



IULV-CA es gobierno andaluz para la acumulación de fuerzas, el bloque social y político alternativo que esté en disposición de disputar el poder.

El pinchazo de las dos burbujas: la vivienda y las infraestructuras innecesarias.

La irracionalidad de un modelo económico basado en la construcción de obra pública y la llamada industria inmobiliaria propició la especulación de la vivienda y las infraestructuras fruto de la alianza del bipartidismo con el capitalismo inmobiliario español.

Ello ha tenido, y tiene, consecuencias devastadoras para las clases populares y la hacienda pública.

Vivienda

Las políticas de vivienda desarrolladas en España y Andalucía, a través de Planes Concertados de Vivienda y Suelo, se han caracterizado por la conversión de un derecho humano en una mercancía. Por la defensa económica, fiscal, política y cultural de acceso a la misma mediante la propiedad, es decir, mediante el endeudamiento a través de créditos hipotecarios. Y todo ello mediante una política expansiva de las ciudades, en las que se abandonaban los centros históricos y se especulaba con los suelos, haciendo que el ordenamiento no respondiera al interés de la ciudadanía, sino al de especuladores de diferente signo.

Durante los años de la burbuja inmobiliaria se construyeron en Andalucía alrededor de un millón de viviendas, más de 100.000 de ellas protegidas.

Al mismo tiempo el parque de viviendas sociales en Andalucía ha sido considerado para familias marginales, una política pública residual. Actualmente hay en Andalucía 80.000 viviendas sociales.



Asamblea de Balance – Anexo Fomento y Vivienda

La consejería competente en materia de vivienda constituyó una empresa pública instrumental, Empresa Pública de Suelo de Andalucía, que era una inmobiliaria dedicada a la especulación del suelo y sobredimensionada en su estructura directiva. Tras el pinchazo de la burbuja inmobiliaria, como casi todas las inmobiliarias, la empresa se encontraba casi en quiebra.

La construcción de viviendas y la industria asociada a la misma generó un modelo dependiente de la construcción de vivienda nueva que suponía un continuo asalto al territorio. Ello provocaba ciudades dispersas, con especialización de los suelos y generadoras de mayor movilidad frente al modelo de ciudad compacta con heterogeneidad en el uso de los suelos.

Consecuencia de todo ello, cuando IULV-CA llega a la consejería lo hace en una crisis económica que provoca desahucios, miles de viviendas vacías, bajo porcentaje de alquiler y un desempleo en el sector de la construcción de vivienda nueva.

En el Gobierno central el PP legisla contra el derecho humano a la vivienda, crea la SAREB, reforma la Ley de Arrendamientos Urbanos, modifica la legislación de las SOCIMIS, aprueba la Ley de Rehabilitación, Regeneración y Reactivación Urbana...

El objetivo para la acumulación de fuerzas en el bloque social y político en este caso era, y es, cambiar de raíz las políticas llevadas a cabo por los Gobiernos andaluces. Para ello en el Acuerdo de Gobierno Por Andalucía nos comprometíamos a cambiar el modelo productivo.

En el caso de la política de vivienda eso significa: Plan Andaluz de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana; función social de las viviendas ya construidas; fomento del alquiler de viviendas; paralización de los desahucios administrativos; ruptura de la neutralidad de la Administración ante los desahucios; toma de partido del lado de las víctimas a quienes se despoja de sus viviendas; atención prioritaria al parque Público Residencial de Andalucía; aplicación de la doctrina del Tribunal Europeo de Derechos Humanos en materia de derecho a la vivienda; cambio de la



Asamblea de Balance – Anexo Fomento y Vivienda

especulación de EPSA por función social de la vivienda y atención a la rehabilitación y al parque público residencial.

A pesar de las consecuencias del pinchazo de la burbuja inmobiliaria, algunos de los actores de la llamada concertación social continuaban reclamando la construcción de viviendas en Andalucía, en concreto la vigencia del Pacto Andaluz por la Vivienda, firmado en 2008 y que contemplaba la construcción de 350.000 viviendas en Andalucía en diez años.

A lo largo de estos dos años y medio en el Gobierno de la Consejería IULVCA ha conseguido a través de la práctica que el discurso de la rehabilitación y la renovación urbana y el fomento del alquiler se abran camino tanto en la población como en agentes sociales e institucionales.

Las **decisiones legislativas y programas de estos dos años y medio** han sido:

- * **Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación.** De aprobación inminente. Lo que permitirá aprobar órdenes de ayudas a la rehabilitación de edificios y la regeneración urbana, así como de nuevas ayudas para el alquiler.
- * **Ley para Asegurar la Función Social de la Vivienda.**
- * **Sanciones a las entidades financieras** que tienen VPO y no las han comunicado a la Consejería ni puesto a disposición del registro de demandantes de vivienda.
- * **La Ciudad Amable.** Programa de intervención en el espacio público desde la consideración de éste como patio colectivo. Con pequeñas intervenciones provocamos cambios estructurales, todo dialogando con los ayuntamientos y la sociedad civil.
- * **Cambio de EPSA a Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA).** Eliminación de directivos y altos cargos, sin indemnizaciones ni cesantías y en algunos casos reclamando la devolución de dinero. Dedicación a la rehabilitación y al parque público de viviendas. Función social de la política de vivienda. Procesos de eliminación



Asamblea de Balance – Anexo Fomento y Vivienda

de las llamadas externalizaciones. Cese de directivos y austeridad en las gasto de alquileres. Todo ello permite un ahorro de 12,1 millones de euros al año.

