en el Ayuntamiento de Granada, viene desarrollando hace tiempo, como es la renovación del área de Santa Adela, pionera en toda Andalucía, y le seguirá la actuación de Regiones Devastadas. Y nosotros, por tanto, lo que pretendemos es que este protocolo, esta actuación que se ha iniciado, que se ha abierto en Regiones Devastadas, y que viene contemplada dentro de la misma área de la barriada de Santa Teresa en el plan general, nosotros creemos que esa forma de entender la política de vivienda tiene que ampliarse a esta barriada, por eso creemos que hay que poner distintos medios para ello. Por esta razón, las inspecciones que la Junta de Andalucía va a desarrollar nosotros creemos que tienen que estar al servicio de los vecinos que viven allí, y, puesto que ahora se cumple una fecha para ellos importante y

que tienen que cumplir, como es la inspección técnica de edificios, en junio del 2011, pues creemos que la Junta debería coordinar estas inspecciones para que, de algún modo, fueran las propias IT que los vecinos tienen que realizar, por tanto sin costes para los vecinos, y les ayudaran a cumplimentar esta obligación legal.

Y, en segundo lugar, esta inspección pormenorizada que se va a llevar a cabo por parte de la Junta, pues, bien podría determinar cuáles son los programas de ayudas para la rehabilitación, en su caso, o las actuaciones de renovación en su conjunto que se puedan llevar a cabo en esta barriada.

Bien. No me quiero extender más, pero yo, desde luego, espero que se sumen a esta iniciativa, porque yo creo que es una iniciativa muy constructiva que lo único que pretende es beneficiar a los vecinos. No he encontrado ningún punto por el que podamos..., bueno, pues que esta iniciativa no pudiera salir adelante, porque, desde luego, espero que estos vecinos puedan desarrollar sus IT con la ayuda de la Junta, en cuyo caso, si el Partido Socialista hoy votara que no, pues, se verían obligados a desembolsar un dinero para cumplir con esta obligación legal que les hace el Ayuntamiento de Sevilla. Y, en segundo lugar, porque ya hay precedentes de una actuación más ambiciosa, y, a nuestro juicio, nos parece que tiene que ser el camino.

Por eso, los acuerdos de esta proposición, en primer lugar, son: declarar la barriada de Santa Teresa como un área de rehabilitación concertada, integral y de renovación urbana, a los efectos de coordinar los programas. Esta figura se establece en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, así como en el plan estatal. Y, en segundo lugar, pues, elaborar de común acuerdo con el Ayuntamiento de Sevilla el correspondiente convenio o protocolo que regule la colaboración entre estas administraciones; colaboración, nada de intervencionismo ni de ninguna otra manera de intervención.

Y esto tendría —estos protocolos—, pues, los siguientes puntos de acuerdo: que, al mismo tiempo que se están realizando estas inspecciones técnicas, pues, se pudieran cumplimentar los requisitos y exigencias legales establecidos en la ordenanza para la inspección técnica de edificios, es decir, la IT, antes de la fecha tope del 11..., perdón, de julio del 2011, y sin coste para los vecinos; en segundo lugar, crear una comisión de seguimiento entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento y los vecinos para fijar un calendario y programación de las actuaciones, con la correspondiente dotación presupuestaria, contando, por tanto, con los vecinos en todo momento, y, en tercer lugar, elaborar ese plan de actuación sobre la barriada en base a los resultados obtenidos.

Esto es todo. Yo espero que se sumen, por tanto, a esta iniciativa, puesto que hasta ahora no lo han hecho. No lo han hecho desde 1983, en que la Junta de An-

dalucía tiene competencias sobre estas viviendas. No solo que no lo han hecho, sino que lo han hecho mal, muy mal, y, por tanto, yo creo que es el momento de retomar este compromiso con la vivienda social, con la política social de vivienda, cosa que, desde luego, aquí el Partido Socialista no puede decir que lo haya hecho. Y también desde el año 2001, en que el Ayuntamiento de Sevilla aprueba el plan general, establece esa área, pero que en ningún momento pisa el área ni conoce el área, ni hace ni una sola propuesta, hasta que no se plantean, por parte de nuestro grupo, iniciativas en relación al área de regiones devastadas.

Yo espero que aprovechen este momento, porque da tiempo a plantear una iniciativa de este calibre, y que no lo dejen para propuestas electorales. En este caso, lo único que buscamos es el beneficio de estos vecinos, y, por tanto, insisto, espero que salga por el bien de todos.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Tiene la palabra —no, ha renunciado al uso de la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular— el señor Martínez Vidal.

#### El señor MARTÍNEZ VIDAL

—Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías.

Bien, el Partido Popular ya se interesó por esta misma cuestión en la última sesión que hemos celebrado en esta Comisión de Obras Públicas y Vivienda en el pasado mes de mayo, a través de una iniciativa, en este caso, o en aquel caso, mejor dicho, de control, de una pregunta. De modo que conoce, por boca de la propia titular del departamento, de la señora Aguilar, cuáles son los planteamientos del Gobierno a este respecto, que, como ustedes fácilmente comprenderán, constituye la base del posicionamiento del grupo que lo sustenta, del Grupo Socialista, al que represento en el debate de esta otra iniciativa, hoy de impulso, de esta proposición no de ley. Y antes que nada hay que hacer una precisión, que no es meramente terminológica, sino también conceptual, respecto de la primera propuesta que integra la iniciativa del Grupo Popular.

La figura que plantean ustedes en su proposición, señora Martínez, es que no existe. Lo que piden ustedes es que se constituya o que se cree, en el apartado 1, esa área de rehabilitación concertada, integral y de [...] urbana. Es algo que no existe en los distintos planes, en los distintos instrumentos legales con los que se cuenta en esta materia.

Parece tan confundido entre las distintas figuras que se contemplan tanto en el plan estatal como en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, es decir, entre el área de rehabilitación concertada, el área de rehabilitación integral de barriadas y el área de renovación urbana, que son tres instrumentos distintos, tres cosas con las que ustedes han hecho un poco un tótum revólutum. Los han mezclado, como si fueran lo mismo como cualquier cosa. Y, al dar forma a los dos puntos que integran la proposición, pasan por alto un detalle muy importante, y es que el área formada por las viviendas de la barriada de Santa Teresa, un número de setecientas viviendas aproximadamente, está encuadrada en el Plan Integral Tres Barrios-Amate; un programa de actuaciones que ha sido, por otra parte, consensuado por el Ayuntamiento de Sevilla, la Junta de Andalucía y los representantes vecinales. Ya se lo recordaba la señora Consejera el otro día. En ese foro es donde deben enmarcarse todas las iniciativas tendentes a la rehabilitación y recuperación de las viviendas. De modo que queda cubierta esa necesidad de colaboración, de coordinación, de programación, a la que tanto en la defensa de su iniciativa como en el texto de la misma ha hecho usted mención, y que se recoge en el primer punto de la proposición.

Lo expresado, además, es perfectamente extensible al resto de peticiones que integran la misma. Así, el Plan Integral Tres Barrios-Amate da respuesta a esa necesidad de elaborar el correspondiente convenio o protocolo que regule la colaboración entre las administraciones. Parece que usted ya reconoce que ese convenio, que ese protocolo, está ya en marcha, existe.

De modo que existe esa colaboración, la que ha puesto de relieve el que viera la luz el citado plan integral, que, como le he dicho, es fruto de un consenso a tres bandas entre la Administración andaluza, el ayuntamiento de esta capital y los vecinos. Por análogos motivos, la creación de una comisión de seguimiento entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla y los vecinos es una petición redundante que nada añade, porque esa figura está creada como tal en el propio plan integral. Y, en cuanto al último punto, el apartado c) del punto segundo, la elaboración del plan de actuación, es en ese foro, en el del plan integral, donde el mismo debe impulsarse.

Pero es que hay que reflexionar, además, sobre algunas cuestiones, hechos objetivos. No estoy hablando de datos, opiniones, juicios de valor o impresiones, sino hechos totalmente objetivos. Salvo en unos ochenta casos que vienen, aproximadamente, un poco más del 10% del total, la mayor parte de los vecinos de Santa Teresa son propietarios ya de sus viviendas, por lo que tienen abiertas de par en par, de par en par, la puerta para acogerse a los programas de rehabilitación autonómica, a los distintos programas

de rehabilitación incluidos en el Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012.

No es cierto, como señalan ustedes en su proposición, que la Junta de Andalucía, en lugar de rehabilitar la vivienda, comenzó a vendérselas a sus inquilinos, parece que dejando caer, como de una forma más explícita —dijo usted al sustanciar el debate de la pregunta hace un mes—, que como si quiera la Junta quitarse el problema de encima. No es cierto, porque eso es faltarle el respeto —y así hay que decirlo— a los vecinos, que fueron ellos quienes reclamaron en distintas ocasiones, en bastantes ocasiones, el traspaso de las viviendas a precios ventajosos de acuerdo con su capacidad económica; incluso, recordará usted, con protestas en la plaza de San Andrés frente a la Delegación. Así, de este modo, si son propietarios, disponen de esos programas, de los de rehabilitación autonómica, de los que no me consta, por cierto, que haya demasiados ejemplos comparados en las comunidades autónomas donde gobierna el PP.

De este dato, del hecho que exista esa posibilidad de acogerse a los programas de rehabilitación autonómica, no dice usted nada en el texto de la proposición no de ley, no lo ha dicho en la defensa de la misma, y también lo omitió cuando le preguntaba a la señora Consejera hace un mes por este particular. Pero es que, además, la Consejería de Obras Públicas y Viviendas ha respondido a las peticiones de los vecinos, y ha realizado ya un informe pormenorizado de las incidencias y los problemas detectados en los inmuebles.

Dice usted que la Junta no ha hecho nada, y después ha dicho que lo ha hecho mal. Bueno, o no ha hecho nada o lo ha hecho mal: una de dos. ¿En qué quedamos, señora Martínez? Si se ha hecho mal es que algo se ha hecho, y si no se ha hecho nada, pues no se ha hecho nada mal. Sencillamente había inactividad. Pero no es así y usted lo sabe. En aquellos inmuebles que son todavía propiedad de la Junta —como le decía, unos ochenta, y usted lo sabe—, se ha actuado con carácter de urgencia, y se seguirá actuando. Como igualmente le señaló la Consejera hace un mes, hay aprobada una inversión de 60.000 euros para este ejercicio 2010, que se une a los más de ciento sesenta y tres mil que ya se han destinado con anterioridad a reparación. Se han sustituido, como le recordaba la señora Consejera, la señor Aguilar, las redes de alcantarillado comunes a cada manzana por redes individuales a cada vivienda; se han restaurado y mejorado todos los viales y espacios libres, incluidas, además de las redes de alcantarillado a las que ya he me referido, las de agua y alumbrado público; se ha dotado al barrio, tal y como solicitaban los vecinos en una petición absolutamente legítima y justa, de calles peatonales, y las acometidas de luz eléctrica y agua se han individualizado en cada vivienda. Se viene actuando desde 2005 de manera interrumpida, y no

se dejará de actuar en 2010 ni se dejará de hacerlo en 2011, no solo en esos elementos comunes a los que me he referido, o en las viviendas que todavía son propiedad de la Junta de Andalucía, sino que será también la actuación en las de titularidad privada. Se articularán las medidas oportunas en ese sentido, como le manifestó la Consejera, para solucionar los desperfectos. Y me remito a lo que ella ya le manifestaba, le decía hace un mes.

Se está haciendo un estudio global y puntual de cada una de las viviendas, para acometer una actuación de carácter integral y global, que afecta a todas y cada una de las viviendas, al conjunto de la barriada de Santa Teresa, y que no solo mira hacia aquellas viviendas que son propiedad de la Junta de Andalucía, sino que, en ese sentido, miramos a todos y cada uno de los vecinos y vecinas que están en la zona. Vecinos que, por otra parte, están informados de todo esto.

El Partido Popular parece que ha descubierto ahora esta barriada; pero, mire, la Junta, como le decía, viene actuando allí desde hace tiempo, y manteniendo informados a los vecinos. Concretamente, en las últimas semanas se han mantenido reuniones con representantes vecinales, de las que se desprende que las soluciones aportadas por la Consejería cubren sus expectativas y sus peticiones. De hecho, se han desconvocado protestas que estaban previstas.

Concluyo, señor Presidente.

Decía usted al inicio de su presentación de la iniciativa que esta era constructiva y transparente, y yo creo que de una manera muy transparente construye de cara a lo que a ustedes les interesa, que es la campaña de las municipales de 2011. Por eso traen iniciativas de este tipo, y hacen con el metro y con cualquier otra cuestión que afecta a lo que es la municipalidad, la vida del municipalismo sevillano, un tema de controversia en esta sede parlamentaria. Ustedes viven en perpetua campaña electoral, y no tienen el más mínimo reparo ni tapujo en utilizar a los vecinos, incluso a enfrentar a vecinos de distintas barriadas entre sí, de cara a sus intereses electorales en esta capital.

Por todo ello, y por lo que le he venido diciendo en los tres argumentos que le he dado, la existencia de ese plan integral que ustedes reclaman, el instrumento que ustedes reclaman, ya existe ese plan integral, en el que está el consenso, la colaboración, la cooperación, todo lo que ustedes reclaman, y donde tienen que encauzarse estas peticiones, es el foro adecuado para ello; la existencia de los programas de rehabilitación autonómica, para que se acojan a ellos los vecinos que son propietarios —aproximadamente el 90% de ellos— de las viviendas; y, en último lugar, las actuaciones que la Junta va a llevar en elementos comunes, en viviendas que son propiedad todavía de la Junta y en viviendas que no lo son, porque así está

comprometido y existe consignación presupuestaria y dotación al respecto.

Por todo ello, concluyo diciéndole que para iniciativa, desde luego, puntera y de referencia en esta Comunidad en lo que es actuación en zonas que hayan tenido una necesidad de una preferencia, una atención especial e integral, yo le citaré la del Polígono Sur, aquí, en esta ciudad, en Sevilla, respecto de las cuales jamás hemos tenido, hemos sentido el apoyo del Grupo Socialista..., perdón, del Grupo Popular, ni en este Parlamento ni en el Ayuntamiento de Sevilla.

Nada más, y muchísimas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Martínez.

#### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Bueno, pues empiezo por donde el portavoz socialista ha terminado. Y me acompaña quien ha sido portavoz en el Ayuntamiento de Sevilla durante unos años, Jaime Raynaud, que conoce perfectamente el apoyo que el Partido Popular ha mantenido siempre al plan del Polígono Sur y a las actuaciones que en materia de vivienda se están desarrollando dentro del mismo; independientemente de que nos gustaría que el impulso y el compromiso fueran aún mayores, y así lo hemos estado reclamando en todo momento.

Dicho esto, bueno, pues lamentar que el Partido Socialista no vaya a apoyar una iniciativa que va en beneficio de los vecinos. Explíqueles usted ahora a los 700 vecinos de la barriada Santa Teresa, que tendrán que empezar a hacer una ITE en su casa, que les va a costar 6.000, 10.000, 12.000, 20.000 euros, a ver de dónde van a sacar el dinero para hacer esa Inspección Técnica de Edificios que el Ayuntamiento de Sevilla les obliga a hacer.

Y nosotros le estamos proponiendo una cosa muy simple, puesto que la Junta de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, va a hacer inspecciones o las está haciendo, y tiene personal para hacerlo, pues le decíamos que pusiera a disposición ese personal y esas inspecciones a disposición de los vecinos para que no les cueste dinero. Y ustedes, a eso, pues dicen que no; no les parece bien. Pues yo creo que los vecinos realmente lo van a lamentar.

Nosotros le proponemos esta propuesta, y le decía que... Bueno, dice usted que planteamos tres cosas distintas en el primer punto, porque hablamos de área de rehabilitación concertada, área de rehabilitación integral y área de renovación urbana. Efectivamente,



efectivamente, esa es la propuesta, se llama área de gestión integrada. Y me parece que lo describe perfectamente la proposición, porque se trata de poner en sintonía, de implementar todas las posibilidades que ofrezca no solo el plan concertado sino el plan estatal y, si los hubiera, planes europeos, para que se lleve a cabo lo que es la rehabilitación de esa barriada. Da igual cómo se llame. Porque han pasado por esa barriada 28 planes de vivienda, y a cada plan de vivienda ustedes lo llaman de una manera diferente: área de rehabilitación integral, concertada, de barrio... Como quieran llamarle, la cuestión es que la barriada sigue exactamente igual.

Y por supuesto que la Junta no ha hecho nada, y ahí es por qué lo ha hecho mal. No ha hecho nada desde el año 1983, que tiene la titularidad de esas viviendas.

Y desde luego que lo ha hecho mal en el momento en que ha hecho algo, y es la decisión de vender unas viviendas. Unas viviendas que no se encontraban en las suficientes condiciones de habitabilidad, y por eso los vecinos se sienten estafados. Los propietarios se sienten estafados, porque es que si se la hubiera vendido cualquier propietario privado... Pero es que ha sido la Junta de Andalucía la que les vende las viviendas. Y yo creo que la Junta de Andalucía, mi Gobierno, debe velar y garantizar la seguridad de las viviendas. Y por eso me parece muy grave y comprendo que estos vecinos se sientan estafados y que les reclamen una ayuda, ahora, que pueden reclamarla. Y es verdad que lo vienen haciendo dentro del marco de la Asociación de Tres Barrios-Amate, y que hay un plan integral desde Tres Barrios-Amate. Pero, desde luego, ¿cuánto tiempo lleva ese plan integral escrito? ¿Desde el año 2003 o quizás antes? ¿Desde el año 2001 en que se estaban provocando las reuniones de participación ciudadana?

Mire, decía usted que este plan integral ya tiene un convenio, que existe el plan integral y que está todo en marcha. Pues yo le digo a usted que no hay nada en marcha, que no existe ese plan integral, y que Tres Barrios, Candelaria, Parajitos, Madre de Dios, Amate y Regiones Devastadas llevan años y años esperando una respuesta por parte del Partido Socialista.

Me parece... Bueno, pues que usted anuncie que el año que viene va a haber 60.000 euros de inversión, además de los 163.000 euros, me parece una vergüenza, me parece una vergüenza para este año. Si ustedes se han gastado 7,4 millones de euros en el plan general de Sevilla. Con que hubieran destinado un 0,7% solidario para la redacción de planes como este, pues, mire usted, ya tendríamos, a lo mejor, redactado este proyecto.

Por lo tanto, no me parece de recibo, ni siquiera que diga usted que estas iniciativas hay que llevarlas al foro adecuado. Por supuesto que se debaten en los

foros adecuados, y por eso nosotros hoy la traemos aquí, que es más que nunca el foro adecuado, porque es donde se toman las decisiones y las prioridades de los recursos, donde se invierten los recursos de los andaluces. Y estamos trayendo esta iniciativa porque nos lo han demandado los vecinos. Y consideramos que no hay mejor foro y más adecuado que este al que hoy lo traemos.

Yo lamento que ustedes no se hayan sumado a esta iniciativa, porque la pena es que, si ustedes siguen en el Gobierno, esto va a seguir exactamente igual porque no hay ningún compromiso, no hay ninguna ilusión por ayudar a estos vecinos y por transformar su barriada y mejorar sus condiciones de vida. Por lo tanto, ustedes expliquen —cuando dicen: «La Junta se implica en el plan para rehabilitar las casitas de Amate»— de qué manera. Si ustedes van a intervenir en las 80 viviendas que son de titularidad de la Junta de Andalucía, pues me parece lógico..., lógico no, obligatorio, es que están obligados, porque, si no, habría que denunciarles. Pero es que yo creo que hay que ir más allá, como lo que nosotros le estamos proponiendo.

Hablan ustedes de que no se ha establecido que los vecinos tienen posibilidad, como privados, de acogerse a programas de rehabilitación autonómica, etcétera. Lógicamente, eso es lo que nosotros le planteamos, y por eso el plantearle las figuras de rehabilitación concertada, integral y de renovación urbana. Porque cuando una consejería como la Consejería de Vivienda estudie esa barriada, a través de una inspección individualizada de las viviendas, tendrá que decidir, en contacto con los vecinos, cuáles son aquellas áreas que se rehabilitan, cuáles son aquellas áreas que se tienen que renovar completamente porque no merece la pena rehabilitarlas y cuáles son aquellas áreas que tendrán que mejorarse por otras vías —por una vía de rehabilitación autonómica individualizada a petición de los propietarios, etcétera—.

Pero eso es preparar el terreno para trabajar. Pero es que ustedes llevan mucho tiempo preparando el terreno, pero no hacen nada ni se ven las consecuencias. Por lo tanto, nuestra propuesta creo que tiene todo el sentido, toda la lógica, está fundamentada con rigor. Y creo que ustedes hoy no han estado a la altura de saber dar una respuesta a esta iniciativa. Y, por lo tanto, nosotros seguiremos insistiendo, porque vamos a trabajar, vamos a proponer a los vecinos las distintas vías —desde el plan estatal, desde el plan concertado— que pueden solicitar para que esta barriada, pues, definitivamente sea mejor. Y de ahí nuestro compromiso con los vecinos, con los andaluces, en este caso con los vecinos de la barriada de Santa Teresa. Y nuestro compromiso con la política social de vivienda; algo que el Partido Socialista no conoce, como ya se pone de manifiesto.

Nada más, y muchas gracias.

### **8-10/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa al funcionamiento del transporte público a los centros penitenciarios de Andalucía**

El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Recuperamos la proposición no de ley a iniciativa de Izquierda Unida, relativa a funcionamiento del transporte público a los centros penitenciarios de Andalucía, y para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor García Rodríguez.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

Por supuesto, antes de nada, dar las gracias a los grupos parlamentarios, a la Mesa y al propio Presidente por la flexibilidad al permitirnos debatir en este momento esta proposición no de ley. Flexibilidad a la que, no les quepa duda, sabremos corresponder cuando llegue el caso.

Bien, dicho esto, la Constitución Española, en su artículo 25.2, establece que las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y la reinserción social de los penados y penadas. Asimismo, la Ley General Penitenciaria, en su espíritu, establece que las penas deben cumplirse en el establecimiento penitenciario más próximo al lugar de origen del preso. Así, en su artículo 12.1, se indica que la ubicación de los establecimientos será fijada por la Administración penitenciaria dentro de las áreas territoriales que se designen y, en todo caso, se procurará que cada una de ellas cuente con el número suficiente de aquellos para satisfacer las necesidades penitenciarias y evitar el desarraigo social de los penados.

Con independencia de que no es competencia de la Junta de Andalucía, en este momento, la ubicación de las cárceles ni el régimen penitenciario en general, conviene hacer un pequeño paréntesis sobre cómo, muchas veces, de manera sistemática, se hace caso omiso a este mandato y se convierte el traslado de los presos y presas en una especie de castigo encubierto. Cerramos aquí el paréntesis, porque no es el objeto de este debate, como sí lo es informar a sus señorías de que más del 15% de las personas presas andaluzas cumplieron condena fuera de su comunidad autónoma. El 50% de las personas presas andaluzas, además, lo hicieron en provincias alejadas a las de sus familias.

Como consecuencia de esto, las repercusiones que tiene esta lejanía, se produce lo siguiente:

En primer lugar, que las personas presas no pueden relacionarse de forma habitual con sus familiares, lo

que les lleva a una mayor exasperación en su situación personal y, evidentemente, al aumento de los niveles de estrés y violencia en las cárceles.

Además, se produce una desvinculación con la realidad y una mayor dificultad para la incorporación a la sociedad, una vez cumplida su condena, pues, si no tienen un apoyo fuera al que agarrarse cuando salgan, el desconocimiento del funcionamiento actual de la sociedad les supone un obstáculo añadido para la reinserción.

Pero, además, el alejamiento de la familia supone, en la práctica, la imposibilidad de disfrutar de permisos, porque se carece de personas que estén dispuestas a recibir en el exterior a los presos. Este hecho conlleva que no se puede acceder al tercer grado y a la libertad condicional, alargándose así, de manera desproporcionada, la duración de las penas y, por tanto, que la finalidad de reinserción difícilmente pueda cumplirse.

Pero si hay una víctima evidente —que es la persona presa— de esta situación, como consecuencia del alejamiento, hay otras víctimas más, que son la otra cara, que son los familiares de estos presos que, con precarias economías, ven casi imposible poder relacionarse con su familiar, preso, a veces, durante años.

Hay que tener en cuenta que cuatro quintas partes de las personas presas en general, en España, provienen de barriadas periféricas y ambientes de marginación, siendo lo que se entiende por pobres económicamente, en la gran mayoría de los casos.

Esta situación parece inadmisibles, pues muchos de los familiares de las personas presas disponen de muy escasos recursos y, evidentemente, no pueden abonar el coste de un servicio privado todas las semanas. Para entenderse mejor, si se pone en una situación de una familia que recibe una pensión de 200 a 400 euros con la que deben vivir todo el mes, todos los miembros de dicha familia, de dicha unidad familiar, es muy difícil que, en la situación actual en la que se encuentran los transportes públicos que permiten el acceso a las prisiones, puedan visitar a los familiares.

No se puede entender que, construyéndose centros penitenciarios alejados de los núcleos urbanos, posteriormente se excusen las Administraciones en la poca rentabilidad del servicio de transporte público para no ofrecerlo, dado que entendemos que, en cuanto que público, ese servicio de transporte debería tener una orientación de interés social, de servicio al ciudadano y no de rentabilidad económica o beneficio.

La falta de transportes públicos eficaces que permitan el acercamiento de las familias a las prisiones para visitar a las personas allí internadas provoca grandes quebrantos en la economía de los familiares y, además, dificulta la reinserción de la persona presa, lo aísla de su entorno, de sus hijos y familias, y lo convierte en un extraño que tendrá mucho más difícil integrarse en la sociedad cuando se ponga en libertad.

En la exposición de motivos de esta proposición no de ley viene amplia información sobre la situación que ocurre en los centros penitenciarios de Sevilla. Podría extenderse a los centros penitenciarios de la provincia de Córdoba, a los centros penitenciarios, por supuesto, de la provincia de Cádiz y, prácticamente, a toda Andalucía.

La carencia de transporte público se suele agravar porque, normalmente, los días de comunicación, los días de visita de las familias suelen ser los sábados y los domingos, en los que, encima, se reduce el transporte normal. Si a esto añadimos, muchas veces, en las prisiones, una rigidez yo diría excesiva en el régimen de funcionamiento de las visitas... Por ejemplo, hay una prisión en la provincia de Sevilla que exige, para hacer una comunicación con la persona presa, que el que viene de fuera esté una hora antes de la comunicación, y a veces cinco minutos, diez minutos, en el margen de esa hora, son suficientes para que, por parte de la dirección de la prisión, se suprima la visita sin explicación ninguna.

Y quisiera terminar con un testimonio que me parece ilustrativo, que me parece significativo de lo que sufren algunas personas y que se pone en boca de una mujer que se llama Luisa. Es un nombre supuesto por razones, digamos, de seguridad, la situación por la que está pasando.

Luisa tiene una pensión cercana a los 300 euros. La mitad de la misma la invierte en pagar una deuda por un incendio que sufrió su casa. De ahí ahorra lo que puede para ingresar dinero a su hijo preso en el centro penitenciario de Sevilla 2, en Morón de la Frontera. Cuenta que pasa largas temporadas comiendo de forma precaria.

De Sevilla a Morón de la Frontera hay 70 kilómetros y no hay autobuses que vayan desde el pueblo de Morón hasta el centro penitenciario de Sevilla 2. A veces comparte taxi con familiares de otros presos, pero no tiene suficiente dinero para la vuelta, así que regresa caminando hasta Morón. Una vez se encontró sin combinación para volver a Sevilla, algo habitual, teniendo en cuenta los horarios de la visita, que no coinciden con los horarios del transporte, y tuvo que hacer noche en Morón, sin recursos para buscar un lugar donde alojarse, así que se le ocurrió fingir que tenía un familiar en el hospital y dormir en una butaca de la sala de espera.

Este es un problema que se da con relativa frecuencia. Son situaciones humanas, y lo único que pedimos en esta proposición no de ley es que, desde esta consejería, en colaboración y en coordinación con los ayuntamientos y con el propio Ministerio de Justicia, se analice esta situación. Lo hacemos a requerimiento de la Asociación andaluza Pro Derechos Humanos, a requerimiento de colectivos de madres, sobre todo madres, de madres y padres que tienen a sus familiares, a sus hijos, a sus maridos presos en

las cárceles andaluzas, y lo que pedimos es que se analice el problema y, en la medida de lo posible, se implementen soluciones para facilitar este acercamiento y, por ende, la reinserción social.

Pensamos que, para votar que sí a esta propuesta, solo hace falta un poco de sensibilidad y solidaridad humanas.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García.

Tiene la palabra el señor Raynaud.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Permítame que sean mis primeras palabras para llegar y no dejar pasar bajo ningún concepto que conste en el *Diario de Sesiones* y en el acta de esta Comisión la afirmación hecha por el portavoz del Partido Socialista, en la anterior proposición no de ley, donde tildaba o afirmaba que el Partido Popular, a nivel municipal, el grupo municipal, pues no siempre ha colaborado con la posible medida, las medidas de rehabilitación, de reintegración social, de, en definitiva, integración del Polígono Sur en la ciudad de Sevilla. Que conste en acta que es falsa, de toda falsedad, la afirmación hecha por el portavoz del Partido Socialista. Y al señor Maeztu, comisionado por la Junta de Andalucía para la reintegración del polígono pongo por testigo.

Dicho esto, señor Presidente, señorías, nuestra intervención va a ser muy escueta y muy concreta para manifestar nuestro apoyo a esta iniciativa de Izquierda Unida, que, en su exposición de motivos, pues empieza reconociendo que, en ese proceso de reintegración y de reinserción social, juega un papel fundamental la familia. La familia, a la que se le debe facilitar al máximo el contacto entre ella y los penados y las penadas.

Señorías, yo creo que unas políticas urbanísticas de infraestructuras y del transporte deben estar marcadas, en el día de hoy, por un marcado carácter social. Un urbanismo moderno no puede quedarse, bajo ningún concepto, estancado en las cuatro antiguas disciplinas de la arquitectura, la ingeniería, la economía o el derecho. Nuevas disciplinas, nuevos conceptos, como el medio ambiente, la geografía o la sociología, tienen que impregnar y tienen que ser, sin ningún género de dudas, la espina dorsal, el eje primordial de una correcta política urbanística y de transporte.

Por lo tanto, esta proposición no de ley yo creo que viene, precisamente, a poner el dedo en la llaga en lo que pueden ser los problemas de muchos equipamientos

a los que, una vez contruidos y puestos en marcha, no se les pueden o no se le dan los servicios que por su cometido deben tener.

Creo que los argumentos expuestos, sin ningún género de dudas, argumentos de índole social, moral, ético, político, sin ningún género de dudas, ponen de manifiesto la oportunidad y la idoneidad de esta proposición. Estas visitas que se realizan a los centros penitenciarios descritos en la proposición no de ley, estoy seguro de que se realizan en unas condiciones verdaderamente anímicas difíciles: difíciles de preocupación, de zozobra, de ansiedad..., de las familias, de los amigos, de los conocidos, que van a visitar a un penado, que van a visitarlo, o que vuelven de esa visita dejando, sin ningún género de dudas, parte de sus sentimientos detrás de los muros de una prisión, sea la que sea.

Por lo tanto, creemos que es necesario que...

En esta política de ejecución de infraestructuras se me vienen a la memoria muchos hospitales, también contruidos en las afueras de los términos municipales de los cascos urbanos, y que necesitan tener un sistema de transporte rápido, eficaz, y muchas veces alejado de lo que es la rentabilidad —no diría muchas veces: siempre—, alejado de lo que es la rentabilidad económica, porque los propios trabajadores que prestan sus servicios en los centros sanitarios, o los que van a visitar a los enfermos, la familia, los familiares de los enfermos, necesitan tener un medio de transporte adecuado y eficaz.

Por lo tanto, yo creo que no es un tema de infraestructuras mínimas —yo diría que, en este caso, es de la máxima preocupación e interés por parte del Grupo Parlamentario Popular—, y, simplemente, el indicarle al portavoz de Izquierda Unida que contará con el voto favorable de mi grupo.

Muchas gracias, señor Presidente.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Cebrián.

#### El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

En primer lugar, para manifestar la buena disposición del Grupo Socialista a que podamos debatir esta iniciativa y a que hagamos, siempre que sea posible, un uso del Reglamento que mezcle el rigor y la seriedad con la flexibilidad, y, además, que ese planteamiento sea siempre y para todos los grupos, porque al señor García... Se lo he comentado antes en privado y no haré referencia en público; pero usted recuerda per-

fectamente que, en una ocasión, con una gran carga política de fondo, su grupo se mostró intransigente en un tema importante e hizo uso del Reglamento, al que legítimamente tenía derecho, y también, con demasiada frecuencia en esta comisión y en otras comisiones, nos tiene acostumbrados a que, sobre la base de una realidad evidente, de que ustedes son poco diputados y tienen que atender a múltiples comisiones, en más de una ocasión los diputados de su grupo abandonan las sesiones del Parlamento, se van a hacer actividad política legítima, mientras los demás estamos aquí, en comisión, fuera del Parlamento, y la verdad es que muchas veces se nos queda una cara de tontos que no sabemos por dónde cogernos nosotros mismos, cuando hemos adelantado una iniciativa de Izquierda Unida para que el diputado de Izquierda Unida se vaya a la calle a darnos leña en cualquier reunión, en cualquier actividad política legítima que tengan planteada.

Por tanto, creo que deberían hacer un esfuerzo para que esa flexibilidad nos fuera más cómoda a todos en el futuro, porque a mí, por ejemplo, esta mañana me consta que se están celebrando tres comisiones en esta Cámara, y yo, personalmente, he visto a tres diputados de Izquierda Unida en esta Cámara. Entonces, es verdad que tienen dificultades, pero dificultades razonables. Y yo les pediría, por favor, que, para que esa flexibilidad podamos mantenerla, se cumpla siempre por parte de todos los grupos, y, además, nos den argumentos para que podamos entender y atender sus peticiones cuando se plantean.

Y también, en esa flexibilidad del Reglamento, señor Raynaud, me resulta sorprendente, después de que su grupo ha sido el que ha cerrado la anterior intervención, no habrá quedado muy contento de los argumentos que ha hecho la portavoz del Grupo Popular en la intervención que ha tenido que volver a la intervención. Bueno, ustedes siempre están pidiendo prórrogas para ganar los partidos que pierden en el debate político y en la realidad de nuestra Comunidad.

En cualquier caso, señor Raynaud, nosotros estamos abrumados, estamos agobiados de los múltiples apoyos que ustedes nos vienen prestando en todos los temas día a día. Por lo tanto, cómo no nos iban a apoyar en un tema puntual de Sevilla, si nos tienen agobiados de tanto apoyarnos. No nos apoyen tanto, que nos van a asfixiar de tanto apoyarnos.

Por lo tanto, en su apoyo... O, señor Raynaud, mire usted, el carácter social del urbanismo, del que usted ha hablado, me imagino que es lo que les llevó, por ejemplo, a recurrir la Ley de Medidas de Vivienda Protegida y del Suelo en el aspecto de reservar el 25% para vivienda protegida en todos los sitios, porque ustedes defienden a estas sociedades de urbanismo. O que cuando decidieron, como Gobierno del PP, ubicar la cárcel de Morón donde la ubicaron, en un municipio gobernado por el PP, era por el carácter social que ahora tanto defienden. Un poquito de rigor y un poquito

de seriedad, porque toda la vida no se pueden estar diciendo tantas cosas que la gente, por desgracia para ustedes, nunca termina de creerlas.

Y, yendo a la iniciativa, señor García, yo tenía un especial interés en que pudiéramos debatir esta iniciativa. Por algo muy simple. Porque yo, en mi condición de portavoz del Grupo Socialista en los temas de obras públicas y transportes, tuve la oportunidad de reunirme, hace algo más de un mes, con representantes de la Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía y de la Asociación de Familiares de Presos, ¿eh?, que son los que me imagino que le entregaron a usted o a su grupo el mismo documento que me entregaron a mí, y del que usted ha extraído esta iniciativa. Y me parece sorprendente, de verdad, señor García, que usted ni siquiera haya hecho referencia a ellos, ¿eh?, porque su iniciativa, en la parte... Además, no sé por qué me da la impresión de que lo han hecho para alguna institución de Sevilla, y la han trasladado aquí, cuando usted sabe —y si tiene el documento—, pues que, lógicamente, que ese documento que nos entregó la Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía hace un análisis global de la situación de todos los centros penitenciarios de nuestra Comunidad.

Pero, en cualquier caso, somos conscientes, evidentemente, y compartimos que el principal elemento que debe regir en las políticas, lógicamente, de las personas que están privadas de libertad es su reinserción en la sociedad, y, en ese sentido, yo creo que es bueno señalar e indicar que, aunque el tema de prisiones no es una competencia que esté transferida a la Comunidad Autónoma, es verdad que, desde diferentes consejerías de la Comunidad Autónoma —y tengo aquí a mi izquierda a don Antonio Fernández, que hasta hace poco tiempo desempeñaba la responsabilidad de la Consejería de Empleo— se realiza un trabajo muy importante para facilitar, precisamente, esa reinserción social de los presos a través de una muy generosa y muy abundante política de formación que les permita la obtención de un trabajo, que es el principal instrumento para esa reinserción en la sociedad, además de otras políticas en el ámbito de la cultura, del deporte...

En definitiva, creo que el Gobierno de la Comunidad Autónoma puede sentirse satisfecho y ha demostrado su compromiso en ese trabajo de reinserción con las personas que temporalmente están privadas de libertad, y qué duda cabe que un elemento fundamental de la reinserción es poder mantener el mayor contacto posible, y con la mayor asiduidad, con los familiares, a través de las visitas y de los contactos vis a vis.

Lo que pasa, señorías, es que, si usted, señor García, que me imagino que conoce el documento, que lo ha estudiado con detalle..., pues tenemos que concluir que es una situación especialmente compleja y difícil, porque no estamos hablando de servicios que tengan una periodicidad permanente, sino que estamos hablando de determinados días, determinadas horas,

unas veces en fines de semana, otras veces días durante la semana, en los que se producen esas visitas o esos contactos, y que, además, hay una diversidad según la distribución de los centros penitenciarios. En algunos casos son atendidos por líneas de transporte urbano, ¿eh?, las que están más en las proximidades de los entornos de aglomeraciones urbanas, y, en otros casos, el poco transporte que existe está atendido por líneas interurbanas.

En cualquier caso, es verdad que no podemos planteárnoslo desde la perspectiva solamente de la rentabilidad económica, que tenemos que mirar la rentabilidad social; pero que, al final, siempre, para conseguir la rentabilidad social, siempre tiene que haber una parte de rentabilidad económica detrás. Si no hay una rentabilidad económica, no podremos conseguir esa rentabilidad social.

Por lo tanto, lo que hemos hecho, que yo, en esa reunión que tuve con los representantes de la Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía, me comprometí, no ya a algo que sabía que vendría por parte de algún grupo, como efectivamente ha sido esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que no tenemos inconveniente en apoyar, si bien plantearemos alguna corrección que creemos que es necesaria. Pero hemos ido, este portavoz que les habla, personalmente ha ido a mucho más. Yo ya he mantenido contacto con la dirección de la prisión de Córdoba para ver de cada manera, en qué disposición pueden estar para adaptar horarios y demás con las líneas de autobuses para mejorar esa comunicación. Y ellos, lógicamente, están dispuestos a todo lo que redunde en esa mejora de comunicación de los internos. Y también estoy trabajando en que la concejala responsable del Ayuntamiento de Córdoba... Se lo decía al ayuntamiento, en el que gobierna su grupo y el mío en coalición, para intentar resolver..., para ampliar el número de comunicaciones de la línea regular de transportes que llega hasta la Vereda del Ángel, en Alcolea, y se pueda prolongar, más que lo hace en estos momentos, hasta el centro penitenciario de Córdoba que está a algo más de tres kilómetros del final de la línea. Lo que pasa es que eso es complicado, no solamente por el tema del coste económico, que también hay que tenerlo en cuenta, porque alguien tiene que asumirlo, sino porque esos 15 ó 20 minutos o 10 minutos que se emplea en hacer ese recorrido, pues resulta que están rompiendo todo un esquema del resto de las líneas que está establecido durante mucho tiempo y que afecta a transportes de diferentes actividades de los ciudadanos que utilizan las líneas de Vereda del Ángel, de Alcolea, del campus de Rabanales...

En definitiva, todo esto, señorías, es bastante, bastante complejo. Y en algunos casos pues te encuentras —por ejemplo en el caso de Córdoba— que está pasando la Autovía del Sur a menos de un kilómetro del propio centro penitenciario y, sin embargo, las líneas

de transportes —no solamente las urbanas del municipio de Córdoba sino las interurbanas, por ejemplo, todo el alto Guadalquivir— resulta que la concesión que tienen es por la antigua carretera nacional IV, que no pasa por la proximidad del centro penitenciario. Y que tampoco, de cara al futuro, se puede plantear una modificación de ese recorrido, de esas líneas, porque la línea, a su vez, sirve, por ejemplo, como medida de acceso al campus de Rabanales, a la universidad de Córdoba, a muchos estudiantes de la comarca de la que este diputado que les habla forma parte que es el Alto Guadalquivir.

Por lo tanto, ¿qué les quiero decir, señorías? Que es un tema que, con toda la voluntad política, con todos los esfuerzos económicos, organizativos, por mejorarlos, resulta, señorías, realmente, complejo y difícil.

En cualquier caso, nosotros entendemos —y por eso vamos a apoyar la iniciativa— que a pesar de las dificultades hay que intentar, poco a poco, donde sea más fácil o donde haya menos dificultades, intentar mejorar la situación. Y por eso les decía no solamente la voluntad de aprobar la iniciativa, sino también de ese trabajo en paralelo al que nos comprometimos con la Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía cuando tuvimos esa reunión de trabajo y nos intercambiaron el documento en el que analizan la situación del transporte a los centros penitenciarios.

Que, en algunos casos, señor García, ni siquiera es transporte público, urbano o interurbano. Hay casos en el que es por un transporte particular de una asociación determinada, que a través de una subvención que recibe de la Consejería de Igualdad, pues, en determinadas fechas donde son las visitas, pues gestiona ese transporte, que no es un transporte público ni regular. Y que, por lo tanto, a la hora de intentar plantearle alguna corrección a su propuesta creo que sería conveniente...

Por lo tanto, y termino, señor Presidente, nosotros, señor García, estamos dispuestos a aprobar la iniciativa pero siempre que en el texto... Cuando usted dice «el Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a que por sí mismo...». Mire, usted, señor García, eso de que «por sí mismo» no podemos apoyarlo. Eso significaría que la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ella solita, en unas competencias que no son propias, pues tuviera que resolver, y además sin definir cuánto va a costar, pues tuviera que resolver el transporte a los centros penitenciarios.

Entonces, nosotros suprimiríamos esa parte a la que se refiere a «por sí mismo», y diríamos —ahora después lo haré llegar a la mesa—: «... a que en el ámbito de sus competencias y a través de la participación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda...», y seguiría ya. O sea, que en el ámbito de sus competencias y a través de la participación de la Consejería Obras Públicas y Vivienda pues intentará mejorar todo.

Yo cuando en la cuarta línea llega y dice: «Mejorar las líneas de transporte público existentes», yo plantearía, señor García, suprimir lo de «público», pero no porque entienda que el objetivo no tiene que ser el transporte público y si es posible a todos los centros, sino precisamente porque la propia dificultad y la propia realidad, en el caso de Sevilla, nos lleva a que no hay en estos momentos ninguna opción de que eso se pueda conseguir, esa mejora o ese mantenimiento en lo que existe, se pueda conseguir a través del transporte público. Y en algún caso coger un transporte que no es público, aunque se puede decir que se está gestionando a través de una subvención que viene de una Administración pública.

Por lo tanto, para no inducir —se puede decir— a errores de cara a futuro, yo le plantearía, señor García, que fuera «en el ámbito de las competencias de la Consejería y a través de la participación en los consorcios».

Y luego lo de suprimir en la cuarta línea el concepto de «público», pero no porque nos opongamos a él ni mucho menos, sino porque creemos que de alguna manera podría limitar no alguna actuación que se está llevando a cabo, en concreto, en un centro de Sevilla, sino incluso algunas mejoras que se podrían implantar en algún tipo de centros de cara al futuro. O sea, no tiene un efecto de restringir lo público, sino de que lo público se pueda canalizar a través de la colaboración con asociaciones de familiares de presos para intentar mejorar el tema.

Con ese planteamiento pues no tendríamos, señor García, ninguna dificultad en apoyar la iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cebrián.

Para finalizar el debate tiene la palabra el señor García Rodríguez.

#### El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente, y agradezco a los grupos políticos su actitud ante esta proposición de ley, aunque he visto un poco confusa y liada la explicación del señor Cebrián. Me gustaría que me pasase el texto concreto, dada su eficacia habitual, para ver qué es exactamente lo que estamos votando. Yo sigo pensando que es importante la colaboración con el Ministerio de Justicia —usted mismo ha aludido a ello— y con los ayuntamientos. El «por sí mismo» no hay ningún problema, se puede quitar, creemos que no altera para nada. Es decir, «por sí mismo» se entiende en lo que le corresponda y en colaboración. Porque

lo pone a continuación, usted supongo que no quiere quitar lo del Ministerio de Justicia y ayuntamientos, ¿no? Porque también tienen una participación en el tema.

A lo mejor, parte de la solución que estamos planteando para este problema es una cierta adaptación también o modificación de los horarios del régimen de visitas a los transportes. A lo mejor tienen que ceder las dos partes. Por lo tanto, habrá que mantener lo de «colaboración con el Ministerio de Justicia y ayuntamientos».

Y, bueno, me gustaría simplemente conocer el texto concreto que propone el señor Cebrián para poder pronunciarme con cierto rigor y con objetividad.

Bueno, no entendemos tampoco el concepto esquizofrénico de transporte público que tiene, muchas veces, el Partido Socialista, porque estamos hartos de ver «Transportes Comes», «Linesur», «Los Amarillos» y, a continuación, «Transportes Públicos de Andalucía». Bueno, ¿son transportes públicos o no son? Incluso, incluso los servicios discrecionales de transporte que alguna vez se utilizan para esto llevan una plaquita que pone SP, Servicio Público.

Por lo tanto, no nos liemos en la semántica, no nos liemos en la interpretación. Yo creo que lo importante, y por respeto, efectivamente, a las personas que han solicitado esta intervención... Que yo celebro que en su condición de partido gobernante, el Partido Socialista por su cuenta este tramitando, lo celebro. Como celebro haber traído esto para que ahora vaya más respaldado, porque va a llevar el apoyo del Parlamento de Andalucía en todas sus gestiones, que estoy seguro de que van a culminar en buen puerto.

Porque yo creo que lo importante es saber coordinar para que los ciudadanos y ciudadanas crean en las instituciones y crean en la política. Tenemos que saber coordinar todos los puntos de vista, todos los enfoques, todas las responsabilidades que se pueden dar en un problema determinado. Y aquí estamos ante un problema que tiene cierta complejidad, pero, a lo mejor, es función de este Parlamento. Y yo me ofrezco al señor Cebrián para que, si quiere, colabore con él en esto.

He de recordar que en mi ciudad, el Puerto de Santa María, está la mayor concentración de prisiones de España; por cierto, donde también estamos trabajando este tema. Pues hay que coordinar a Instituciones Penitenciarias que establece horarios, bueno, un poco, que no se corresponden con el transporte. Hay que coordinar los consorcios metropolitanos de transporte, donde participa con protagonismo la Junta de Andalucía. Hay que coordinar los ayuntamientos, y a lo mejor, efectivamente, en determinados casos, hay que coordinarse con la Consejería de Igualdad y Bienestar Social, que podría, como actuación social, subvencionar determinados transportes, determinadas rutas para favorecer las visitas, para favorecer la continuidad del contacto entre familiares y presos, y, en definitiva, para contribuir

entre todas las instituciones a mejorar esta situación, porque lo peor que se puede hacer es: «Esto no es competencia mía y no tengo nada que ver».

Vamos, a lo mejor, desde el Parlamento a intentar coordinar a todos los que tienen algo que decir y, desde luego, vamos a evitar situaciones un poco kafkianas, si se diesen, si se diesen, como que una determinada concesión que viene de tiempos de Primo de Rivera o de mediados del siglo pasado sea ahora la que, por estar definida a través de una ruta determinada, impida que un transporte, que razonablemente pudiera acercarse a un centro penitenciario, no lo haga por tener que ir por una carretera determinada.

Bueno, la verdad es que se dan situaciones absolutamente ridículas y que la propia realidad las define como tales. Por ejemplo, pues, para una visita al centro penitenciario Sevilla I, pues, el primer autobús de Sevilla sale a las 8:00 de la mañana. Si la visita es a las 9:00 de la mañana, esa persona no puede realizar la visita utilizando ese autobús, porque le exigen estar una hora antes. Por tanto, es imposible estar a las 8:00 de la mañana en un Morón o estar a las 8:00 de la mañana en el Centro Penitenciario Sevilla I, si el autobús sale también a las 8:00 de la mañana. A la vez, lo mismo ocurre, por ejemplo, pues, a la vuelta. La última visita es más tarde que el horario de salida del autobús.

Por cierto, hemos hablado de Sevilla por concretar y no hacer extensiva o demasiado larga, demasiado extensa la exposición de motivos.

Efectivamente, podíamos hablar de Córdoba. En la prisión provincial de Córdoba, en el centro penitenciario de Córdoba se dan situaciones tan kafkianas como que un autobús que conduce a los familiares de los presos y los acerca al centro penitenciario, pues, no espera ni siquiera diez minutos, que sería lo suficiente para que los que salen pudieran utilizar ese mismo autobús, sino que se va vacío. Y, por esos cinco o diez minutos que no espera, los que salen tienen que esperar dos horas a que vaya el autobús siguiente y los pueda recoger.

Digo que esto no es tan complicado, no es tan difícil, y se trata de un problema de buena voluntad, de buena voluntad donde tienen que intervenir todas las partes, insisto: Justicia, Instituciones Penitenciarias, Igualdad y Bienestar Social, Obras Públicas, ayuntamientos, consorcios... A lo mejor esta es nuestra función en este momento como representantes: el coordinar todo eso.

Y termino diciendo que quizás uno de los objetivos que deberíamos intentar desde este Parlamento o desde la Consejería, digamos, asociada a esta Comisión, es la utilización..., que los familiares de los presos se vean obligados a utilizar autobuses y taxis piratas, porque eso va en contra de la seguridad, porque eso va en contra de la fiscalidad y porque eso no beneficia más que a algunos aprovechados.

Lamentablemente, quien conoce este tema sabe que, en muchas ocasiones, no les queda otro remedio que utilizar, sobre todo, vehículos particulares, que hacen de taxis

piratas, y que por, a lo mejor, 40 euros menos exponen a los afectados, a los familiares e incluso a los presos, porque también en Córdoba se da la circunstancia de que, cuando salen de permiso un martes o un jueves, por ejemplo, pues, en esos días no hay autobús, y tienen que ir andando cinco o seis kilómetros para coger el autobús.

Por tanto, vamos a trabajar todos en común y, por respeto a los familiares de los presos y a la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, no nos metamos en debates reglamentarios ni de otra proposición no de ley, porque eso es distorsionar el debate que no trae.

Insisto en nuestra petición de rogar al señor Cebrián que nos facilite el texto de lo que propone.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Si les parece... Señor Cebrián, la enmienda que aportaba...

Esperamos unos segundos.

#### El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Señor Presidente.

Si no hemos interpretado mal, la parte dispositiva de la proposición no de ley sería la siguiente, que ahora le pasamos al señor letrado:

«El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a que, en el ámbito de sus competencias y a través de la participación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en los diversos consorcios metropolitanos de transportes de Andalucía, proceda a analizar y a mejorar las líneas de transportes existentes entre los diversos centros penitenciarios andaluces y sus áreas urbanas de influencia más cercanas, con el fin de facilitar el contacto entre las personas internas en los mismos y sus familiares, según el régimen de visitas existente». O sea, es lo mismo que venía, pero se suprime desde «por sí mismo» hasta «ayuntamientos», y en ese tramo se incluye «a que en el ámbito de sus competencias y a través de su participación».

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Ahora nos los pasa usted por escrito y se incorpora al texto. ¿De acuerdo?

Bueno. Pues, pasamos a votar la primera proposición no de ley, relativa a adaptación de la travesía Málaga 401, de la glorieta de la avenida María Zambrano a Mercamálaga.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 4 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

La segunda proposición no de ley, relativa a funcionamiento del transporte público a los centros penitenciarios de Andalucía, con la enmienda incorporada a propuesta del Grupo Socialista.

Pasamos a la votación.

Se inicia la votación.

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

La tercera proposición, relativa al nuevo puerto deportivo en la Axarquía, Torrox-Nerja, provincia de Málaga.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 13 votos a favor, ningún voto en contra, una abstención.*

Y, por último, proposición no de ley en Comisión relativa al área de gestión integrada del barrio de Santa Teresa.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 4 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

Señorías, levantamos la sesión hasta las cuatro y media.

Si somos puntuales, terminaremos prontito.

Gracias.

#### **8-09/APC-000426. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el proceso de rehabilitación de viviendas en la barriada de Dos Hermanas, en la ciudad de Málaga, así como sobre el retraso acumulado en dicho proyecto y las irregularidades y deficiencias denunciadas por los vecinos**

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, buenas tardes.

Reanudamos la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Vivienda con el tercer punto del orden del día, con la presencia de la Consejera, para debatir una solicitud de comparecencia, que ha presentado el Grupo de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, para informar sobre el proceso de rehabilitación de viviendas en la barriada Dos Hermanas en la ciudad de Málaga.

Tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas y Vivienda.



## La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías.

Comparezco, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Convocatoria por Andalucía, para informar sobre el proceso de rehabilitación de la barriada Dos Hermanas en Málaga capital. Esta barriada, en la que vive un total de 904 familias, divididas en 59 bloques y 124 viviendas unifamiliares, fue construida en el año 1964 como un conjunto de viviendas sociales en régimen de acceso diferido a la propiedad. Actualmente la inmensa mayoría de estas familias ya son propietarios de los inmuebles, exactamente 897 de las 904 viviendas, es decir, el 98%.

La Junta de Andalucía, como anterior titular de estas viviendas, lleva desde 1985 acometiendo diversas obras de mejora en la barriada, tanto en las zonas comunes como en el interior de las viviendas, y hay que decir que, desde el año 1985 y hasta 2004, en esas intervenciones que hemos venido realizando, la inversión del Gobierno andaluz ascendía a 3,23 millones de euros, destinados a reformas como la reposición total de las cubiertas de toda la barriada y obras de mantenimiento en general.

Por tanto, hay que señalar y subrayar que la Junta de Andalucía ha venido actuando, en un primer momento como titular de las viviendas, hasta que se produjo la venta a los inquilinos, y, posteriormente, como administración responsable de garantizar la calidad de vida de sus ciudadanos. Este esfuerzo que se ha venido realizando se ve incrementado de manera considerable en 2004, cuando se decide acometer la rehabilitación integral de la barriada según se recogía en el Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2003-2007.

Las obras de reparación en las viviendas que ya hubieran sido transferidas debían, tal como decía el plan andaluz, correr a cargo de sus nuevos propietarios. Sin embargo, el propio plan añadía también la posibilidad de que, en casos excepcionales debidamente justificados, la Consejería podría intervenir, como ha sido el caso que nos ocupa.

Atendiendo, por tanto, la especial situación socioeconómica de las familias que habitan en la barriada, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda asumió en su momento, de manera íntegra, la inversión prevista en lo que significaba la intervención global e integral de la barriada que se iba a realizar. Es decir, que las obras que se han llevado a cabo en los últimos años no han supuesto coste económico alguno para las vecinas y los vecinos, a pesar de que son propietarios de las viviendas en la inmensa mayoría de los casos.

En el caso de la barriada de Dos Hermanas, la Junta, sin lugar a dudas, realizó un ejercicio de sensibilidad social y decidió que estas familias no tuvieran que gastar ni un solo euro en mejorar las condiciones de

habitabilidad de sus viviendas, consciente, la Administración autonómica, de que su situación económica les impediría hacer frente a cualquier inversión por mínima que fuera. Este ejercicio de sensibilidad social se ha traducido en una inversión, desde el año 2004, en que se comenzó a ejecutar este proyecto de rehabilitación integral, de 7,73 millones de euros, a los que hay que sumar los 3,23 millones de euros que ya se habían invertido con anterioridad.

Tenemos que decir, al día de la fecha, que la Junta de Andalucía ha dispuesto casi once millones de euros, concretamente 10,96, en la rehabilitación integral de la barriada de Dos Hermanas. Hablamos, por tanto, de más de mil ochocientos millones de las antiguas pesetas.

En este sentido, la intervención integral se ha programado en cuatro fases: la primera, que afectaba a 226 viviendas; la segunda fase, a 212 viviendas; la tercera fase, que afectaba a 230 viviendas y que el pasado 25 de mayo fue recepcionada, y la cuarta fase, en la que se interviene sobre 236 viviendas, que son las restantes hasta la totalidad de las 904. Esta última fase, esta cuarta fase, se está ejecutando en estos momentos, y en un plazo máximo de tres meses está prevista la culminación de las obras que se realizan en ella.

Hay que decir que las obras de las cuatro fases que acabo de referenciar han consistido en completar la rehabilitación integral de los elementos comunes de los edificios. Me gustaría subrayar esto, porque ese era el sentido de la intervención por parte de la Junta de Andalucía: rehabilitar integralmente los elementos comunes de los edificios, reparación de parámetros de fachada y pintura, saneamiento exterior, instalación de fontanería y cuadro de contenedores, instalación eléctrica, y cuadros de electricidad. También se ha intervenido en todos los cuartos de baño y cocinas de cada una de las viviendas.

Efectivamente, hay que decir, señorías, que las obras de la primera y segunda fase, que fueron culminadas en julio de 2009 las de la primera fase y la segunda el pasado año, en el mes de julio también, les tengo que decir que la empresa a la que se le adjudicó la obra hay actuaciones que no las ha hecho convenientemente bien, y, por lo tanto, tendremos que subsanar esos defectos en el momento en que la cuarta fase quede concluida, quede terminada. Son arreglos, son remates que, efectivamente, tendría que haber ejecutado adecuadamente la empresa. Pero hay que señalar que la primera empresa que fue adjudicataria de la obra entró en concurso de acreedores y el juez ha embargado la garantía depositada por la empresa en la firma del contrato, y, por tanto, no hemos podido, por esta razón, utilizarla para la ejecución inmediata de los arreglos que había que realizar, que había que hacer, por deficiencias en la actuación de la empresa. La detectamos, quisimos ejecutar de inmediato la garantía; pero ha sido el juez, como consecuencia

del concurso de acreedores, quien ha embargado la propia garantía.

Lo que le tengo que decir en estos momentos es que estamos buscando otras alternativas para llevar a cabo estas intervenciones, que son necesarias; pero también le diré que la empresa que con posterioridad a la primera... —concretamente la primera fue una sociedad limitada; la segunda, Daeco 2000— sufrió también graves dificultades, y, finalmente, lo que ha hecho esta empresa Daeco es subcontratar la ejecución del resto de la intervención que quedaba, la fase 3 y la fase 4, con el grupo EPSA, que es la que se está encargando de terminar la tercera fase, que ya la concluyó el pasado 25 de mayo, y está ejecutando la cuarta.

Hay que decir que con esta empresa los vecinos están satisfechos y contentos de cómo está interviniendo, de cómo se está ejecutando la obra. Y todas las visitas técnicas que se han girado por parte de la Consejería, en este caso de la Delegación Provincial, pues han sido satisfactorias como consecuencia de la ejecución de la obra que EPSA está llevando a cabo.

¿Qué quiero decir con esto? Pues algunas cuestiones. En primer lugar, que detectamos a tiempo las deficiencias en la primera y segunda fase; que no hemos podido ejecutar la garantía prestada porque el juez la embargó como consecuencia del concurso de acreedores; que la tercera y cuarta fase se están realizando a plena satisfacción de los vecinos, y que el Delegado Provincial, que ya lo tenía previsto, va a visitar la barriada para concretar con los vecinos todas y cada una de las actuaciones que hay que llevar a cabo.

Y, como le digo, ya estamos buscando respuesta inmediata para ello. Queremos, como se puede imaginar, desde la inversión que estamos realizando por parte de la Junta de Andalucía, que la barriada se quede en óptimas condiciones en aquellas cuestiones que estaban comprometidas en el plan integral. Le digo esto, señoría, porque ha habido algunos vecinos o vecinas que han demandado intervenciones que iban más allá del plan previsto de intervención integral, que iban más a lo que son cuestiones particulares de cada uno de los vecinos y de las vecinas. En este contexto, nosotros vamos a ejecutar en su integridad el plan, y no le quepa la menor duda de que vamos a concretar también las actuaciones que se necesitan reparar en la primera fase y en la segunda por deficiencias observadas por la propia Delegación Provincial, en este caso los técnicos que han girado la oportuna visita.

De manera que tenemos una empresa de garantía en los trabajos que se están realizando, y queremos culminarlos a plena satisfacción de las vecinas y de los vecinos, para cumplir, lógicamente, las expectativas generadas y el compromiso que habíamos con ellos contraído.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Tiene la palabra el señor Castro, portavoz de Izquierda Unida Los Verdes.

#### El señor CASTRO ROMÁN

—Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer la información y la comparecencia de la señora Consejera. Ha sido clarificador en algunos aspectos.

Sabe que Izquierda Unida hace tiempo que tenía esta comparecencia solicitada, por medio tuvimos respuesta, contestación escrita, por parte de la Consejería, siendo Consejero el señor Espadas, y queríamos aclarar algunas cosas que en gran medida, tengo que decírselo, las ha aclarado con su intervención.

El ánimo de Izquierda Unida, también lo queríamos dejar claro, es el de servir de puente, de instrumento útil, en la medida de nuestras posibilidades, a los vecinos de este malagueño barrio. Por cierto, a los que saludo, nos están viendo en este momento. Un barrio, como usted decía, pues de gente humilde, de gente cumplidora. Un barrio obrero que ha tenido que soportar no solo los continuos retrasos y algunos elementos difíciles de comprender —que ahora le explicitaré— de la obra, sino que también, en esa desesperación y en ese intento por ser escuchados, pues también han caído muchas veces en juegos políticos no deseados.

Ante esta comparecencia —que le digo que está ahora mismo en directo en la Asociación de Vecinos—, pues existe mucha expectativa por parte de los vecinos ante las explicaciones que nos pudiera dar hoy, los compromisos a los que podamos llegar. Porque, en muchos sentidos, esta rehabilitación ha sido muy sufrida, muy sufrida por los vecinos, y plagada de lo que nosotros creemos que pueden ser irregularidades, que queríamos contrastar, someter a su juicio y a su criterio, porque en algunos momentos nos ha dado la impresión de que existía un cortocircuito informativo. En la anterior etapa de la Consejería, cada vez que nos dirigíamos a la Consejería, la Consejería nos transmitía una serie de..., en fin, de realidades que después, contrastándolo a pie de tajo, pues no se correspondían.

Y a la vez de ser un elemento útil a los vecinos, no le voy a esconder que Izquierda Unida tiene otra preocupación y usted lo ha dicho: aquí ha habido una ingente inversión de la Administración autonómica, que hay que aplaudir. Cuando uno ve que el dinero público no se invierte, no se gestiona de la manera más eficiente, más adecuada posible, pues también existe una perturbación, algo que queríamos despejar.

Usted lo ha dicho: la primera y la segunda fase, que se ha dado ya por terminada, a día de hoy, siguen

con múltiples desperfectos que están sin arreglar. Sabemos que ahora está la empresa EPSA, que lo hace..., que está encargándose de los remates de esos desperfectos. Muchos vecinos nos dicen que con cuentagotas, pero están valorando muy positivamente la actuación. Y, a día de hoy, la tercera y la cuarta fase están inconclusas y también encuentran desperfectos. Lo de los desperfectos es algo normal en un tipo de obra como esta, pero, claro, hay algunos que no se entiende cómo se pueden ocasionar y no haber una cierta presteza a la hora de corregirlos.

En definitiva, podríamos hoy certificar que la obra debería estar concluida ya en su totalidad. Se nos dijo que para finales de 2009 se esperaba la conclusión de dicha obra. Y además le vuelvo a reiterar que parece que no nos salen las cuentas. Nos decía que había ya más de un 90%, mucho más de un 90%, ejecutado, y con lo que aún falta no nos salen determinadas cuentas.

He hablado de determinadas irregularidades, y no me gustaría soltar esto aquí, en la Cámara, sin explicitarlo, sin explicar a qué se debe. Sabe que ha habido hasta más de 200 escritos de denuncia que los vecinos han tramitado a la Administración. Si nos centramos en la tercera fase, señora Consejera, contrastando lo anunciado, lo explicitado, negro sobre blanco, en el proyecto, con la obra ejecutada, a día de hoy encontramos en torno a unas 63 actuaciones recogidas y no realizadas —hablamos de 166—, sin contar las viviendas unifamiliares. Y estamos hablando, por ejemplo, del desmontado de desagües de la bañera, fregadero, inodoro, lavabo, calentadores con su grifería, bidé; levantado del solado con baldosa; desmontaje de las puertas de madera sin premarco; el desmontado de las instalaciones de fontanería en la cocina y los cuartos de baño; el picado de enfoscado en techo; la demolición del techo continuo en planchas de escayola y de la instalación del saneamiento; la reparación del suelo hundido, los apliques de techo y pared.

Y algo que quiero que me aclare usted, porque en el proyecto sí lo encontramos, la colocación de los sanitarios. Esto ha supuesto... Los vecinos creían que entraba, y lo hemos visto, lo hemos podido ver en el proyecto. Luego los vecinos han tenido que hacer el desembolso en una situación la mayoría de las familias, pues con muchas *apreturas*, como yo digo, como está mucha gente hoy en día. Y ha supuesto un auténtico varapalo para estas economías domésticas encontrarse con que tenían que buscar los sanitarios y la grifería después de haberseles anunciado que entraba en el proyecto. Por lo menos, de la tercera fase, en sus páginas 25 y 26, así lo encontrábamos. Incluso venían, con una partida de 174.000 euros, los sombreretes para la evacuación. La conducción de la evacuación de humos, eso lo han tenido que comprar también aquellos vecinos para que se les colocara en lo que era la obra de rehabilitación. O sea, los vecinos sí han tenido que

gastarse dinero. Lo único que queremos que nos aclare es si efectivamente eso entraba en el proyecto original o no entraba. Lo que sí está claro es que la información que se les dio a los vecinos es que entraba, y este ejercicio de inversión social, que yo creo que es un ejercicio que ha hecho la Consejería, la Administración andaluza, de justicia social, pues se ha visto truncado por esa gestión de la obra, que ha dejado fuera algunas cuestiones que creíamos que estaban dentro.

Errores en la obra. Ha habido enfoscados que se han hecho sobre la pintura antigua sin picar y ha habido vecinos detrás de los obreros en cuestión, instándoles a que procedieran a picar la pared antes de enfoscarla. Por el barrio, lo de la electricidad, la verdad es que ha sido un auténtico desastre en muchos momentos. Allí había un vecino que decía que parecía que el hombre araña del cableado eléctrico había estado toda la noche paseándose de una esquina a otra del barrio, encontrando, por ejemplo, señora Consejera, me gustaría que eso lo tuvieran presente, que haya habido casos de trabajadores que, después de quitar el cableado de las cocinas, con los plafones, han exigido 10 euros a los vecinos para colocar el nuevo plafón. Eso se ha denunciado y se ha trasladado a la dirección de obras. Ha habido vecinos que han tenido que comprar su saquito de cemento, su saquito de escayola, para que ese trabajador que estaba parado, que llevaba tres días parado —estamos hablando, sobre todo, en la situación de esta empresa que usted nos informa que fue al concurso de acreedores—, no estuviera parado y pudiera continuar la obra. Supongo que todos hemos hecho obras en casa, y lo que es tener una casa empantanada con una obra, viendo a los trabajadores dando vueltas porque no tienen materiales.

Y, sobre los desperfectos que todavía hoy persisten, ha habido casos muy lamentables, como el de romper en dos la puerta de entrada de una vivienda. En este caso, hablo de una señora mayor, con una pensión que no lo llegaba a los 400 euros, y decirle a la mujer que la puerta se le quedaba rota hasta que se llegaran a arreglarla, y tener los vecinos que hacerle ahí un *chapú* para que, por lo menos, pudiera tener cierta seguridad.

Además de todas estas cuestiones que han ido minando la paciencia de los vecinos en muchos casos.

En definitiva, los vecinos han visto pasar un buen número de empresas de contratas y subcontratas que dan la impresión de que han ido a maximizar a tope los beneficios, haciendo, en momentos determinados, dejación de sus obligaciones contractuales con la Administración. Es decir, que creemos que es un asunto que nos debería preocupar como Administración andaluza, para ver si alguien nos ha querido dar gato por liebre y jugar con la rehabilitación de este barrio.

Ya le he dicho que ahora mismo hay una buena valoración —usted lo ha manifestado— de la empresa

EPSA, que se está encargando de los desperfectos y de los remates de las obras, aunque se plantea que es a un paso muy lento.

Se les ha dicho oficiosamente, informalmente, a los vecinos —nos gustaría que usted lo aclarara— que, a día de hoy, hay que buscar nuevos recursos para poder acabar la obra. Una obra que, ya le digo, de la tercera fase todavía hay fachadas sin pintar... En fin, las cajas eléctricas son eso, son cajas eléctricas. En la tercera fase, la mayoría de los bloques todavía no tienen contadores, son cajas eléctricas de muy fácil acceso. Sevillana, ahora mismo, está mandándoles facturas valorativas a los vecinos porque no tienen todavía sus contadores. En la primera y segunda fases todavía encontramos cajas eléctricas sin contadores, y ya está terminada la obra.

Claro, cuando nos dicen que hay que buscar recursos para acabar esta obra, ha habido ya modificación de proyectos, hemos aumentado en la Administración andaluza los recursos destinados a esta rehabilitación, también le queríamos preguntar: primero, si es así, y, segundo, si la reprogramación que está realizando actualmente la consejería, de la inversión en obra pública, va a haber alguna afectación para la barriada. Por cierto, sobre las obras del soterramiento efectuadas, sabe que el famoso bulevar de soterramiento está justo al lado, por lo que también han afectado a algunas viviendas unifamiliares —casamatas, que les decimos en Málaga— y a algunos bloques con grietas, en algunos casos bastantes notables.

Por lo tanto, señora Consejera, por último, plantearle cuatro cuestiones que nosotros creemos que serían positivas y que también nos plantean los vecinos, para que las traslademos a su persona.

Primero, si usted está en condiciones, en esta comparecencia, de aventurar una fecha firme de finalización y de garantía de todas las reparaciones, de todos los desperfectos ocasionados a los vecinos.

A la segunda ya ha adelantado algo. A los vecinos les gustaría que usted fuera al barrio, viera cómo ha estado la rehabilitación e hiciera una fiscalización visual, por así decirlo, para ver esa constatación de posibles irregularidades in situ. Ya nos ha dicho que el Delegado Provincial, don Enrique Benítez, va a personarse. No nos cabe duda que el día que lo haga lo hará dando la cara a los vecinos, porque nos consta su trayectoria.

Y también una cuestión que le planteamos, para someterla también a su juicio. Viendo los retrasos, lo que nosotros consideramos —no sé si utilizamos el término adecuado— irregularidades como la que les hemos dicho, la posibilidad de realizar una especie de auditoría de la obra y de la ejecución presupuestaria. Porque nosotros creemos —y se lo vuelvo a reiterar, señora Consejera— que hay algunas empresas que han ido de listas y que han querido sacar mayor ta-

jada de la que ya le ofrecía el contrato firmado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes para la rehabilitación de este barrio.

Lo único que queremos es ver, cuanto antes, finalizada la rehabilitación, porque se da la paradoja de que todo el presupuesto licitado para el proyecto solo ha llegado a eso: a la primera, segunda y tercera, con muchos elementos todavía con desperfectos y elementos propios de la rehabilitación, detallados en el proyecto, que todavía no se han terminado. Y, claro, si damos la primera y la segunda por concluidas, y la tercera y la cuarta todavía no terminadas y con muchos desperfectos también, da la impresión de que esta es la obra del nunca acabar. De ahí que le solicitáramos, en la medida que usted pueda, aventurarnos una fecha de finalización de las obras, en su totalidad, que incluya los desperfectos. La posibilidad de una visita de la consejería, que sabemos que va a ir el Consejero, pero de la Consejería al barrio. Y de esa auditoría que no solo tranquilice a los vecinos sobre la rehabilitación de su barrio, sino que nos deje a todos con las garantías de que nadie ha querido jugar con los dineros públicos, con el sacrificio y el esfuerzo que la Administración y también los vecinos están haciendo con esta rehabilitación.

Gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Castro.  
Señora Consejera, tiene la palabra.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, algunas cuestiones que me parece importante dejar convenientemente aclaradas.

En primer lugar, los vecinos y vecinas de esta barriada deben saber que vamos a cumplir, por parte de la Junta de Andalucía, aquello que teníamos comprometido con ellos. Es decir, no solo vamos a terminar —yo le decía que en tres meses estará culminada la cuarta fase que se ha iniciado por parte de EPSA—, sino que vamos a reparar aquello que es necesario intervenir por una defectuosa ejecución de la obra en la fase 1 y en la fase 2. Porque, en estos momentos, EPSA también está acometiendo algunos desperfectos de la fase 3.

En segundo lugar, el Delegado Provincial tiene intención de ir esta misma semana —creo que el jueves, si mal lo recuerdo—, y, en ese sentido, yo lo que le quiero afirmar aquí es una cosa que me parece

importante. Para nosotros, para la consejería, la primera y la segunda fases no están finalizadas. Y no están finalizadas porque hay reparaciones que hacer en ellas. Por lo tanto, no las damos por concluidas hasta que no estén convenientemente reparadas. Los desperfectos que hay los vamos a acometer.

Hay un hecho objetivo, y es que hay una empresa adjudicataria de las obras —Maratius— que entra en concurso de acreedores. Nosotros hemos querido exigir la responsabilidad ejecutando la garantía que la empresa había prestado, porque sí hemos detectado que la empresa había ejecutado mal una parte de la obra que se le había adjudicado. Por eso queríamos ejecutar la garantía para proceder a reparar. Pero, al embargar el juez esa garantía, no hemos pedido hacerla efectiva en términos de reparación.

Por eso le digo que hay una empresa que una parte de la obra la ha ejecutado mal, sí. No es que haya irregularidades, es que hay una mala ejecución y una imposibilidad, por intervención judicial, de ejecutar la garantía, que era el dinero que teníamos justamente para haber hecho frente a la reparaciones que necesitábamos con la obra mal ejecutada por parte de la empresa inicialmente adjudicataria.

Yo le digo que, efectivamente, ha habido obras y actuaciones inadecuadas. Por eso queríamos ejecutar y exigir la responsabilidad correspondiente.

Y también sabe que la segunda empresa a la que se adjudicó —Daeco 2000— ha pasado graves dificultades, hasta tal punto que ha subcontratado con EPSA la intervención de la tercera y cuarta fases porque no podía hacerlas la propia empresa. En ese contexto, EPSA sí que, porque los vecinos lo reconocen, y usted mismo, está actuando en los desperfectos de la tercera fase y en la culminación de la cuarta.

Yo le tengo que decir una cosa: La primera interesada en una transparencia plena y total es la Consejera. Por lo tanto, claro que vamos a hacer un inventario de los desperfectos, claro que vamos a evaluar los que hay en la primera y en la segunda fase, claro que va a tener su señoría acceso a unas cuentas claras de dónde se ha gastado, cómo se ha gastado y en qué se ha gastado, porque creo que es lo mejor que podemos hacer: claridad y transparencia plena y total donde se va a comprobar una cosa que yo le acabo de decir: que aquí hay una empresa que no ha ejecutado algunas partes de su obra y, por tanto, no ha cumplido con su responsabilidad al ciento por ciento, y de ahí los desperfectos que han puesto de manifiesto las propias vecinas y los propios vecinos.

En ese contexto también les diré, para tranquilidad de las vecinas y los vecinos del barrio, que sí que hay recursos garantizados para terminar las intervenciones que hemos de realizar en la cuarta fase y en el inventario que vamos a hacer de reparación de desperfectos o remates que hay que realizar. Por lo tanto, en este sentido, claridad total, porque esta inter-

vención es para nosotros una prioridad, el culminarla y el culminarla bien.

En ese tenor —también les seré absolutamente clara y sincera, como siempre—, tenemos tres meses para terminar la cuarta fase; pero yo no quiero aventurar aquí una fecha de finalización —y lo haremos con velocidad, con celeridad, con prontitud y con eficacia— en relación a los desperfectos, que hagamos la relación y el inventario de la primera y de la segunda fase, porque, una vez que los veamos todos, comprometeremos plazos, para que, lógicamente, las vecinas y los vecinos conozcan cuándo vamos a terminar toda la intervención en la barriada.

Yo he querido que inicialmente fuese el delegado provincial, porque eso se nos permite adelantar trabajos. Y ya le digo, no porque dijera públicamente que me iba a pedir que visitara la barriada. Curiosamente, los vecinos me habían remitido a mí una carta pidiéndome que visitara la barriada, y la respuesta que yo había puesto a pie de página con mi letra era «voy a ver a los vecinos», porque estas cuestiones, cuando se producen, pues lo mejor que se puede hacer, efectivamente, desde la cercanía, desde la proximidad y desde el diálogo, es dejar las cosas adecuadamente resueltas y establecer mecanismos al respecto.

Y le diré también una cuestión que me parece importante. Si les parece, quedaremos usted y yo para que vea todo el proyecto original que había, y vea, por lo tanto, las previsiones en ese proyecto de intervención en la barriada, y sobre qué elementos. Y, en este sentido, creo que lo mejor que podemos hacer, para culminar el trabajo que estamos realizando, culminarlo bien y a plena satisfacción de las vecinas y de los vecinos, es ser plenamente claros con ellos, plenamente leales, y, en este tenor, yo le tendré que decir también que hay algunas viviendas que, por haber hecho obras que no contaban con la licencia oportuna del ámbito del ayuntamiento, nosotros no hemos entrado en esas viviendas a intervenir, y, desde luego, tampoco contemplaba el plan la intervención sobre elementos particulares de mejora de viviendas sino sobre los elementos que el propio plan detalla, y que, lógicamente, nos pondremos de acuerdo en fecha, momento y lugar para que pueda ver todo el plan y, por lo tanto, saque sus propias conclusiones en el sentido de que estamos haciendo aquello a que nos comprometimos. Eso sí, sé que hay que terminarlo bien, sé que hay que hacerlo adecuadamente en la cuarta fase, terminar los desperfectos de la tercera y acometer los desperfectos que en el inventario que hagamos se relacionen, y lo haremos también de la mano de las vecinas y de los vecinos.

Vamos a visitar las casas, vamos a ver cómo está cada una de las cosas, vamos a establecer detalladamente aquello que hay que reparar, y, en ese contexto, pues nos pondremos de acuerdo sin problema ninguno.

### **8-10/APC-000381. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda en Cádiz**

#### **El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación pasamos a la siguiente comparecencia, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se trata de informar sobre el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda en la provincia de Cádiz.

Cuando quiera, señora Consejera, tiene la palabra.

#### **La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, comparezco a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar acerca del Plan de Ordenación del Territorio de La Janda en la provincia de Cádiz.

Como saben sus señorías, el pasado 6 de junio la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, el máximo órgano urbanístico de Andalucía, dio su visto bueno a este plan, que será en su momento elevado a Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva. Hasta ese momento es voluntad de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda el seguir dialogando con los colectivos económicos, sociales y ecologistas implicados al objeto de abordar algunas sugerencias que han planteado al plan en el marco de la reunión de la COTUA.

El documento de Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, así como el resto de planeamientos aprobados a día de hoy, tengo que señalarles, señorías, que ha contado con un amplio consenso de los agentes económicos, sociales y políticos en cuanto que se han estimado alegaciones o se han dado respuestas en el documento final a las preocupaciones que se plantearon durante el proceso de elaboración del mismo.

El Plan de Ordenación del Territorio de La Janda abarca, como bien sabe su señoría, a siete municipios, con una población total de 86.500 habitantes, y en él se establecen los criterios para posibilitar el desarrollo territorial y la compatibilización de uso, señalando aquellas zonas que, por sus valores ambientales o territoriales, deben quedar excluidas de los procesos de urbanización.

En este sentido, el plan prevé actuaciones que representan una inversión pública valorada en 224 millones de euros. De estos, el 43,6% corresponde a instalaciones náuticas; el 39,1%, a la articulación territorial —hablamos de carreteras, de sistemas de

transportes, de estaciones, de apeaderos...—; el 7% será inversión en relación al ciclo del agua; el 6,1% será para la adecuación del espacio turístico y recreativo, y el Programa de Patrimonio Cultural y Natural asumirá un 3,9%, prácticamente un 4% del total.

De la totalidad de la cifra que les he referenciado, los 224 millones de euros, la Junta asume el 83,6% de la inversión; la Administración local, el 15,8%, y la Administración del Estado, el 0,6%.

Actuaciones previstas en el marco del plan, en el caso de las infraestructuras de comunicación, a modo de ejemplo le señalaré algunas: ejecución de variantes de Alcalá de los Gazules, de Benalup-Casas Viejas y Caños de Meca; la implantación de un nuevo sistema de transporte público en plataforma reservada, para conectar La Janda con la Bahía de Cádiz a través de Chiclana, o la creación de nuevos apeaderos y estaciones, como le he referenciado con anterioridad.

En lo que respecta a infraestructuras portuarias y recreativas, se prevén, entre otros, la posibilidad de ampliación de los puertos de Conil y de Barbate y el impulso de actividades o instalaciones recreativas relacionadas con la cultura y el patrimonio y ligadas al parque natural. Y, en materia de abastecimiento, el plan, como no podía ser de otra manera, ha previsto reforzar la capacidad de suministro de la red. Además, en lo referente a infraestructuras energéticas, se ha recogido la construcción de nuevas subestaciones, concretamente ocho, y se han delimitado aquellas zonas de exclusión para la ubicación de energía renovable, termosolar y fotovoltaica.

También son reseñables las actuaciones previstas para los espacios libres, en los que se prevé un esfuerzo por promover la figura de los parques comarcales, con los que se pretende impulsar el uso y disfrute del espacio rural, desde una visión didáctica y del ocio. En este sentido, hay cuatro parques de este tipo previstos: en Río Roche, San Ambrosio, El Jardinillo y Mangueta. Se trata, señoría, de distintos programas de actuaciones en materia de infraestructuras, con las que se mejorarán sensiblemente la articulación interior y exterior de La Janda con la bahía de Cádiz-Jerez y con la bahía de Algeciras, y además el plan determina la implantación, en el ámbito de La Janda, de un total de 21 áreas de oportunidad —10 de tipo turístico, 6 de carácter productivo y 5 destinadas al desarrollo residencial—.

En los ámbitos reservados para la dinamización turística se van a localizar actividades vinculadas al ocio, la salud y el deporte, si bien también se va a promover la instalación de establecimientos hoteleros, viviendas, dotaciones y servicios demandados por la población vacacional. Las áreas delimitadas como productivas se ubican en los principales ejes de comunicación de la comarca. Y, para aprovechar, por lo tanto, esta localización estratégica, se van a implantar en esos ámbitos iniciativas fundamentalmente relacionadas con

la logística y el transporte, aunque también va a tener cabida el tejido comercial y terciario.

Y, por último, en los espacios identificados para uso residencial, se establece que el 55% de las viviendas —55% al menos— deberá estar sometido a algún tipo de protección.

Existe también, señoría, en el plan un sólido compromiso con la conservación de litoral que no ha sido aún urbanizado, e incorporamos para ello un corredor de 200 metros, duplicando así la zona de servidumbre prevista en la Ley de Costas. Y el documento de planificación también he de referenciarle que dedica parte de su contenido a lo que es la delimitación, protección y puesta en valor de los recursos naturales de esta zona. En este sentido, a los enclaves que ya cuentan con la normativa ambiental se suman otros como Roche, Cala de Conil y Castilnovo, que deberán ser preservados como suelo no urbanizable de especial protección.

En definitiva, un plan de ordenación elaborado desde la participación y el consenso. Buena muestra de ello son las prácticamente 70 reuniones que, durante la elaboración del plan y la sustanciación del mismo, se han llevado a cabo con ayuntamientos, diputación provincial y los diferentes colectivos económicos, sociales y ambientales del entorno.

Hay que referenciar que, desde el punto de vista del consenso político, este se ha traducido también, en el ámbito provincial, en un respaldo de todos los alcaldes de diferentes partidos políticos. Así que estamos ante un plan de consenso y de acuerdo, donde, lógicamente, también es normal que distintos colectivos sigan manteniendo sus diferentes y diversas opiniones al respecto. Algo normal y, por supuesto, legítimo.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.  
Señora Cuenca, tiene la palabra.

#### La señora CUENCA CABEZA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Gracias, señora Consejera, por la información que nos acaba de trasladar sobre el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda. Como bien decía usted, abarca siete municipios, como son Alcalá de los Gazules, Barbate, Conil, Medina-Sidonia, Paterna y Vejer de la Frontera.

Es un plan subregional trabajado y esperado, y, sobre todo, viene a dibujar el futuro de una comarca como La Janda, que debe dar respuesta a las necesidades que se plantean, no de manera inmediata, lógicamente, pero sí de futuro, como le decía.

El POT de La Janda, si no recuerdo mal, recibió el visto bueno de la Comisión de Ordenación del Territorio, lo ha dicho usted; yo tenía referencia del 7 de junio, pero creo que me había equivocado, que fue el 6 de junio, y posteriormente tiene que pasar al Consejo de Gobierno para que se apruebe definitivamente. Pero antes de llegar a ese punto ha habido un trabajo previo, que usted ha remarcado y ha reseñado muy bien, donde se ha escuchado a todos los alcaldes en la comisión de redacción, los cuales han dado su visto bueno, y a la vez también ha recibido el visto bueno de la comisión provincial, donde están representados todos los partidos políticos, la FAMP, el Gobierno central, la Diputación de Cádiz y, lógicamente, la Junta de Andalucía. Finalmente, ha sido la COTUA, la Comisión de Urbanismo y Ordenación del territorio, la que aprobaba el 6 de junio el POT de La Janda. Por lo tanto, estamos hablando de un plan, como bien decía usted, respaldado por los agentes económicos y sociales, que pretende la instalación de diez áreas de tipo turístico para actividades de ocio, de salud y de deporte. También se promoverá la disposición de establecimientos hoteleros, de viviendas y servicios que den respuesta a la población en período de vacaciones, que, como usted sabe, se multiplica en los meses de verano.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, señora Consejera, destacamos de este plan el esfuerzo de crear áreas de oportunidad, decía usted 21 áreas de oportunidad, de las cuales se pueden diferenciar su carácter, ya que algunas son de tipo productivo, residencial o las turísticas que comentábamos anteriormente.

Las zonas productivas están localizadas de manera estratégica también para que se desarrolle la instalación de negocios relacionados con la logística y el transporte, teniendo en cuenta la cercanía del puerto de Algeciras al territorio de La Janda.

Todas estas áreas de oportunidad pretenden el desarrollo económico de la comarca jandefía, pero con todas las garantías medioambientales; es decir, un desarrollo sostenible que permita el crecimiento industrial, respaldando y respetando el medio ambiente.

Nos parece magnífico también el trabajo que se ha realizado en la creación, o creando zonas para evitar el efecto pantalla sobre el mar, y también zonas de continuidad para la construcción, entendido como un sector muy importante para nuestra economía.

La conservación del litoral es un compromiso claro de este plan, y pretende también la incorporación de corredores de protección, doblando la zona de servidumbre, como bien decía usted, incluso yendo más lejos que la propia Ley de Costas. El POT de La Janda, por lo tanto, debe conformar el ordenamiento de los 7 municipios, más de 86.000 habitantes, en una superficie de 1.535 kilómetros cuadrados. No es poco, ¿verdad? Este plan se ha marcado objetivos encaminados a poner en valor los recursos existentes en la zona, manteniendo la identidad de sus pueblos,

y, sobre todo, pretende el desarrollo de infraestructuras y dotaciones.

En cuanto a las urbanizaciones, señora Consejera —hablamos de urbanizaciones irregulares—, se establecen criterios para la posible incorporación al ordenamiento urbano. Y, en ese sentido, los ayuntamientos..., o mejor dicho, la colaboración de los ayuntamientos, en la elaboración de un programa de actuación municipal, es fundamental. Asimismo, también se resaltan en el propio plan El Palmar y Zahora. Por sus condiciones y posición en el corredor del litoral, deben ser reconducidas en el planeamiento, y así lo destaca claramente el plan.

Son objetivos de este POT el incrementar el uso del transporte público, a la vez que mejorar las comunicaciones internas y con el exterior. Y por este motivo recoge diversas actuaciones y propuestas, como la variante de Alcalá, a la que usted hacía mención y a la que yo no me voy a referir más. También se proponen estaciones, apeaderos, intentando fomentar, lógicamente, el transporte público frente al privado.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista nos parece muy interesante que se regule el dominio público y la zona de servidumbre de protección. Se proyectan los cuatro parques, entre los cuales yo destacaría —para mí, desde luego, y para el grupo parlamentario de Cádiz— el Parque Litoral de Mangueta. Entendemos que, además, va asociado a un área de oportunidad y es una de las zonas más importantes y más destacables del plan.

En cuanto al desarrollo residencial, ya lo decía usted, más del 55% de las viviendas tienen que tener algún régimen de protección.

En definitiva, señora Consejera, se trata de un plan, de un plan de ordenación subregional, que está avalado por todos los agentes económicos y sociales, que se ajusta a la legislación vigente, y, lo más importante de todo, que dibuja una comarca que, sin perder su esencia, va a caminar drásticamente hacia un futuro mejor. El POT de La Janda debemos entenderlo, señoría, como una oportunidad para la provincia de Cádiz. Debe ser un revulsivo para la comarca jandefña, y, desde luego, en ese sentido debe seguir trabajando el Gobierno de la Junta de Andalucía. Y, como siempre, contará usted con la colaboración de mi grupo, del Grupo Parlamentario Socialista.

Termino ya, Presidente, agradeciendo nuevamente a la Consejera la información que nos ha dado y deseando que este último trámite que queda del Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, para que pase lo antes posible al Consejo de Gobierno y se apruebe.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cuenca.  
Señora Consejera, cuando quiera.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señoría.

Efectivamente, quiero agradecerle la intervención que ha realizado en torno al Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, donde ha concluido su propia intervención con un elemento que es justamente el que ahora me gustaría subrayar, y es el elemento del consenso.

Hablamos de un plan dialogado, participado y consensado, y eso se ha traducido en la votación favorable, en el ámbito institucional, de los alcaldes del Partido Socialista y de Izquierda Unida, en la comisión de redacción del Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, y el voto favorable de los alcaldes del Partido Socialista, del Partido Popular y de Izquierda Unida en la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en Cádiz. De ahí que tenga que señalar, también, y subrayar, la sorpresa que me causa que, después de votarlo favorablemente en las comisiones correspondientes, lo critiquen públicamente. Los alcaldes son personas responsables que, cuando tienen delante suya un Plan de Ordenación del Territorio, si responde lógicamente a las necesidades de toda esa zona, pues, le dan su voto favorable. En este sentido, entiendo que todos y cada uno de los alcaldes que han respaldado el plan, pues, sin lugar a dudas, han valorado globalmente el mismo y han entendido que es un plan positivo para el desarrollo económico, para el desarrollo turístico, para una perspectiva sostenible, para el desarrollo ambiental de la zona de La Janda y para dar respuesta a un conjunto de problemas que hemos de resolver a través del planeamiento, en el marco de la legalidad. Desde esa perspectiva, pues, lógicamente, yo quiero subrayar, y agradecer, también, el trabajo realizado, en el ámbito de lo local, por parte de cada uno de los alcaldes y de las alcaldesas de la zona, y el respaldo que vienen dando a los planes como consecuencia del trabajo común y conjunto, que culmina en consenso, que siempre, desde el diálogo y la participación, es bueno para, luego, hacer realidad los proyectos. Y, como apostamos por el consenso, apostamos por el diálogo y apostamos por el acuerdo, cuando los alcanzamos, en el ámbito de lo local, con nuestros ayuntamientos, con los alcaldes y alcaldesas que tienen al frente de ellos la máxima responsabilidad, pues no tengo más que mostrar mi satisfacción y el agradecimiento expreso al trabajo que han realizado y a la responsabilidad que han demostrado a la hora, lógicamente, de respaldar un trabajo que saben que nos permite avanzar.

Desde esa perspectiva, termino subrayando algo que con anterioridad he dicho, y es que vamos, hasta el momento de llevarlo al Consejo de Gobierno, a ser sensibles y permeables en todo aquello que sea realmente mejorable por parte de la Consejería de



Obras Públicas y Vivienda, y, desde esa perspectiva, pues siempre estamos abiertos, como digo, a culminar, aún con más diálogo, con más consenso y con más cuestiones de las que todos nos sentimos satisfechos, el trabajo realizado.

Así que muchísimas gracias por su intervención. Y nada más, señorías.

### **8-10/APC-000429. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución de los proyectos y obras de ejecución de los tranvías en Andalucía**

#### **El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Consejera.

Para finalizar el punto tercero, pasamos a las comparencias. Tiene la palabra la señora Consejera, también, para informar sobre la evolución de los proyectos y obras de ejecución de los tranvías en Andalucía.

Cuando quiera.

#### **La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

—Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, comparezco, a petición del Grupo Parlamentario Popular, para informar sobre la evolución de los proyectos y obras de ejecución de los tranvías en Andalucía.

Como conocen sus señorías, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda está trabajando y cumpliendo los objetivos que establece su hoja de ruta en lo que es el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, el PISTA 2007-2013, que fija entre sus objetivos satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, mejorando con ello la calidad de vida de la ciudadanía, la competitividad de nuestra economía y la cohesión de nuestra Comunidad. Y todo ello con un modelo de movilidad sostenible que se desarrolla a lo largo de toda nuestra Comunidad Autónoma.

Uno de los apartados de mayor trascendencia de este plan es, precisamente, el referido a lo que es y significa el transporte metropolitano. Desde la Consejería, subrayo, vamos a seguir impulsando la movilidad sostenible como una apuesta estratégica de largo alcance, en el marco del desarrollo de la economía de la igualdad y la Andalucía sostenible.

Estamos trabajando en la dotación de nuevas infraestructuras, en consonancia con la estrategia y

compromiso de lucha contra el cambio climático, que ha adoptado nuestra Comunidad Autónoma, potenciando los modos de transporte menos contaminantes y más eficientes desde un punto de vista energético y ambiental, a la vez que impulsando el uso del transporte público de viajeros, que beneficie su movilidad. En este sentido, desde la Consejería estamos actuando en una doble vía: por un lado, en la mejora de los sistemas de transporte existentes, posibilitando la intermodalidad e integración tarifaria, y, por otro, avanzando en la creación de los nuevos sistemas de transporte sostenible en cada área metropolitana. De ahí que estemos trabajando en la ejecución de sistemas de metro ligero, tranvía, o soluciones ferroviarias análogas, en todas las áreas metropolitanas de Andalucía, que concentran más de dos tercios de la población andaluza y más del 70% de la generación de riqueza, teniendo en cuenta el PIB regional.

Las actuaciones. Señorías, al día de hoy, resulta incuestionable que la Junta de Andalucía está realizando la mayor apuesta por el transporte y la movilidad sostenibles conocida en España, sin parangón en cualquier otra comunidad autónoma.

Al margen de la puesta en servicio de la línea 1 del metro de Sevilla, con una excelente aceptación por la ciudadanía, que se refleja en los más de quince millones de viajeros acumulados, estamos trabajando actualmente en la ejecución de obras del nuevo sistema de transporte sostenible en las áreas metropolitanas en Sevilla —con conexiones de la línea 1 con Dos Hermanas y Alcalá—, en Málaga, en Granada, en bahía de Cádiz y en Jaén.

Por otra parte, se mantienen en distintos grados de avance los estudios y proyectos constructivos en otras áreas metropolitanas y ciudades de Andalucía, que continúan su desarrollo conforme a lo planificado y de acuerdo con el PISTA.

Entre los avances más significativos de estas otras actuaciones, puedo destacarles que ayer mismo entró en información pública el estudio informativo del sistema tranviario de Almería, y la semana pasada los anteproyectos de las alternativas de red de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla.

Y un elemento común a todas las actuaciones enmarcadas en este impulso, en la ejecución de las vías metropolitanas multimodales, es el diálogo y el acuerdo con todos los ayuntamientos, aspecto fundamental para consensuar la mejor solución en cada caso y facilitar su ejecución, así como también dialogamos, abrimos las puertas de la participación y el consenso con los colectivos, con la ciudadanía. En este ámbito, todas las actuaciones que está ejecutando en estos momentos la Consejería de Obras Públicas y Vivienda cuentan con el acuerdo del respectivo ayuntamiento por donde discurre su trazado, así como con la participación activa de distintos colectivos, agentes sociales, económicos, y la propia participación activa de la población. En

este sentido estamos desarrollando las siguientes actuaciones:

El tranvía de Jaén, que se encuentra en obras en el ciento por ciento del trazado, que alcanza los 4,7 kilómetros y que discurre íntegramente en superficie. A lo largo del itinerario se distribuyen, como bien saben sus señorías, 10 paradas, que van a prestar servicio a los principales equipamientos públicos de la ciudad: estaciones de ferrocarriles y autobuses, la futura ciudad de la justicia, la Universidad, la zona hospitalaria, la zona comercial del centro urbano y las zonas industriales y empresariales de Los Olivares y Nuevo Jaén. La previsión es que el tranvía se ponga en servicio en el primer semestre de 2011, y en este momento estamos en un 65% de grado de avance de la obra.

En la provincia de Sevilla están en ejecución las conexiones tranviarias Dos Hermanas, Alcalá y Aljarafe, contempladas en el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, y hemos de decir que la conexión tranviaria de la línea 1 del metro de Sevilla en el núcleo urbano de Dos Hermanas tiene una longitud total, incluyendo los dos tramos en los que se dividen las obras, de 8,5 kilómetros, y va a constar de 10 paradas. La inversión total prevista asciende a 77,7 millones de euros, y actualmente está ya en ejecución en uno de sus dos tramos, que va a conectar con la estación de metro de Olivares de Quintos y en la que puedo anunciarles que antes de final del presente año se pondrá en servicio un nuevo parquin disuasorio, con 208 plazas, que facilitará la intermodalidad entre el vehículo privado y el metro.

La conexión tranviaria del metro de Sevilla en Alcalá de Guadaíra tiene un trazado con una longitud de 12,5 kilómetros y 11 paradas, y se encuentra en ejecución en toda su longitud. El tiempo de viaje, incluyendo el tiempo de parada en estaciones, será de 23 minutos, y dará cobertura a casi ochenta mil usuarios. Las obras, que se han dividido en tres tramos —Adufe-Montecarmelo, Adufe-Parque Tecnológico y Parque Tecnológico-Pablo de Olavide, que es el que permite el intercambio con el metro en la estación de la Universidad Pablo de Olavide—, he de decirles que presentan un avanzado estado de ejecución, más del 80% en los dos primeros tramos, y en fase inicial la conexión con la Universidad Pablo de Olavide. La suma de los tres tramos supone una inversión total de 133 millones de euros.

En la conexión tranviaria de la línea 1 del metro de Sevilla con El Aljarafe se sigue trabajando en el acondicionamiento de la plataforma reservada, dentro de la red viaria, entre Mairena y Bormujos, y desarrollándose el resto de estudios y proyectos que están pendientes, de acuerdo sobre el trazado, con los ayuntamientos afectados, y que lo saben bien sus señorías.

En Cádiz, el tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz, se encuentra en obras en un ciento por ciento, entre Chiclana, San Fernando y Cádiz, con una inversión estimada en torno a los doscientos treinta millones de

euros y una longitud total de 24 kilómetros, de los que 13,7 van a discurrir, a través de una plataforma de nueva construcción, entre Chiclana y San Fernando, y los 10,3 kilómetros restantes aprovecharán la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz. Se prevé que el tiempo de recorrido sea de algo más de treinta minutos, y la población servida será de 233.500 personas, y actualmente el tramo Caño Zurraque-San Fernando se encuentra ya a un nivel de ejecución del 85%.

El metro de Granada, en ejecución en el ciento por ciento de su trazado, y el metro de Málaga, con obras muy avanzadas —en el 86% de su trazado—, son otras actuaciones básicas, en las que, por conocidas ya por sus señorías en comparecencias específicas de las mismas, no me voy a detener.

Del resto de actuaciones que se encuentran en fase de redacción de proyectos constructivos o estudios informativos, les destacaré el estudio informativo del tranvía de Almería, que, como les he indicado, ayer mismo, precisamente, comenzó su trámite de información pública y ambiental. La alternativa seleccionada entre los corredores estudiados, coordinada con el Ayuntamiento, tiene una longitud de 10 kilómetros, y el presupuesto estimado para todo el eje tranviario es de 228,2 millones de euros.

Quiero destacarles, señorías, el valor de todas estas actuaciones que les acabo de referenciar como un elemento dinamizador de la economía en las zonas de ejecución y de generación de empleo en la zona de construcción. Así, solo la ejecución de obras y servicios ya existentes de los metros y tranvías impulsados por la Junta de Andalucía genera actualmente un total de 3.790 empleos directos y aproximadamente dos mil ochocientos cuarenta empleos indirectos, y —es más— en este ámbito de trabajo nos valemos de otro elemento fundamental, como es la concertación social con los agentes económicos y sociales, empresarios y sindicatos, estableciéndose convenios específicos de colaboración, coordinación y seguimiento en una materia tan sensible como la de la seguridad y salud laboral, que, con éxito reconocido por todos los intervinientes, ha permitido que, desde la puesta en marcha de los mismos en 2004 y hasta la fecha, no hayamos de lamentar ninguna víctima por accidente de trabajo en las actuaciones de metros ligeros y tranvías.

En definitiva —termino, señorías—, desde el Gobierno andaluz estamos haciendo realidad el reto de la movilidad metropolitana sostenible, que, además, sería imposible —quiero subrayarlo— sin la colaboración activa de los ayuntamientos tomando medidas en sus respectivos ámbitos urbanos.

Afortunadamente —y subrayo lo de «afortunadamente»—, los ayuntamientos andaluces están sabiendo afrontar este reto, y muchos de ellos han tomado ya una alternativa clara hacia la peatonalización, hacia los carriles bici, hacia los servicios públicos de bicicletas o hacia la reserva de viarios

exclusivos para los autobuses, con lo que ganan los mismos en competitividad y eficiencia. Y, cómo no, en la apuesta por unos sistemas tranviarios urbanos, en colaboración con la Junta de Andalucía, que, por otra parte, constituyen una oportunidad para transformar la configuración urbana de estas ciudades mediante modelos más amables, más sostenibles, favorables al tránsito peatonal y con materiales y acabados de gran calidad, contribuyendo así a la modernización de las propias ciudades.

Debemos añadir la apuesta por el desarrollo de los servicios de cercanía, por parte del Gobierno de España, en coordinación con la Junta de Andalucía, como un elemento también fundamental en esta malla de transporte público sostenible, y que recientemente ha tenido un nuevo impulso con el inicio de las obras en el corredor de cercanías de El Aljarafe norte que, en combinación con las actuaciones de metro ya en servicio y las que se van a desarrollar a través del consorcio metropolitano de transportes, permitirán cambiar radicalmente la movilidad en esta zona oeste del área metropolitana.

En este sentido estamos mejorando la calidad de vida de la ciudadanía; estamos mejorando la realidad medioambiental en la que vivimos, evitando emisiones de CO<sub>2</sub>; estamos siendo motor para la innovación tecnológica e industrial; estamos igualando en oportunidades, y estamos contribuyendo, lógicamente, a efectos económicos positivos, tanto en lo que respecta a la actividad como a los empleos generados.

Esta es la realidad en la actualidad, y, si sus señorías quieren, no tengo ningún inconveniente luego en informarles de cómo están algunos otros sistemas tranviarios, algunos que han culminado su información pública, como el de Jerez, y otros sobre los que se está trabajando en una comisión creada, como se hizo en el de Almería, como es el Ayuntamiento de Córdoba, para ponernos de acuerdo en el trazado del tranvía.

Nada más y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Tiene la palabra el portavoz del Partido Popular, el señor Raynaud.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Consejera, por su información.

Comenzaba usted diciendo que está cumpliendo su hoja de ruta en relación al transporte de las áreas metropolitanas, y en concreto en materia de tranvías, y que también están trabajando e impulsando...

Permítame que a mí siempre me guste recordarle ese símil de las obras calificadas, ¿no? Es importante el calificar las obras, pero lo importante es entregar las llaves.

En este sentido, yo respeto el que usted esté cumpliendo su hoja de ruta, pero, evidentemente, esa hoja de ruta no es el compromiso asumido por el Partido Socialista y la Junta de Andalucía en materia de los transportes metropolitanos y, en concreto, en materia tranviaria.

Mire, y le voy a remitir a algunos datos muy concretos, por ejemplo, el día que el *BOJA* publicó el PISTA, el 15 de octubre del año 2008, exactamente, hablaba en la página 104, hacía alusión al anterior documento, al PDIA 1997-2007, y en él ya se hablaba del tranvía Vélez-Málaga y el tranvía de Chiclana-San Fernando. Le estoy a usted hablando del año 1997. El primer tramo, el primer tranvía de Andalucía Vélez-Málaga está terminado y puesto en servicio y el segundo está, como luego podemos detenernos algo en él, pues sin ponerse en marcha. Y, obviamente, Chiclana-San Fernando, con la información que usted nos ha dado, se encuentra en este momento en obras y la posibilidad de utilizar esa plataforma compartida con el ferrocarril. Y luego también tendremos la oportunidad de detenernos en él. Pero hay más, fíjese, el PDIA, por ejemplo, que volvía a insistir en el Chiclana-San Fernando hablaba de la conexión con Los Palacios, un municipio del área metropolitana, como usted bien sabe, que si no tiene usted inconveniente luego pues me gustaría que me dijera qué proyecto hay para Los Palacios, cuyo compromiso también establecido en el PISTA, en la página 149, habla de que antes del año 2013 habrá una conexión con Los Palacios-Villafranca. No sé si se estará refiriendo a tranvía, a cercanías. Me gustaría conocer cuál es, en este sentido, la decisión que va a adoptar su Consejería.

Igualmente, por ejemplo, ahora usted acaba de hacer mención al tranvía, el estudio informativo de Almería, pues el compromiso del PISTA es que el proyecto, el proyecto de ejecución de Almería, pues que debe de estar terminado antes del año 2013. No dice nada de obras, dice, curiosamente, «proyecto». Supongo que sí, que estando el estudio informativo por lo menos redactado... Y supongo que a ese estudio informativo habrá ido el millón trescientos mil euros que figura en los presupuestos del año 2010 en el epígrafe «Tranvía de Almería». Supongo que eso será en el tranvía de Almería. Pero, fíjese, no ha mencionado usted nada —y le agradecería en la réplica pues me lo pudiera aclarar— sobre el tranvía de Huelva.

El PISTA también, en la página 151, anuncia que el tranvía de Huelva estará en servicio antes del año 2013, antes del año 2013, prácticamente a la vuelta de la esquina.

Ha comentado usted el tema de Jerez, que ahora lo podremos hablar y también el de Córdoba. En el

tranvía de Córdoba hay, en los presupuestos del año 2010, 1.677.900 euros destinados. ¿Se va a gestionar convenientemente en este año? ¿Se va a agotar esa partida? ¿Cómo está en estos momentos el proyecto con detalle del tranvía de Córdoba?

Siguiendo el orden que le comentaba a usted en relación al tranvía de Jaén, y ya que ha anunciado usted que se encuentra muy avanzado, el ciento por ciento en obras, bueno, le diré que según una propia nota de su Consejería, de la Dirección General de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, pues la fecha prevista de terminación era noviembre del 2010. Arrancó la obra en abril del año 2009 y teóricamente, con un plazo de 19 meses, su fecha de finalización sería noviembre del 2010.

Pero, miren, el tranvía de Jaén... Me asalta una duda que a mí que me gustaría que me la aclarara porque es de concepto, más allá del asunto, ¿por qué tiene Jaén en el cuadro de financiación público-privada una partida, un apunte de 370 millones de euros para el tranvía de Jaén? Hemos visto como recientemente se ha vuelto a firmar una adenda, una ampliación del convenio entre el ayuntamiento y la Consejería. Yo supongo que al ir la obra avanzada... No sé si la financiación está siendo pública al ciento por ciento o si se está haciendo frente a esas certificaciones. En definitiva, parece que en el tema de Jaén —ya sabemos que el ayuntamiento está en unas condiciones difíciles—, pues, ustedes se han hecho cargo también de la compra de los cinco trenes que van a prestar servicios a la línea tranviaria. Luego, el mantenimiento de esas unidades móviles cifradas en casi 14 millones de euros le corresponde a la corporación municipal, así como la disposición de los terrenos y la habilitación de los aparcamientos.

Entonces, me gustaría saber exactamente esos 370 millones de euros que hay en la financiación público-privada si, efectivamente, se supone que es que se están dilatando de alguna manera o que hay algún tipo de crédito para la financiación de ese tranvía y que a partir de ahí pues se va a poder —diríamos— llegar a algún tipo de acuerdo con la financiación público-privada.

Y hablándole de ese tema de la financiación público-privada, con independencia de Jaén, ocurre exactamente igual con el tranvía de Alcalá, de Dos Hermanas y de El Aljarafe. Usted sabe sobradamente que hay unas partidas importantísimas: 339 millones en el tranvía de El Aljarafe, 93 millones para el de Dos Hermanas y 108 millones para el tranvía de Alcalá. Pero, luego también, en los presupuestos y en las previsiones, en los presupuestos ordinarios de su Consejería, pues hay 322 millones de euros imputados a los tranvías metropolitanos del área de Sevilla. Entonces, aquí hay dos documentos que a mí por lo menos, se lo digo sinceramente, no me cuadran. Me gustaría que me aclarara, en definitiva, qué modelo de financiación se va a seguir en el proyecto del tranvía de Alcalá que

ya está en marcha y en los futuros de Dos Hermanas y de El Aljarafe.

En relación al tranvía de Jerez y en relación también a los plazos, pues yo le digo que la alcaldesa ha manifestado que el proyecto estará totalmente definido en marzo o abril de este año. Yo le pregunto, señora Consejera, ¿es así? Porque ella ha llegado incluso a decir que veremos las obras del tranvía de Jerez en el año 2011, prácticamente dentro de seis meses. Yo le pregunto si, efectivamente, ese es el plazo que desde su Consejería se maneja y las obras, efectivamente, van a poder comenzar en el tranvía de Jerez en el año 2011.

Y luego también porque ella ha hecho, en fin, unas manifestaciones muy curiosas, ¿no? Dice: «La empresa adjudicataria redactará su proyecto que determinará la fecha de inicio de las obras y su presupuesto». Si estamos hablando de la empresa adjudicataria, ¿es que de alguna manera va a haber también financiación público-privada para el tranvía de Jerez? Porque curiosamente no venía en el cuadro que ustedes hablaron de la financiación público-privada. Por lo tanto, me gustaría que me aclarara cuál es el sistema porque no está en ese cuadro de financiación público-privada.

En relación al tranvía, señora Consejera, de Vélez-Málaga. Mire, el 30 de enero del 2009 el Presidente Chaves declaró públicamente —ahí están las hemerotecas— en una comparecencia allí, en Vélez-Málaga, de conceder una ayuda económica de carácter puntual y extraordinario para paliar el déficit generado por el tranvía de Vélez-Málaga. Yo le pregunto: ¿Sigue ese compromiso en pie, señora Consejera? Le estoy hablando del 30 de enero del 2009, hace más de año y medio. Sabe usted que son unas cantidades importantes, superan ampliamente en estos momentos, entre una cosa y otra, casi el millón y medio de euros de déficit acumulado. Y lo que es peor, señora Consejera, está poniendo en estos momentos en riesgo la segunda fase del tranvía de Vélez-Málaga. Lleva más de un año, usted sabe que lleva más de un año terminado; hay un deterioro importante en las líneas sin funcionamiento en el tranvía de Vélez-Málaga, sin funcionamiento, la segunda, la ampliación del tranvía de Vélez-Málaga. Y, desde luego, en estos momentos las dudas sobre la financiación del primer y segundo proyecto son meridianamente claras, me refiero a las dudas.

Respecto a los tranvías de la Bahía de Cádiz. Usted ha hablado de las obras de San Fernando y del tranvía de San Fernando y de Chiclana y que están al ciento por ciento en marcha. Mire, a mí me gustaría que me dijera cuál es el compromiso en estos momentos en relación a la ciudad de San Fernando en dos aspectos concretos: primero, el aparcamiento disuasorio, importante, que se necesita para el tranvía de San Fernando; y, en segundo lugar, cómo está el compromiso, que es verdad que usted trasladó desde la Consejería a otra Consejería de la Junta, en concreto a la Consejería de Innovación, las indemnizaciones para el comercio con

motivo de las obras del tranvía por el centro de San Fernando. Y, evidentemente, al día de hoy, hoy por hoy, es una enorme preocupación todavía este tema en San Fernando.

Tranvía o tramo de Chiclana. Mire, en este momento, en Chiclana hay un tremendo problema, que es también el *parking* disuasorio. Usted sabe que lo que hay previsto es un *parking* de 200 plazas, muy cerca del centro comercial Eroski. Va a ir, por lo visto, ahí también una futura instalación de otro centro comercial. Y parece ser que se pretende llegar a un acuerdo con el *parking* o con los *parkings* de estos dos centros comerciales. A mí eso me cuesta trabajo creerlo, que un centro comercial vaya a ceder plazas para utilización del tranvía, con el déficit que normalmente tienen estos establecimientos.

Pero, aun siendo eso importante, lo verdaderamente preocupante es que, ese *parking* disuasorio, hay que cruzar el centro comercial para poder llegar a él y, lo que es peor, está al otro lado de la Nacional 340.

Por lo tanto, yo pediría que me dijera, en estos momentos, qué previsiones maneja su Consejería en relación al aparcamiento del tranvía de la bahía de Cádiz, y en concreto en este tramo de Chiclana.

El recorrido por la calle Mendizábal, que usted sabe que es una calle estrecha, un viario importante en Chiclana, al día de hoy, según las noticias que tiene mi grupo, no está resuelto. A mí me gustaría que usted también llegara y me comentara si en ese trazado está previsto el carril que se iba a suprimir para la circulación viaria y va a ser solo ese carril un carril para tranvías, con lo que eso significa, evidentemente, de estrangulamiento.

Ídem de lo mismo la plaza de Andalucía. La plaza de Andalucía —que todo el mundo conoce como El Pájaro, por la ubicación del bar o de la cafetería así denominada—, pues, en estos momentos, es un centro intermodal de transportes. Es un centro intermodal porque hay una parada de taxis, importante allí, y una parada de autobuses donde rinden viajes líneas urbanas e interurbanas en Chiclana. No hay prevista la construcción de una nueva estación de autobuses. Luego me gustaría conocer cómo se va a resolver ese problema en la plaza de Andalucía.

Y, en relación también al tema de Chiclana, le pregunto: el proyecto de la ronda oeste, que es fundamental para, diríamos, reconducir el tráfico y para desviar ese anteproyecto, que las noticias que tenemos es un anteproyecto de siete kilómetros de recorrido, evidentemente sería vital para contribuir a este colapso que yo, de una manera somera, he llegado y le he enumerado en relación a los problemas del tranvía de Chiclana.

Y quisiera terminar, en esta primera intervención, y espero sus respuestas concretas, señora Consejera, en los tranvías del área metropolitana de Sevilla.

Fíjese, hablábamos de más de trescientos millones de euros, tanto en los presupuestos del año 2010 como

en la posible financiación público-privada. Fíjese, en el presupuesto 2010 para los tranvías del área metropolitana, hay previstos en los presupuestos ordinarios 29,68 millones de euros; en el cuadrante de la financiación público-privada, 38 millones de euros. Para el año 2011, 85 millones de euros; en la público-privada, 102 millones de euros. Para el año 2012, 67 millones de euros; en la público-privada, 157 millones de euros. En el año 2013, 119 millones de euros, y 93 millones de euros. Y en año 2014 y siguientes, 20 millones de euros, y 150 millones de euros.

Total, la columna de inversión directa, de previsión de su consejería, se gaste o no se gaste, pero ahí está en los presupuestos del año 2010, 322 millones de euros contra —entre comillas lo de contra— los 339 de financiación público-privada.

Yo le vuelvo a insistir: no lo entiendo. Me gustaría una aclaración clara y nítida por su parte. ¿Esto quiere decir que la Consejería prevé que los tres tranvías del área metropolitana de Sevilla —estos tres, más concretos; aparte está también, como le he mencionado, el de Los Palacios, que no sé si será tranvía o será cercanías— van a ser financiados públicamente? ¿Va usted a recurrir a la financiación público-privada?

El tranvía de Alcalá, que en estos momentos está marchando, tiene unos presupuestos concretos. ¿A qué se dedica el dinero que hay o dónde pretende usted imputar? O, si se firma ese convenio, ¿qué es lo va a asumir, la compra del material móvil o la explotación? ¿Se va a dar en régimen de concesión?

En definitiva, una aclaración al respecto.

También me gustaría, señora Consejera: ¿Va a contribuir la Junta de Andalucía, o está contribuyendo, de alguna manera, a la ampliación del tranvía de Sevilla desde el Prado de San Sebastián hasta el apeadero de San Bernardo?

Respecto a las fechas, a mí me gustaría también saber si, respecto al tranvía de Alcalá, se mantiene la puesta en servicio, que inicialmente era en los primeros meses del año 2012, si eso se mantiene o si se va a adelantar al año 2011? Dado que están, como usted indicaba, muy avanzadas las obras, que me completara la fecha de entrada en servicio. Le agradezco mucho los informes de los estudios de impacto medioambiental, los estudios informativos, los anteproyectos, los avances, las memorias, el consenso... Yo todo eso se lo agradezco una barbaridad y yo sé que por ahí está la línea política de actuación de su Consejería y de usted, pero a mí me gustaría concreción.

Dice usted: Dos Hermanas. Se ha comenzado la construcción del tranvía de conexión desde la última parada del metro con Dos Hermanas. ¿Se está usted refiriendo al cercado —y nunca mejor dicho porque está cercado con una malla galvanizada— donde hay un cartel —bien hermoso, por cierto— y donde se hicieron una foto usted y el Alcalde de Dos Hermanas, que teóricamente es el aparcamiento disuasorio, ese

que usted anunció de conectar el tranvía con el metro de Dos Hermanas? Porque aquello se puso el cartel, se hicieron las fotos, se cercó la parcela y hasta hoy no te he vuelto a ver. Allí no se ha movido absolutamente nada. Por lo tanto, ¿qué idea hay del proyecto del tranvía de Dos Hermanas? ¿Cuál es la fecha de entrada en servicio del tranvía de Dos Hermanas? ¿Qué sistema de construcción y de explotación se va a llevar en el tranvía de Dos Hermanas?

El tranvía del Aljarafe, señora Consejera. Bueno, usted me habla de eso: «Hombre, está construyéndose la plataforma del tranvía del Aljarafe». La plataforma entre Mairena y Bormujos se va haciendo a la par que la el propio viario de comunicación entre Mairena y Bormujos, pero, evidentemente, desde el tranvía no se ha hecho absolutamente nada. Es más, ahora se ha empezado, iniciado de una manera, diríamos, todavía que se ve poco, lo que es la construcción de los pasos deprimidos próximos al polígono industrial PISA y a la autovía de subida al Aljarafe, que teóricamente van a ser los pasos deprimidos, los pasos bajo cota cero, bajo superficie, que permitirían un eventual comienzo de ese tranvía. Pero yo le debo recordar, señora Consejera, que en el POTAug y en el PISTA se habla de un tranvía del Aljarafe que viene desde la ribera, desde Gelves, que sube a Mairena, que continua y que se prolonga, incluso, hasta el Aljarafe Alto. De eso no me ha dicho usted ni fecha ni tampoco financiación.

Y, en relación también a un proyecto que la Consejería, de alguna manera, también ha apuntado que tiene prevista también una plataforma reservada. Me gustaría que me dijera usted qué hay sobre el tranvía de La Rinconada, utilizando el viario de acceso norte a la ciudad de Sevilla, que tiene prevista una plataforma reservada para el discurrir del tranvía.

Como verá, señora Consejera, son muchas preguntas, muchas concreciones, pero yo, con independencia de su declaración de intenciones de su intervención del principio, que le agradezco, pues le agradeceré muchísimo más una concreción en estos temas que le acabo de enumerar.

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

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Señor Raynaud, créame que para mí la tarde de hoy es extraordinariamente importante, sobre todo

porque acabo de descubrir algo, y es lo que le importan al Partido Popular los sistemas tranviarios. No sé muy bien si porque pretenden todo dinamitarlo o porque de pronto han cambiado su posición y ahora están a favor de los tranvía. Por alguna de las dos cosas, usted también debiera de aclarar alguna, que nunca las aclara.

¿Ustedes están de acuerdo con el tranvía o están en contra del tranvía? Porque no hacen nada más que pedir explicaciones. Donde gobiernan hacen tranvía y donde hay oposición quieren todo el día reventar el tranvía. Entonces, debieran aclararse, que lo primero que se tiene que plantear es la coherencia de lo que de verdad pretende el Partido Popular. ¿Sí o no a los tranvías? Porque tan interesado que está usted por todos y cada uno de los sistemas tranviarios, que quien lo está llevando a cabo desde el compromiso adquirido es el Gobierno de Andalucía... Quien está haciendo el esfuerzo para concretar una movilidad sostenible, que no tiene referente en ninguna otra comunidad española, en nuestra tierra, en Andalucía, es la Junta de Andalucía, el Gobierno de Andalucía. Por lo tanto, usted debiera reflexionar la previa, que no es baladí en este caso, que no es baladí en este caso.

En ese sentido, también le voy a decir una cosa con absoluta claridad.

Cuando usted aquí apremia siempre con lo mismo, los plazos, pues a mí no me importaría darle plazo en el horizonte de lo que estamos trabajando, pero ¿sabe lo que pasa? Que yo ya sé que usted, de buena fe política, nada, y sé que, como me equivoque en un día, pues usted lo utiliza. De manera que, como ya su voluntad política es conocida y usted lo que quiere es que yo le responda a aquello que le interesa... No, no, yo le voy a responder la verdad, porque ya llevamos muchos años en política, y, como no acabamos de llegar, pues no pretenda enredar, no pretenda enredar.

Desde esa perspectiva, usted también siempre echa mano a los mismos argumentos: la entrega de llaves.

Convendrá conmigo en que, para llegar a la entrega de llaves, hay que hacer el trabajo que estamos realizando en todos y cada uno de los proyectos y en todos y cada uno de los casos. No querrá usted saltarse el procedimiento legal establecido para llegar antes a la entrega de llaves de ningún tranvía ni de ningún metro en nuestra Comunidad.

En ese sentido, usted está planteando algunas cosas que yo creo que sabe, y no sé por qué las pone en interrogante. Del tranvía de Vélez-Málaga están los dos tramos terminados y entregados por parte de la Junta de Andalucía. Treinta millones de euros de inversión, señor Raynaud. Están entregados, terminados y entregados, los tramos de obra, terminados y entregados; un acuerdo donde la Junta de Andalucía tenía una responsabilidad y otra el Ayuntamiento.

Y le diré una cosa más, que no deja de ser curiosa: Están ustedes criticando todo el día el tranvía de Jaén, y ahora quiere el Partido Popular de Vélez-Málaga

que con Vélez-Málaga hagamos lo mismo que hemos hecho con Jaén. Entonces, ¿es bueno y bien lo que estamos haciendo, o es malo, según ustedes, pero lo piden para otro sitio? La verdad es que son cuestiones que se deben aclarar, porque le puedo asegurar que con el Ayuntamiento de Vélez-Málaga nos pondremos de acuerdo, no se preocupa usted por esa cuestión. Pero ahí está.

Y también debiera saber usted —yo voy a pensar que con buena fe lo ha olvidado— que el tranvía de Huelva va ligado al proyecto del puente de conexión Huelva-Punta Umbría, que está en debate ciudadano, tal como nos habíamos comprometido; en diálogo institucional, tal como habíamos previsto.

Estamos hablando con los ayuntamientos afectados, con los vecinos, con las vecinas, con los colectivos, y sabe bien el proceso que estamos llevando a cabo. Entonces, ¿qué hace preguntando por el tranvía de Huelva, que sabe que va unido a una infraestructura respecto de la cual en estos momentos se está trabajando? ¿Qué le mueve? ¿Confundir, criticar, o simplemente el hacer como que se le olvidó que esto va ligado al puente y decir que qué pasa con el tranvía de Huelva? Pues más le debiera preocupar que la estación del Ave, que se puede hacer ya, se pudiera hacer: más le debiera preocupar. Un proyecto que se puede hacer realidad y no se hace. Bueno, pues estamos trabajando en los puentes: preocúpese por el inmediato de las obras que pueden comenzar y están impidiendo su comienzo. De momento estamos trabajando en el puente de Huelva-Punta Umbría.

Y en el tranvía de Jaén —le tengo que decir, muy a su pesar—, los plazos se van a cumplir, los plazos se van a cumplir, y vamos entregar, en la fecha en la que corresponde, la infraestructura para su puesta en servicio al ayuntamiento de la ciudad. Digo «muy a su pesar», porque no dejan de inventar mentiras en torno al tranvía de Jaén.

Y hay una cuestión, de la que le informo a su señoría, y es que está culminándose el estudio informativo de la conexión de Los Palacios, precisamente en coordinación con el Ayuntamiento, como no podía ser de otra manera, y juntos llegaremos a la conclusión mejor para Los Palacios en su conexión. Eso es así. Y bien sabe usted, además —que yo lo he dicho en algunos momentos—, que, en términos de movilidad sostenible, queríamos sumar para multiplicar. Es decir, sumar tranvía, sumar metro, sumar cercanías, sumar medias distancias, sumar consorcio de transporte, para tener una movilidad sostenible, global, en nuestra Comunidad, que igualara en oportunidades a las ciudadanas y a los ciudadanos independientemente del lugar en el que vivan o en el que residan. Y eso es así, y, como le digo, estamos culminando el estudio informativo de Los Palacios, que me preguntaba por él.

Hombre, en San Fernando he de decirle que llega un poco tarde, porque no ha debido usted oír conve-

nientemente a los comerciantes que entienden que la realidad de la calle peatonal es magnífica, que es magnífica la obra que se ha realizado, y que están contentos y están satisfechos.

Es verdad que toda obra conlleva molestias, para los comerciantes, para los vecinos y para las vecinas. Eso es cierto. Y es verdad que tendremos que dar otros pasos en relación a su realidad, en el ámbito comercial; pero no es menos cierto que ellos mismos han constatado la calidad de la obra y la realidad que la propia obra genera.

Y, en Chiclana, en lo que respecta al parquin al que usted hacía referencia, pues claro que hay conversaciones. Como no podía ser de otra manera. Cuando hay objetivos comunes a la hora de utilizar un parquin, pues hay que conversar y hay que hablar.

Y está perfectamente arbitrada la solución de la calle Mendizábal. ¿Qué es lo que pasa? Lo hemos acordado con quien teníamos que acordarlo, con el Ayuntamiento de Chiclana, y se la hemos presentado, la solución, a los vecinos y a las vecinas, a los colectivos públicamente. Y estamos, de la mano del Ayuntamiento, iniciando el trayecto por allí donde hemos consensuado. Y además le diré algo más: Hemos llegado a un acuerdo con los comerciantes de la zona, de Mendizábal, para que, cuando llegemos a esta zona, haya una comisión, donde ellos estén, de seguimiento de la obra, para ir ejecutándola de manera que ocasionemos las menos molestias posibles, a toda la zona comercial de Chiclana. Es que de esto se ha informado ya a los colectivos de Chiclana, y se ha acordado con el Ayuntamiento.

Donde ustedes no gobiernan, siempre tiene usted la intencionalidad de poner interrogante a todo, continuamente y permanentemente. Por más explicación que se le dé, usted reitera las preguntas, reitera las propuestas, para volver a poner interrogación donde hay absoluta claridad y decisión. Y donde ustedes gobiernan, que lo que le parece mal en unos sitios le parece bien en otros, lo que quieren es rapidez. «Vamos a hacer las cosas rápidas, porque nos interesa». Mire usted el binomio permanente con el que nos encontramos, desgraciadamente, en estos temas. Ojalá hicieran un ejercicio de responsabilidad y pudiéramos abordarlo también desde el consenso político, cosa a la que, por mi parte, siempre voy a estar dispuesta.

Yo tengo que decirle que los datos que yo tengo no son coincidentes con las cifras que usted está dando y que les adjudica a cada una de las obras. Por lo tanto, no tengo inconveniente en que, cuando acabemos la Comisión, saquemos los cuadrantes y veamos, por si acaso en la lectura hay algún error en las cuantías a las que está haciendo referencia permanentemente.

Y sabe bien que las obras que estamos abordando, que requieren un esfuerzo importante, como el que estamos haciendo y como el que estamos realizando, son obras complejas, pero que se están haciendo en los sistemas tranviarios en los tiempos previstos. Re-

conozca, al menos, que las cosas se están haciendo razonablemente bien. En todo tipo de actuación de tanta complejidad y de tanta entidad como es un sistema de movilidad sostenible tranviario y de metro, lógicamente que surgen problemas. Pero globalmente usted sabe perfectamente bien que estamos dando cumplimiento, cumplimiento a lo que habíamos acordado, y que hay obras que se están realizando a buen ritmo y con un desarrollo extraordinario. Desde esa perspectiva, pues, hemos de analizarlo.

Yo ya le digo, en Sevilla ya sabe cuál es nuestro compromiso: las líneas 2, 3 y 4 de metro. No siga sacando cosas a colación, porque ese es el compromiso de la Junta de Andalucía que vamos a hacer realidad.

Y en el ámbito de Jerez le diré que, efectivamente, la información pública está concluida, y que nos pondremos de acuerdo, como en todos y cada uno de los casos y en ese también, con el Ayuntamiento, lo mismo que nos hemos puesto de acuerdo en lo que significa el trazado y cómo vamos a ir abordando la ejecución del tranvía de Jerez.

Como hemos estado trabajando con el Ayuntamiento de Almería. Si es que nosotros trabajamos con todos los ayuntamientos igual. Son ustedes los que tienen pareceres diferentes. Hablamos con todos, dialogamos con todos, dialogamos con todos y consensuamos con todos. Yo no miro el color político de cada Ayuntamiento, pero usted sí en su intervención. Y lo que le parece bien en un sitio, porque el alcalde es del Partido Popular, le parece mal en otro porque el alcalde es del Partido Socialista. Una pequeña, pero gran diferencia en lo que estamos hablando en relación al sistema tranviario.

En este tenor le digo que vamos a seguir trabajando exactamente igual, de la mano de los ayuntamientos. Y sabe bien también que en la línea 1 del metro de Sevilla y que en la línea 1 y 2 del metro de Málaga hemos establecido, a la hora de ejecución de la obra, sistemas de colaboración público-privada. Nosotros no excluimos el sistema de colaboración público-privada en lo que es la ejecución de futuras obras de sistemas tranviarios o de metro sino todo lo contrario, en la evaluación que hacemos de la experiencia que al día de hoy tenemos, por la misma razón que la colaboración público-privada es una herramienta prevista en los presupuestos por parte del Gobierno de Andalucía.

Por tanto esa es la realidad de nuestro sistema tranviario, de nuestro sistema de metro. Y sí que le he informado —no he hecho una declaración de intenciones— de cada uno de los metros y de los tranvías, la realidad concreta en la que en estos momentos nos encontramos, en qué punto de trabajo estamos, tanto en lo referente a la ejecución de obras, como aquellos que están en información pública, como aquellos que estamos todavía trabajando con los ayuntamientos correspondientes. Porque no vamos a ir a imponer a ningún ayuntamiento ningún sistema tranviario ni ningún trazado; vamos a hacerlo siempre por consenso. Y

también le diré que hay otros estudios que no avanzan, porque hay alcaldes que no están de acuerdo, y, como no están de acuerdo con el sistema, no quieren el consenso para el trazado y para que podamos establecer los estudios informativos correspondientes y después los proyectos respectivos.

Esa es la realidad de la que yo le he informado. No declaración de intenciones, es información concreta que le he reiterado en algunas de las cuestiones que en su intervención ha planteado.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, en su primera intervención consumió usted 18 minutos, le quedarían dos.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Voy a ser breve, señor Presidente.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Disponga de cinco. Pero son solo cinco. Gracias.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias.

Mire, señora Consejera, lamento sinceramente su intervención. Lamento su intervención en la cual se dedica usted a hacer de oposición de la oposición. Pero no se olvide usted de una cosa: en un sistema democrático donde debe de brillar la transparencia, quien controla al ejecutivo es la oposición. Y eso es lo que voy a seguir haciendo. Y usted está aquí para responderme a las cuestiones que yo le planteo y no para hacer juicios de valor de mi intencionalidad política a la hora de formular las preguntas.

Mi intención política será la que considere conveniente, la que considere conveniente, en aras del interés general de los andaluces y del interés general de mi partido. Téngalo usted eso meridianamente claro. Apréndaselo por si se lo tengo que volver de nuevo... No creo que tenga que volver a repetírselo. Usted ha estado hablando de buena fe política, dudando de la buena fe política. Si usted duda de mi buena fe política, yo dudo de su buena gestión. Fíjese si el tema está claro.

Lo mío es intención, algo posible; lo suyo es la realidad, la triste realidad. Y aquí si alguien miente,



miente usted. Usted miente, porque usted misma acaba de decir ahora mismo que el tranvía de Jaén se va a poner en servicio en el primer semestre del año que viene, y su Consejería dice que el plazo de finalización es noviembre del 2010. Luego usted está mintiendo si dice que yo he falseado los datos.

Le parece a usted dudar de mi buena fe política del retraso de un día. ¿Cuánto se ha retrasado el metro de Sevilla? Dos años y medio. ¿Y usted qué pretende, que la oposición permanezca callada y encima le aplauda? ¿Eso es lo que usted pretende, señora Consejera, en aras de ese cacareado consenso? Consenso que usted repite una y otra vez, pero que tiene muy poco que ver con sus intervenciones, cargadas, precisamente, de intencionalidades suyas exclusivamente, a su libre albedrío, que usted las supone.

Dígame usted qué dato de los que yo le he requerido hoy tenía algo de intencionalidad política. Habla usted de distintos ayuntamientos: he hecho un repaso de todos y cada uno de los tranvías de Andalucía, y sabe usted en cuántos gobierna el PP, en dos; en el resto, el Partido Socialista.

Le molesta a usted que yo le pregunte cuándo se va a terminar el tranvía de Dos Hermanas. ¿Quién gobierna en Dos Hermanas? Ustedes. ¿Y el tranvía de Alcalá? ¿Quién gobierna en Alcalá? Ustedes. ¿Y el tranvía de Mairena? ¿Quién gobierna en Mairena? Ustedes. ¿Y el retraso de Jaén? Ustedes, ustedes.

Hombre, y pretende usted llegar a decir que yo le he hecho... Yo le he pedido información, señora Consejera, y usted está en la obligación de darme esa información. Y pretende usted hablar de intencionalidad y de que yo sé que yo oculto.

¿Señora Consejera, cuando Chaves y ustedes prometieron el tranvía en el PDIA y en el PISTA no sabían que tenía que ir por los puentes de la ría del Odiel y del Tinto en Huelva? ¿Por dónde iba a ir el tranvía? ¿Volando, quizás? Luego se supone que, si ustedes prometen el tranvía, es que previamente hay que hacer el puente.

Por cierto, promesa incumplida del señor Chaves, anunciada a bombo y platillo en Huelva, que no iba a hacer uno, iba a hacer tres puentes. ¿Dónde están los puentes de Huelva, señora Consejera, y, por lo tanto, dónde están los tranvías que tenían que circular y que deben de circular por esos puentes?

Y usted se permite el llegar y decirme que miento. ¿Miento en San Fernando, señora Consejera? ¿Yo miento en la información que le he hablado de San Fernando?

¿Qué tiene que ver que haya quedado bien la calle? Me parece magnífico, nos alegramos muchísimo, entre otras cosas, porque vamos a gobernar en San Fernando dentro de muy pocos meses.

Pero, mire usted: «El comercio reclama información sobre las ayudas de las obras del tranvía». Fíjese, fíjese: «El tranvía traerá el enlace con la autovía de

Cádiz y un *parking* en la Magdalena, el aparcamiento disuasorio de solicitará este año». ¿Ha licitado usted el aparcamiento disuasorio de San Fernando? ¿Y yo miento, señora Consejera? ¿Yo estoy mintiendo? «Las ayudas por el tren-tranvía para el comercio vendrán de Innovación». ¿Estoy yo mintiendo, señora Consejera?

Le estoy solicitando información. Le estoy solicitando información, información que usted no ha dado. Porque yo le pregunto a usted... Sea usted valiente y diga, ¿usted coincide con las declaraciones de la alcaldesa de Jerez, que es de su partido? Aquí está negro sobre blanco: «La alcaldesa de Jerez anuncia que las obras del tranvía empezarán en el año 2011». Le pregunto, ¿eso es verdad o es mentira?

Respóndame usted, mire usted si es fácil con decirme: pues, sí. Ni siquiera le estoy acotando los meses. Le digo el año, y esa ha sido la pregunta, el año. Sin embargo, usted se escuda en esas supuestas intencionalidades políticas sobre un partido o sobre otro. Yo le he preguntado sobre el tranvía de Jaén y le he preguntado que me diga usted qué tipo de financiación. Usted no me ha respondido. ¿Va a haber financiación público-privada en todos y cada uno de los tranvías que yo le he preguntado? Dígamelo usted. Los números que yo manejo: Fotocopia de los Presupuestos de la Junta de Andalucía del año 2010, y el anexo de inversiones que viene en los Presupuestos del año 2010: literal. Yo no tengo otra información: usted podrá manejar otra. La oposición tiene la que tiene, no se la puede inventar. Esa es la información que tengo.

Y le digo: Explíqueme qué sentido tiene, que igual lo tiene. Explíquemelo, explíquemelo. Trescientos y pico millones en la inversión ordinaria de la Junta, y los tranvías, conjuntamente con el de Jaén, de El Aljarafe, Dos Hermanas y Alcalá, para los del área metropolitana de Sevilla, otros 300 millones de euros. Es lógico que la oposición le pregunte: «Oiga usted, ¿cómo se va a hacer la financiación de los tranvías? ¿Va a ser pública». En cuyo caso, pues estaría ahí bien reflejado en los Presupuestos de 2010. ¿O usted va a firmar convenios para la público-privada, que también tiene más de trescientos millones de euros? Eso es lo que le estoy preguntando, eso es lo que le estoy preguntando.

Y usted monta aquí un tratado y una tesis sobre las intencionalidades políticas, porque yo creo que eso es lo que le interesa. Claro. En vez de responder, lo que le interesa permanentemente es retorcer los argumentos y decir que yo vengo solamente aquí a llegar y a hablar de lo que me interesa desde el punto de vista de la discriminación política en función de donde se gobierne.

Mire, señora Consejera, dígame a los vecinos de Vélez-Málaga que dónde tienen que ir a sacar el billete para el segundo tramo del tranvía. Verá usted la gracia que les va a hacer que diga usted que está terminado. Ya lo sabemos. Si se lo he dicho yo, que

está terminado hace más de un año. ¿Usted sabe que se está deteriorando?

Y hay un compromiso —supongo que le sonará don Manuel Chaves—, de hace un año y medio, en el que dijo: «Voy a resolver puntualmente el déficit de la línea del primer tramo del tranvía de Vélez-Málaga». Respóndame, respóndame. Deje de hacer elucubraciones políticas: respóndame. ¿Se va usted a hacer cargo de esa deuda, sí o no? Porque lo quiero saber, naturalmente que lo quiero saber. Y tengo todo el derecho a saberlo, todo el derecho. Lo mismo que tengo el derecho a saber cómo se va a pagar el tranvía de Jaén. ¿Por qué? Porque tenemos toda la legitimidad política y, por cierto, la mayoría de los votos de los ciudadanos de Jaén, que nos dieron la victoria en las urnas, y ustedes consiguieron la alcaldía en los despachos.

Muchas gracias, señor Presidente.

[*Rumores.*]

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por favor, silencio. Silencio.

Gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, tiene usted la palabra para cerrar esta última comparecencia.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Por empezar por el final, es evidente que el Partido Popular siempre hace igual: Cuando ustedes pactan con otros partidos para gobernar, eso es legítimo y es democrático; cuando pactan otros, ustedes intentan denostarlo, y esto me parece que cae de su peso.

Señor Raynaud, ustedes tienen pactos hechos, en distintos lugares, exactamente igual que el pacto que hay en Jaén entre el Partido Socialista e Izquierda Unida. Por lo tanto, no sé por qué usted señala con el dedo los acuerdos que se realizan desde la legitimidad democrática, señor Raynaud; que aquí la democracia interesa invocarla cuando yo me aprovecho de ella, e interesa estrecharla cuando tengo que criticar a los demás. Y esa es la realidad. Pero le voy a decir alguna cuestión más.

Yo no hago nunca oposición de la oposición, pero no se crea usted que es usted el único legitimado y con derecho para hacer juicios de valor, que es lo que permanentemente hace y realiza. Usted lo que pasa que tiene un concepto, desde el punto de vista democrático, de la libertad de los demás, muy sui géneris, porque usted puede hacer lo que quiera en cuanto a juicios de valor, en cuanto a criticar, en cuanto a decir lo que le venga en gana, y, cuando usted escucha cosas

que no le gustan, los demás ya no tenemos derecho a ejercer nuestra libertad y, por tanto, efectuar las críticas correspondientes, y a subrayar las incoherencias manifiestas. Y, claro, ahí es donde topamos y usted siempre sale por peteneras con «oposición de la oposición».

No, mire usted, yo no estoy haciendo oposición, yo estoy diciendo la verdad. Y es que ustedes tienen una actitud incoherente y manifiestamente contradictoria en lo que a tranvía y metro se refiere.

Ustedes dicen una cosa en Málaga y la contraria en Jaén. Ustedes tienen una batalla campal contra el tranvía de Jaén. Que, por cierto, para que le quede claro, en noviembre, a final de año, nosotros entregaremos la obra al Ayuntamiento —los plazos se cumplen—, al Ayuntamiento, y el Ayuntamiento pondrá en marcha el servicio, que es lo que hay pactado, conveniado y previsto.

Por cierto, el señor Fernández de Moya, candidato y parlamentario, con una campaña brutal contra el tranvía de Jaén, un tranvía que lo propuso el Partido Popular, el señor Arenas, en su campaña electoral en el ámbito de Andalucía. Debiera también explicarse por qué ahora están en contra de un tranvía que propuso en la campaña electoral su candidato, el señor Arenas. ¿Por qué? O sea, ¿cuál es la razón?

Claro, cuando yo le digo esto, como no le gusta, dice que es que le estoy haciendo oposición. No, le estoy diciendo la verdad, que es diferente, que es distinto, desde la libertad que yo tengo a la hora de intervenir, lo mismo que tiene usted la suya.

Y, desde luego, le voy a decir algo: Yo me equivocaré, pero no miento —me equivocaré como un ser humano que soy, pero no miento, señor Raynaud—, y le hemos estado dando toda la información que en todo momento ha pedido, porque hay transparencia manifiesta y claridad plena y total en el ámbito de la Consejería y del trabajo que desarrollamos. Lo que pasa es que, como están instalados permanentemente en cuanto peor mejor, mirando su interés electoral y partidario, no quieren escuchar aquello que no les interesa.

En San Fernando el Ayuntamiento ha planteado una alternativa de ubicación del parquin inicialmente previsto, y estamos valorando, con el propio Ayuntamiento, su viabilidad, el presupuesto..., en fin, todos y cada uno de los elementos. Estamos trabajando de la mano de los ayuntamientos, que es otro de los elementos que parece que a usted no le vale.

¿Le vale que yo le diga que en San Fernando el Ayuntamiento ha planteado un lugar alternativo para el parquin y que estamos estudiando su viabilidad en cuanto a ubicación y actuaciones que en él hay que realizar? Pues esa es la verdad, esa es la verdad, señor Raynaud, en torno a cuestiones que está usted planteando; que es que, cuando se las respondemos, no le sirve la respuesta, porque no le digo lo que usted quiere oír, y ese es un problema.

En Jerez. ¿Le vale que yo le diga que el proyecto, que ya sabe usted perfectamente que salió a información pública, que se cerró en octubre del año pasado —en septiembre u octubre—, que estamos con el Ayuntamiento, precisamente, cerrando el proyecto porque el Ayuntamiento presentó algunas alternativas, y con el propio Ayuntamiento se está analizando especialmente alguna zona concreta y específica, y que estamos viendo, lógicamente, el modelo de explotación? Eso es lo que estamos haciendo ahora mismo con Jerez, eso es lo que estamos haciendo en el horizonte de lo que la Alcaldesa ha señalado. Estamos trabajando en ese horizonte, y lo estamos haciendo de la mano del Ayuntamiento. ¿Le vale o no le vale la información que le estoy dando?

En ese sentido el tranvía de El Aljarafe, del que usted también ha hablado. El avance del tranvía de El Aljarafe —y usted lo sabe perfectamente— está condicionado a la posición del Ayuntamiento de Bormujos, y en especial de Tomares, alcalde del Partido Popular que se ha opuesto totalmente al acuerdo. Y está en su legítimo derecho de oponerse, está en su derecho de oponerse si pasa por Tomares, le guste a usted o no le guste.

Yo no le estoy cuestionando a usted el derecho que tiene el Ayuntamiento de Tomares a oponerse. Le estoy diciendo que el avance está condicionado a eso. ¿Usted no me pide información? Yo se la estoy dando. Le digo «sí pasa por Tomares» —sí pasa—, y está condicionado el avance del tranvía de El Aljarafe a ello.

Los estudios están pendientes de información pública, y en ese sentido tenemos que decir que la plataforma entre Mairena y Bormujos, pues tiene ya la plataforma reservada y ejecutada, que, además, usted sabe que es imprescindible, vital para el desarrollo del proyecto. Usted sabe que eso es así, y, por lo tanto, que le estoy informando de la realidad en relación a lo que usted me ha planteado y en relación a lo que usted me ha pedido, señor Raynaud. Y en este contexto le insisto: Las obras del tranvía de Jaén van a terminar en el plazo previsto, y a partir de ahí lo vamos a entregar al Ayuntamiento para que ponga en marcha su explotación. Quede esto claro, porque eso es lo que hay conveniado con el Ayuntamiento, eso es lo que hay conveniado.

Y ya le he dicho anteriormente que, en el diálogo que estamos teniendo con el Ayuntamiento de Vélez, de Vélez-Málaga, desde el acuerdo, desde el consenso y desde ese diálogo que mantenemos, buscaremos la mejor de las soluciones y el mejor de los acuerdos. Ya se lo he dicho en mi primera intervención. Lo que pasa es que usted se empeña, una y otra vez, en no querer escuchar cuando se le explica aquello que no comparte o con lo que no está muy de acuerdo.

Desde esa perspectiva, vamos a seguir trabajando, le guste o no, con la misma hoja de ruta: diálogo, acuerdo y consenso con los ayuntamientos, sin los cuales

no es posible llevar a cabo, a efecto y a buen puerto y término los proyectos, y vamos a seguir iniciando obras e impulsando las obras que tenemos en marcha.

Y también sabe que, en términos de explotación y en términos de ejecución de obras, nosotros no hemos descartado en ningún momento lo que es la colaboración público-privada; todo lo contrario. Colaboración público-privada que ya se hace realidad en el metro de Sevilla y en el de Málaga, y que tenemos experiencia, por tanto, a partir del metro de Sevilla y del de Málaga y hemos ido dando pasos más a más para poder concretar otras colaboraciones público-privadas en el marco de los metros y de los tranvías, y estamos hablando, estamos trabajando y estamos dialogando y negociando, que es justamente lo que hay que hacer para llevar a buen término los proyectos.

Esta es la realidad, señor Raynaud, y, en ese sentido, a mí lo único que me gustaría es que de verdad tuvieran una posición, una, en torno a los tranvías y en torno a los metros, para ver si podemos dialogar, allí donde gobiernan y donde son oposición, en torno a proyectos que son importantes, necesarios para la ciudadanía, que generan un cambio, una transformación en las propias ciudades, y que generan igualdad de oportunidades a los ciudadanos y a las ciudadanas.

Entonces, si están ustedes de acuerdo, díganlo, porque este doble juego es el que, desde luego, pone en evidencia lo que significa «coherencia». Que no lo hago yo, que lo están haciendo ustedes, que lo están haciendo ustedes. Están denostando, cada día que pasa, toda la campaña contra el tranvía de Jaén.

Usted me pregunta aquí que para qué. Pues yo le digo: La Junta de Andalucía va a cumplir su plazo, y me consta que el Ayuntamiento va a cumplir su compromiso. Por lo tanto, va a haber tranvía en Jaén. Y a final de año está terminado el tranvía de Jaén. Sí, señor Raynaud, sí. Esa es la fecha. Se finaliza, se le da al Ayuntamiento, para ponerlo en funcionamiento. Esas son las fechas, y eso es lo acordado, lo acordado, mas que no le guste al Partido Popular. Aunque no le guste al Partido Popular, el tranvía de Jaén se va terminar en plazo, en la fecha acordada. ¡Si es un tranvía que propusieron ustedes! Apúntense, súbase al tranvía de Jaén y deje de disparar contra él.

En ese contexto, pues yo le he dado respuesta a todas y cada una de las cosas que usted ha ido planteando en la comparecencia, y le he explicado que las puertas de la colaboración público-privada las tenemos abiertas y vamos a continuar desarrollando el sistema tranviario, el sistema de metro, y vamos a continuar, lógicamente, hablando con el Gobierno para el impulso de las cercanías, para establecer esa malla, esa red en toda nuestra Comunidad Autónoma en torno a la movilidad sostenible. Eso es lo que vamos a hacer, señor Raynaud. Mientras tanto, ustedes seguirán criticando. Cada uno tenemos, efectivamente, un papel y una función: unos, el de ejercer la responsabilidad,

y hacer realidad los proyectos, que es lo que hacemos para Andalucía, y otros, criticarlos todo el día.

Nada más y muchas gracias.

**8-09/POC-000990. Pregunta oral relativa a la carretera A-491, El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona, en Cádiz**

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al punto número 4 del orden del día, que son las preguntas, comenzando por la pregunta relativa a la carretera A-491, de El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona-Cádiz, que va a efectuar el portavoz, el señor Rodríguez Acuña.

**El señor RODRÍGUEZ ACUÑA**

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

La carretera A-491, que discurre entre los municipios de El Puerto de Santa María, Chipiona y Rota, está siendo mejorada gracias a la importante inversión que desde su Consejería se está realizando en este momento, y que va a suponer, sin lugar a dudas, un acercamiento de toda la costa noroeste a la capital gaditana, a Cádiz, y a la ciudad de Jerez; actuaciones que se están llevando a cabo para mejorar el asfaltado y realizar también una ampliación del ensanche de las carreteras; obra que desde su proyección inicial, y debido a la amplitud de la carretera, se dividió en tres fases. Sabemos ya, porque los propios vecinos de la comarca vemos ya que la primera de las fases ha concluido de forma satisfactoria; pero faltan aún por realizar la segunda y la tercera, que conectará esta importante carretera, la A-491, con la A-IV, que, sin lugar a dudas, supondrá, como he dicho, un acercamiento a la ciudad de Cádiz.

Por todo ello, señoría, al Grupo Socialista nos gustaría conocer en el día de hoy cuál es la programación que falta por completarse y cuál es la importante inversión que desde su Consejería se está desarrollando en esta actuación.

Muchas gracias.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Rodríguez.  
Señora Consejera.

**La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

—Gracias, señor Presidente. Gracias, señoría, por su intervención.

He de decirle que la carretera A-491, de Chipiona a El Puerto de Santa María por Rota, que, como bien sabe, estamos hablando de casi veinticuatro kilómetros, 29,93 kilómetros, constituye uno de los principales ejes de articulación de las comunicaciones en la costa noroeste de Cádiz, y, para esta infraestructura, que había prevista y destinada una inversión de casi ochenta y ocho millones de euros, que se reflejan en actuaciones en todo su recorrido hasta conectar con la Nacional IV, ya se encuentra en servicio la actuación de acondicionamiento que se ha llevado a cabo sobre los diez primeros kilómetros, entre Chipiona y Rota, que ha supuesto una inversión de 3,6 millones de euros. Igualmente se ha ejecutado el carril bici correspondiente; se encuentran también ya en servicio el acceso a Costa Ballena, con 1,92 millones de euros de inversión; el nuevo puente sobre la Nacional-IV En el Puerto de Santa María —17,64 millones de euros—, y la primera fase de ampliación de la A-491 hasta la A-IV —una inversión de cinco millones de euros—. Eso ha significado una inversión de 28,16 millones de euros y la generación de 492 puestos de trabajo, 285 directos y 207 indirectos.

En estos momentos se encuentran en ejecución la duplicación de calzada entre los puntos kilométricos 15 y 24, con una inversión de 26,5 millones de euros, y la segunda fase, de ampliación de la A-491 hasta la A-IV, que es 12,30 millones de euros su inversión, con lo cual en ejecución tenemos 38,80 millones de euros, con lo que, si los sumamos a lo ya terminado, estamos en 66,96 millones de euros, un 76% del total de lo previsto.

En redacción de proyecto se encuentran las actuaciones de duplicación de calzada entre los kilómetros 10 y 15, estimada su inversión en 18 millones de euros, y el enlace de la intersección de la A-491 con la A-2077, carretera de Munive, cuya inversión estimamos es de tres millones de euros.

Con la ejecución de las actuaciones que estamos en estos momentos llevando a cabo contribuimos a que el sistema de comunicaciones viarias en la provincia de Cádiz mejore a nivel interno —porque mejoramos la seguridad vial, la calidad de vida de la ciudadanía y su relación con el entorno al impulsar medios de transporte sostenibles, y también incorporando el carril bici—, a la vez que se generan nuevas oportunidades de desarrollo comercial y empresarial en la zona que van de la mano del desarrollo de las infraestructuras viarias.

Así que así se encuentran todos y cada uno de los proyectos de la carretera A-491.

Muchas gracias, señoría.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.  
Señor Rodríguez.

**El señor RODRÍGUEZ ACUÑA**

—Gracias, señor Presidente.

Sin lugar a dudas, agradecer toda la información y los datos que nos ha facilitado en su intervención, y el total de la inversión manifiesta el compromiso de la Junta de Andalucía desde su Consejería con el conjunto de los municipios de la costa noroeste, y con el conjunto de municipios, también ya, que han visto mejoradas sus carreteras. Lo ha comentado usted misma: Además de las actuaciones en la A-491, hay que sumar la carretera conocida como Munive, que ya se abrió hace poco tiempo; las obras de la variante Sanlúcar-Trebujena, que también está en obras actualmente; la A-480, que une Sanlúcar con Jerez... Sin lugar a dudas, todo este conjunto de inversiones manifiesta el compromiso de su Consejería con el conjunto de la comarca, y también pues contribuyen a ello y a todo el conjunto los carriles bici, el sistema de carriles bici que se está incorporando en todas las carreteras y que une también, a través de la vía verde de los diferentes municipios.

Agradecer la información y que pronto, bueno, pues, todos los ciudadanos de estas localidades, pues, puedan disfrutar de dos carreteras mejoradas.

Muchas gracias.

**8-10/POC-000167. Pregunta oral relativa a la financiación de la Ronda Norte de Córdoba****El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señoría.

Siguiente pregunta relativa a financiación Ronda Norte en Córdoba, que formula el señor Fuentes Lopera

**El señor FUENTES LOPERA**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, ¿cómo tiene previsto financiar la construcción de la Ronda Norte de Córdoba, cuyo presupuesto ascendía, cuando se formuló la pregunta, y así se hizo saber a través de los medios de comu-

nicación, a 187 millones de euros, hoy ya son 220, según el anteproyecto, y en qué plazo?

Muchas gracias.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Fuentes.  
Señora Consejera.

**La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

—Muchas gracias, señor Presidente. Señoría.

La financiación de la Ronda Norte de Córdoba se encuentra incluida en el programa de concesiones administrativas de colaboración público-privada de inversión en infraestructuras que el Presidente Griñán anunció en el debate del estado de la Comunidad, con un montante total de 2.676 millones de euros, y el presupuesto de la ronda asciende a 220 millones de euros, no porque se haya modificado.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.  
Señor Fuentes.

**El señor FUENTES LOPERA**

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, además de parecernos una obra muy cara, porque los técnicos en Córdoba se preguntan cómo se puede hacer una ronda de poniente con ocho kilómetros, dos túneles, un puente sobre el río Guadalquivir y un traslado de la almunia por 90 millones de euros, y la Ronda Norte, que tiene tres kilómetros y medio, se sitúa en un presupuesto de 220 millones de euros. Eso no se lo explica nadie en Córdoba, y, sobre todo, los técnicos de su propia Consejería, que hicieron la obra anterior y ahora ven con perplejidad cómo se está hablando de esta cifra.

Mire, señora Consejera, la pregunta no es baladí. Usted lo sabe como yo. Una cosa es que se diga que se van a poner encima de la mesa 2.676 millones de euros en el procedimiento con la fórmula de colaboración pública-privada, y otra cosa es que eso sea posible. Y hoy, señora Consejera, los mercados de capitales están cerrados para la banca española y, sobre todo, para financiar propuestas como esta. Yo no sé cómo usted puede decir aquí que es posible la financiación público-privada de esa ronda cuando hoy nadie cree

en el mercado y, sobre todo, el alza de riesgo soberano de España pasa factura a las entidades financieras y estas están recurriendo al Banco Central Europeo para recurrir a recursos. Esa dificultad de financiación va a traer consigo un retraso de la obra, y usted lo sabe. Por eso esta pregunta, señora Consejera. Porque es absolutamente inviable, y usted está hablando de un proyecto de cartón piedra. Usted sabe perfectamente que no se va a hacer la Ronda Norte porque no tiene garantizada la financiación público-privada.

Ese es el resumen de mi intervención. Y la única voluntad política que le pido, señora Consejera, es la siguiente: queda el proyecto de ejecución, como usted bien sabe, hasta ahora hemos hecho el anteproyecto básico, que es un dibujo y un mapa de intenciones, pero ya están las alegaciones encima de la mesa por parte del ayuntamiento, ¿qué tiempo va a tardar la Consejería en resolver e incorporar, en su caso, esas alegaciones? Vamos a ver la voluntad política que tiene la Consejería para acelerar ese proyecto.

¿Cuándo tiene previsto acabar todas las fases del proyecto, señora Consejera? ¿Cuándo se va a licitar la obra? y ¿cuál es la garantía, en definitiva, de la misma? Porque usted está publicitando a través de los medios de comunicación ese proyecto de cartón piedra que nosotros no lo vemos, señora Consejera, no lo ve nadie, nadie lo ve en Córdoba. Ahora se está limitando usted nada más que a la publicidad y a la propaganda, entre otras cosas porque la financiación es bastante inviable, yo diría casi imposible, y si fuese posible ¿a qué coste, Consejera, a qué coste?

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes.  
Señora Consejera.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Señoría, en primer lugar, le voy a decir una cosa: no le permito que ponga en duda la capacidad, la honorabilidad, la honestidad del técnico de mi Consejería que ha hecho este proyecto y que lo ha cuantificado adecuadamente. Lo siento, no se lo permito. Un técnico altamente cualificado y reconocido, y, por lo tanto, lo mínimo que podía usted haber hecho es ver el proyecto antes de hablar y tendría usted la explicación precisa y exacta de por qué el proyecto vale 220 millones de euros.

Que ya le he dicho que no ha habido ninguna modificación presupuestaria, señoría. De los 220 millones de euros, 198,5 corresponden a la ejecución de la ronda, según el presupuesto de la alternativa

seleccionada en el anteproyecto, y 21,5 corresponde a la conservación ordinaria.

Rigor y seriedad, porque el problema que usted tiene es que eso es lo que quisiera, que este proyecto fuese cartón piedra. A pesar del Partido Popular, el proyecto de la Ronda Norte en Córdoba va a ser realidad, porque, señoría, hace muy poquito, muy poquito, hemos firmado 325 millones de euros con el BEI para el metro de Málaga. Es que ustedes están... No se sonría, es verdad, es verdad. Ha habido una financiación de 325 millones de euros. Usted, que parece que está aplaudiendo las noticias de esta mañana, que es lo que les gusta, cuando salen malas noticias para España, ustedes disfrutan, es curiosísimo.

Usted tiene que saber que en este año vamos a cumplir los compromisos. La Ronda Norte en su proyecto, en su anteproyecto que ha estado en información y que ya se están estudiando las alegaciones recibidas —un total, creo recordar, de 25 alegaciones— ha sido participada. Los vecinos y las vecinas han respaldado, el Consejo de distrito ha respaldado este proyecto diciendo que es bueno. ¿Cómo que no lo ve nadie en Córdoba? No lo verá usted, pero los cordobeses y las cordobesas sí, y lo van a ver hecho realidad.

Es más, el portavoz del Partido Popular del Ayuntamiento de Córdoba ha sacado pecho diciendo: «Este proyecto recoge lo que nosotros decíamos». ¿Cómo que no es bueno, señor Fuentes? ¿Por qué dice usted lo uno y lo contrario? Un poco de seriedad.

Y, además, le diré algo más. Le diré algo más. Aunque usted está deseando que fracase el proyecto, lo vamos a licitar en el plazo que nos hemos comprometido. Antes de final del año 2010 este proyecto se licitará en colaboración público-privada. Y sabe usted que entre usted y yo hay una diferencia fundamental: yo creo en las empresas, en las empresas andaluzas y en las empresas españolas, y estoy convencida de que va a haber financiación para la ronda. Y voy a trabajar por ello, porque es un compromiso establecido por la Consejera y por el Gobierno de Andalucía para con la ciudad de Córdoba. Y como tenemos que dar tiempo al tiempo, dejemos que salga a licitación la obra, y ya hablaremos, señor Fuentes, hablaremos.

Pero este es el mejor de los proyectos, el que hemos consensuado con los vecinos y las vecinas. Y le diré también una cosa: lo hemos consensuado al inicio y también hemos dialogado y avanzado en el consenso con el ayuntamiento y lo culminaremos ese consenso al final cuando estén resueltas todas las alegaciones que se han formulado al anteproyecto. Y, desde esa perspectiva vamos a trabajar, vamos a trabajar para hacer realidad la ronda, como digo, más que le pese al Partido Popular.

La fórmula de colaboración público-privada donde ustedes gobiernan la utilizan, pues si no hay dinero tampoco lo habrá para los gobiernos del Partido Popular. ¿O me va a decir usted que en Valencia la

fórmula de colaboración público-privada —que ya no pueden usarla por el gran endeudamiento que tiene la Comunidad Valenciana—, pues, va a ser factible y no lo va a ser en Andalucía? Hombre, dejen de ser agoreros, y permítame que le diga que tenemos un proyecto riguroso, en este caso un anteproyecto riguroso y serio, hecho por un técnico que, desde luego, no va a poner usted en entredicho. Ya se lo digo, a pesar de que usted no escucha porque viene aquí a lanzar la soflama del cartón piedra: usted no va a poner al técnico que ha hecho este proyecto en entredicho, porque no se lo permito y la ronda la vamos a hacer realidad, incluso aunque le pese al Partido Popular.

#### **8-10/POC-000442. Pregunta oral relativa al Reglamento de Disciplina Urbanística**

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

La siguiente pregunta relativa a Reglamento de Disciplina Urbanística, que formula la señora Cuenca Cabeza.

Cuando quiera.

**La señora CUENCA CABEZA**

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera, buenas tardes de nuevo.

No es la primera vez que el Grupo Parlamentario Socialista trae una iniciativa a esta Cámara relativa a la disciplina urbanística en nuestra Comunidad Autónoma. Repasando los *Diarios de Sesiones* podemos repasar los diferentes debates que han tenido lugar en este Parlamento y que ponen de manifiesto la preocupación, en este caso, de mi grupo, del Grupo Parlamentario Socialista por un tema tan importante como este.

Como usted bien conoce, porque además ha sido alcaldesa, las competencias de disciplina urbanística las tienen atribuidas los ayuntamientos, y así lo recoge el Estatuto de Autonomía para Andalucía en su artículo 92. Pero también atribuye esa competencia de manera subsidiaria la Comunidad Autónoma, pudiéndola ejercer cuando afecte a intereses generales o de carácter supramunicipal.

Y, en ese sentido, ha sido aprobado el reglamento, el pasado 16 de marzo, completando de esta manera el cuadro normativo legal, uno de los más potentes de España en materia de control de disciplina urbanística como dispone la LOUA. Este reglamento viene a dar

respuesta a las demandas y peticiones de muchos ayuntamientos andaluces, que solicitaban más mecanismos de control urbanístico. Se podrán iniciar los expedientes de demolición de obras ilegales de manera urgente, y, además, desde el Grupo Parlamentario Socialista destacaríamos el objetivo marcado de la norma, que no es más que la imposición de sanciones debe impedir el beneficio económico de aquellos que cometen la infracción; es decir, que cometer una infracción no debe ser más barato que actuar con arreglo a la ley. Destacaríamos, dentro del reglamento, el derribo exprés como uno de los instrumentos de agilidad e incluso de seguridad para las corporaciones locales.

Desde nuestro punto de vista, señora Consejera, este reglamento garantiza la detección de infracciones, y, sobre todo, pretende la prevención de las mismas. En definitiva, el reglamento nos hará ganar tiempo para que, una vez adoptadas las medidas disciplinarias oportunas, sea posible restablecer la situación legal de manera más rápida.

Por todo ello nos gustaría que nos dijera en qué consiste, profundizando en el Reglamento de Disciplina Urbanística, y qué valoración hace el Consejo de Gobierno de este instrumento.

Muchas gracias.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias.

Señora Consejera, tiene la palabra.

**La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el Reglamento de Disciplina Urbanística, que, como sabe, fue publicado en *BOJA* el pasado 7 de abril, se configura como una importante herramienta tanto para los ayuntamientos como para la propia Junta de Andalucía. De hecho, hablamos del primer reglamento de estas características que se aprueba en una comunidad autónoma, por lo que Andalucía se presenta como pionera a nivel nacional a la hora de haber hecho realidad una iniciativa de este calado para impulsar un urbanismo sostenible, ordenado y, sobre todo, coherente.

En la búsqueda de soluciones para el problema que se había venido manifestando, desde la Consejería hemos trabajado en una doble dirección: por un lado, proponiendo actuaciones y líneas para solucionar el problema actual, y, por otro, estableciendo nuevas herramientas que impidan que este fenómeno continúe, y se pueda así atajar, a través del reglamento, de forma rápida y eficaz.

Desde el año 2005 Andalucía ha ido reforzando las herramientas a su alcance para el desarrollo de las competencias, tanto municipales como autonómicas, en materia de disciplina urbanística. Sin embargo, seguía faltando el reglamento que hemos aprobado, y que lo que representa, el propio reglamento, es tener una herramienta ágil, eficaz y útil, ya que muchas de las cuestiones que regula y clarifica son producto de la experiencia del cuerpo de inspectores, también de aportaciones de otros agentes del proceso, como los colegios profesionales o los registradores de la propiedad, y, desde luego, aportaciones muy importantes de los ayuntamientos. La Federación Andaluza de Municipios ha tenido un papel relevante en lo que es el reglamento, y, en este sentido, los ayuntamientos, máximos competentes en materia de disciplina urbanística, han venido planteando la necesidad, a lo largo del tiempo, de un mayor grado de concreción para la aplicación de la disciplina urbanística, y justamente el reglamento, con la participación de los propios ayuntamientos, lo que ha hecho es satisfacer esa demanda que se venía haciendo, para que podamos hacer realidad una disciplina urbanística que nos permita, lógicamente, un urbanismo ordenado.

Desde esa perspectiva he de decirle que el reglamento está cimentado en tres conceptos fundamentales a la hora de abordar un problema de estas características. El primero —y quiero subrayarlo con especial énfasis—, la prevención, a través de un mayor control sobre las licencias y un incremento de las garantías y seguridad jurídica; la protección legal, de la legalidad, por medio de la función de inspección, en segundo lugar, y los procedimientos para restablecer la realidad física alterada, y, finalmente, como última opción, el elemento sancionador. Queremos prevenir, queremos actuar, y queremos, lógicamente, poner en tercer lugar el elemento sancionador.

Por tanto, partimos de la consideración de la prevención como un eje fundamental para combatir las irregularidades urbanísticas, en las que también hemos implicado a los colegios profesionales, a los registradores de la propiedad e incluso a las empresas suministradoras de servicios, que también tendrán su cuota de responsabilidad en este proceso que hemos abierto con el Reglamento. Para ello se refuerza la seguridad jurídica en el otorgamiento de licencias y en la información y publicidad de los actos urbanísticos, y de igual manera se faculta a los alcaldes a adoptar medidas de suspensión cautelar de actos urbanísticos.

Dentro del segundo pilar que le he referenciado destacan medidas como los planes municipales de inspección, a través de los cuales los ayuntamientos, con el asesoramiento y el apoyo técnico de la Junta de Andalucía, deberán realizar un inventario de todas las edificaciones irregulares de su término municipal, y analizarlas una a una para determinar su situación real y, por tanto, su compatibilidad con el planeamiento

urbanístico, y he de decirle que, hasta este momento, en la Consejería hemos llegado a acuerdos con 73 municipios para la elaboración de estos planes, y también, dentro de este apartado, hemos incluido medidas para reducir al máximo los procedimientos de tramitación de los procesos de reposición de la realidad física alterada, de manera que incluso se plantea la posibilidad de resolver las resoluciones en un plazo máximo de un mes para casos puntuales manifiestamente incompatibles con la ordenación del territorio, que es lo que hemos venido a llamar «derribo exprés»: rapidez, prontitud y restitución del medio.

Y, por último, le diré que la herramienta de la que nos hemos dotado plantea una nueva tipología de sanciones que, entre otras cuestiones, premia la colaboración y la rápida ejecución de las mismas.

En ese tenor, también he de subrayar que el derribo exprés es un procedimiento sumarisimo y excepcional —quede esto claro— para aquellos casos que sean manifiestamente incompatibles con la ordenación del territorio que se justifican en la previa resolución denegatoria de la licencia y la evidente comprobación o la ocupación del dominio público.

En definitiva, el reglamento es un avance sustancial, producto de la colaboración y de la cooperación institucional con lo local, y de los colectivos fundamentales para su participación, y estoy convencida de que va a ayudarnos a todos hacia una Andalucía más habitable y más sostenible.

#### **8-10/POC-000519. Pregunta oral relativa a los ruidos de la línea 1 del metro a su paso por San Juan de Aznalfarache, Sevilla**

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la cuarta pregunta, relativa a los ruidos de la línea 1 del metro a su paso por San Juan de Aznalfarache, Sevilla.

Tiene la palabra la señora Martínez Martín.

**La señora MARTÍNEZ MARTÍN**

—Muchas gracias, Presidente. Señora Consejera.

Hace ahora poco más de un año que se inauguró la línea 1 del metro de Sevilla, y desde entonces, e incluso antes, el Partido Popular viene advirtiendo de los problemas que en una determinada zona alrededor de la estación de San Juan Alto, por la proximidad de determinadas viviendas en la zona, se produce por el



excesivo nivel de ruido en la zona. Ese problema se ha agravado, evidentemente, con el paso del tiempo, y durante todo este año ha habido distintas protestas, denuncias, y por nuestra parte también preguntas a su Consejería.

Y la pregunta, por tanto, vuelve a ser la misma ante la persistencia del problema: Qué medidas va a llevar a cabo la Consejería de Obras Públicas y Vivienda para paliar el ruido de la línea 1 del metro a su paso por San Juan de Aznalfarache en las inmediaciones de la estación de San Juan Alto.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.  
Señora Consejera.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, señoría, como usted misma ha referenciado, tuve la oportunidad de responder a esta misma pregunta por escrito el pasado 18 de mayo; pero, ya que se vuelve a traer la iniciativa, en este caso al marco de la Comisión, lo que quiero es aprovechar para informarle de que las medias acordadas con el Ayuntamiento de San Juan y los colectivos vecinales en el marco del Consejo de Participación Ciudadana se darán por ejecutadas en su totalidad en esta misma semana.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.  
Señora Martínez.

#### La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Gracias, señora Consejera.

Efectivamente, traemos esta pregunta de nuevo a la vista de que su respuesta por escrito no satisface ni se solucionan los problemas. Y esto es así puesto que algunos vecinos han decidido incluso ir más allá y poner en conocimiento de la Fiscalía de Medio Ambiente cuál es el problema, y el problema es muy sencillo. El problema es que en el proyecto de la línea metro de Sevilla, el cual ustedes han facilitado—y aquí lo tenemos, en este proyecto, tanto en el anteproyecto como en el proyecto básico, como en el proyecto de ejecución—, hay una propuesta de que, en este tramo de la línea de

San Juan Alto, aproximadamente cuatrocientos metros van en túnel cubierto con una protección acústica e ignífuga, y esto no se ha hecho así.

Entonces, hay una pregunta absolutamente que no se ha contestado por usted, señora Consejera, ni por su Consejería en ningún momento, y es cómo, después de haber costado el metro, la línea 1, 200 millones de euros más, cómo después de tres años de trabajo más, cómo se ha eliminado una propuesta que venía recogida en el proyecto de ejecución sin dar cuentas al Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache, ni al Consejo de Participación Ciudadana de esta localidad, ni, por supuesto, a los vecinos, y, sobre todo, cómo se puede haber construido este tramo, cómo se puede haber ejecutado, con lo que está ocurriendo en este momento, y es que los niveles de ruido sobrepasa en muchísimo lo permitido por las normas, por todas las normas: por la Ley de Ruidos, por la Ley de Calidad Medioambiental, etcétera, hasta sesenta y setenta decibelios en el día y hasta noventa decibelios por la noche.

Y permítame, señora Consejera, que me sonría con las propuestas que han hecho por parte de su Consejería: agua pulverizada en las vías para suprimir el rozamiento o pantallas con absorbentes, etcétera. Permítame, señora Consejera, que le diga que la única solución propuesta es la que se contemplaba en el proyecto de metro, y por eso así se hizo: porque se estudió en el anteproyecto, en el proyecto básico y en el proyecto. Y no hemos escuchado de su Consejería ninguna respuesta a por qué se ha eliminado. Y lo que queremos, señora Consejera, es que usted lo vuelva a proponer de esa manera, porque será la única solución posible; porque ya le advertimos de que, de las propias mediciones que hace Ferrocarriles Andaluces después de algunas medidas paliativas que se han puesto en marcha, la solución no se ha producido.

Por lo tanto, señora Consejera, usted, que en sus anteriores intervenciones ha sacado pecho respecto a proyectos que usted va a poner en marcha, permítame que yo ya ponga en duda su credibilidad, puesto que aquí había un proyecto, con una propuesta, y ni siquiera se ha construido lo que venía en el proyecto. Por lo tanto, permítanos que dudemos de su eficacia y de su compromiso real con los vecinos, porque en este caso es más que evidente, es una realidad que no se ha construido lo que usted ha prometido, y en este caso no sé qué me va a contestar usted. Dígame si realmente va a hacer ahora lo que les prometió entonces a los vecinos.

Y créame: Esto va en detrimento de lo que usted ha venido hablando en todas sus comparencias sobre un transporte que lucha contra el cambio climático, sobre un transporte menos contaminante, más sostenible, sobre la mejora del transporte... Eso exactamente es lo que nosotros queremos y compartimos con usted. Lo que queremos es que se cumpla y que sea realidad. Y esto lo pedimos no porque el Partido Popular quiera

ser agorero ni esté en contra de todas las propuestas. No. Lo pedimos porque hay un grupo de vecinos en San Juan de Analfarache, en Cornisa Azul, en toda la zona de San Juan Alto, en Montelar, en Cavaleri, en donde están sufriendo niveles de ruido por encima de lo permitido, y esto es contaminación acústica que hoy por hoy no podemos permitir, entre otras razones porque nos hemos dotado de leyes que así lo dicen.

Por esta razón, señora Consejera, yo espero que sus propuestas para resolver este problema sean más efectivas que las que se han tomado hasta ahora, sobre todo porque, si la Administración no da respuesta a este colectivo, si el Ayuntamiento de San Juan de Analfarache no da respuesta a estos colectivos de vecinos, desde luego ellos van a seguir trabajando y luchando para resolver estos problemas, y nosotros vamos a estar a su lado, y yo espero que usted esté también con nosotros.

Muchas gracias.

#### El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.  
Señora Consejera.

#### La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

—Señoría, me sorprende el que usted quiera, por una parte, dar lecciones a los técnicos y, por otra parte, cuestionar el trabajo que están realizando y están haciendo.

Desde esa perspectiva le diré que yo asumo responsablemente, en el ámbito de la Consejería, todo lo que se ha hecho con anterioridad, como no podía ser de otra manera. Aquello que siempre dice: «Usted, qué ha hecho de esta línea 1 del metro de Sevilla». Afortunadamente, yo me la encontré en funcionamiento, y lo que le puedo decir es que hay 15 millones de viajeros que reafirman la importancia de esta línea, la utilidad, la necesidad y el buen funcionamiento.

Desde esa perspectiva, yo le puedo decir que, desde que se puso en servicio la línea, la Consejería, a través de Ferrocarriles de la Junta, ha venido haciendo trabajos de medición, de atenuación de ruidos y manteniendo reuniones de trabajo con el Ayuntamiento de San Juan y con su Consejo de Participación Ciudadana. Respeten ustedes también la opinión de estos órganos y de estos vecinos, que no cuente solo la opinión de unos frente a otros que opinan de manera distinta. Por lo menos igualen las opiniones. Ustedes hablan de los vecinos que no están de acuerdo con lo que se está realizando, o que no están conformes con lo que está resultando; pero no constatan los que sí están de

acuerdo y están señalando y subrayando el esfuerzo que se está realizando.

Mire usted, desde el ámbito de Ferrocarriles se han realizado todos los estudios previos necesarios para definir las mejores medidas a aplicar para atenuar ruidos, que, en todo caso —le diré—, las mediciones realizadas nos confirman que se encontraban dentro de los límites de la normativa vigente aplicable, las mediciones realizadas. Y esto lo debe también tener en cuenta, porque lo que nosotros queremos es que los vecinos tengan calidad de vida y no tengan ningún ruido; pero no podremos quitar todos los ruidos nosotros, porque allí también cruza una vía, en doble dirección, de dos carriles, que tiene un tráfico intenso, y que eso también provoca ruido. Por lo tanto, tenga en cuenta al menos esta cuestión. Hemos sido sensibles a la solicitud ciudadana, y hemos trabajado para que estos vecinos que están beneficiados por la cercanía del metro puedan, a su vez, ver garantizada su calidad de vida.

En este sentido tuvimos una reunión, el pasado 7 de enero, con el Consejo de Participación Ciudadana del Ayuntamiento, para una cuestión estrictamente de movilidad, que es de la que estamos justamente hablando, y allí se arbitraron medidas. No las devalúe usted, no las ponga en cuestión. Una, el tratamiento de las curvas de entrada a la estación de San Juan Alto, para mitigar el ruido del entorno de Montelar, y hemos, efectivamente, instalado el sistema de pulverización. ¿Por qué usted lo desprecia de esta manera?

En segundo lugar, la reducción de la velocidad de los trenes en horario nocturno, y, al día siguiente de la reunión, se redujo la velocidad de los trenes a partir de las 11 de la noche. Y, además, se han hecho mediciones, y el ruido emitido por los vagones no sobrepasa del sonido del ruido ambiente. Están las mediciones realizadas.

Y, en tercer lugar, la instalación de una pantalla inclinada, una pantalla visera sobre las pantallas ya instaladas, en barriada de El Rocío, Santo Domingo de Guzmán... Y esta actuación se finalizó el pasado 16 de abril. Yo le informé en la respuestas del 18 de mayo.

Y por último —cuarta cuestión—, la ampliación de la pantalla fonoabsorbente en el lateral de la SE-8057 hasta alcanzar el viaducto sobre la carretera de Coria, y esa instalación se encuentra en fase final de colocación de postes guía y de los paneles, y prevemos, como le he mencionado, que vamos a culminarla esta misma semana. Hemos actuado de forma constante y eficaz dando respuesta a los requerimientos de la ciudadanía y del Ayuntamiento, y vamos a hacer un seguimiento —no vamos a parar, vamos a hacer un seguimiento— de las actuaciones realizadas para ver, a través de mediciones, cuál ha sido, lógicamente, el impacto de la ejecución de esas actuaciones. Y espero que su señoría, con la actuación que vamos a terminar, dé una oportunidad a que hagamos las mediciones y

pueda comprobar que las mediciones están dentro de lo que la normativa prevé y plantea.

Y, en este sentido, sabe también que el Defensor del Pueblo archivó el expediente de queja el pasado 24 de mayo de este año. Por lo tanto, algo estaremos haciendo bien cuando el propio Defensor del Pueblo ha archivado un expediente de queja porque sabe que estamos actuando, y no vamos a dejar de actuar porque queremos responder a los vecinos y a las vecinas. Pero respete también el Consejo Ciu-

dadano, pues allí hay vecinos y vecinas que tienen opinión y que están valorando positivamente lo que estamos realizando.

**El señor SOLER MÁRQUEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Consejera.  
Se levanta la sesión. Muchísimas gracias.



## 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](mailto:publicacionesoficiales@parlamentodeandalucia.es)  
[diariodesesiones@parlamentodeandalucia.es](mailto:diariodesesiones@parlamentodeandalucia.es)  
[boletinoficial@parlamentodeandalucia.es](mailto:boletinoficial@parlamentodeandalucia.es)



### PRECIOS

**CD-ROM O DVD**

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



© Parlamento de Andalucía