* **La mayor intervención de rehabilitación del parque público.** 40 millones de euros en 2014 y 2015.

* **Ejecución de los programas de rehabilitación suspendidos por el anterior Gobierno:** Rehabilitación Autonómica e Infravivienda. Quedan por activar los convenios para la mejora de la accesibilidad. El objetivo es poder hacerlo a lo largo del próximo año.

En el caso de los **desahucios**, la política impulsada por IU ha sido:

* Paralización de los desahucios por causas económicas sobrevenidas en el parque público de vivienda.

* Expropiación temporal del uso a las entidades financieras de las viviendas de familias en proceso de desahucio.

* Puesta en marcha de las oficinas del Programa Andaluz en Defensa de la Vivienda. Ruptura de la neutralidad respecto a la entidad financiera que pretende un desahucio. La Consejería ha paralizado más de 4.000 desahucios en toda Andalucía en los primeros 15 meses del Programa.



Infraestructuras viarias y portuarias, Plan Andaluz de la Bicicleta y transporte público colectivo. Modelos de financiación.

Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

La Ley de Movilidad Sostenible forma parte del Acuerdo de Gobierno por Andalucía. Ya ha terminado el plazo de alegaciones.

Utilidad social de las infraestructuras y planificación de la movilidad sostenible son las premisas de la Ley.

* Además de evaluar la viabilidad económica de las infraestructuras, establece, mediante informes de costes externos, los umbrales a partir de los cuales se considerará la construcción de una infraestructura.

* Obliga a los promotores de desarrollos urbanísticos a pagar las infraestructuras que absorban la movilidad generada por dicho desarrollo en el caso de que las infraestructuras existentes no puedan hacerlo.

* Aborda la planificación de la movilidad sostenible en el ámbito andaluz y en el de las áreas metropolitanas, en los planes de movilidad urbana sostenible, además de obligar a los centros generadores de movilidad a que tengan un plan de movilidad.

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA)

En esa misma línea el Acuerdo de Gobierno para Andalucía establece el compromiso de revisar el llamado plan PISTA. Aprobado por Gobiernos anteriores, tenía una vigencia de planificación de 2007 a 2013. El acuerdo de formulación de revisión del PISTA se hizo en Consejo de Gobierno de febrero de 2013.



Asamblea de Balance – Anexo Fomento y Vivienda

Durante la ejecución del PISTA, 2007-2013, el esfuerzo inversor se dedicó en buena parte a la construcción de infraestructura viaria y ferroviaria de altas prestaciones, lo que ha permitido situar a Andalucía a la cabeza de Europa en ratios de densidad de estas infraestructuras. Por ello es necesario reorientar las inversiones futuras para atender aquellas actuaciones que hasta este momento han tenido menor protagonismo, y al mismo tiempo, preservar el patrimonio viario para asegurar sus condiciones de calidad y seguridad. Especialmente los objetivos a conseguir con la revisión del PISTA están relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo y con el nuevo papel que debe jugar la movilidad.

Se planifican actuaciones teniendo en cuenta los criterios incluidos en el Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación de la Red de Carreteras de Andalucía, llamado Plan Mas Cerca.

En el **plano ferroviario** se presta especial atención a la red convencional; en el transporte público se potencia la mejora de los servicios y se desarrollan actuaciones para impulsar la movilidad no motorizada. En cuanto a los transportes de mercancías se desarrollan estrategias que consideren las áreas logísticas como elementos fundamentales del transporte.

El **desarrollo de este acuerdo** ha motivado estas decisiones:

*** Aprobación del Plan Andaluz de la Bicicleta en enero de 2014.**

Andalucía es la primera comunidad autónoma que aprueba un plan territorial de la bicicleta con escala autonómica, metropolitana y urbana. Su aprobación nos ha dado acceso a fondos europeos, tanto del actual como del próximo marco. Actualmente desarrollando tanto las vías metropolitanas como las urbanas, éstas últimas mediante convenios de colaboración con los ayuntamientos. El Plan ya ha impulsado más de



Asamblea de Balance – Anexo Fomento y Vivienda

200 kilómetros entre vías en obras, adjudicadas, licitadas o acordadas con los ayuntamientos, concretamente Almería, Cádiz, Algeciras, Jerez, Huelva y Córdoba.

*** Conservación y mantenimiento de la red de carreteras autonómicas.**

Prioridad de la Consejería.

Reinicio de obras en carreteras con orden de suspensión acordada por el anterior Gobierno andaluz.

Los esfuerzos en este sentido se han destinado a reiniciar las obras con un alto grado de ejecución para dar continuidad al dinero ya invertido en ellas.

*** Metros y tranvías.**

Racionalización y adecuación a necesidades reales de todas las infraestructuras en marcha.

Impulso decisivo a los metros de Málaga y Granada y al tren tranvía de la Bahía de Cádiz, todos ellos proyectos en situación de bloqueo al inicio de la legislatura. En Málaga se ha producido ya la puesta en servicio parcial, tras una revisión del proyecto que ha supuesto el abaratamiento de 100 millones de euros de la obra.

Mantenimiento del funcionamiento del metro de Sevilla.

Impulso del debate sobre la adecuación de las infraestructuras del transporte público colectivo a las necesidades reales de la movilidad de la población, no a la medida de las grandes constructoras y de ciudades llenas de coches.



*** Corredor Mediterráneo y Atlántico.**

Previsión de denuncia al Tribunal de Justicia Europeo de los Presupuestos Generales del Estado de 2015 por incumplimiento de la legislación europea. Esta legislación establece que en 2020 debe estar terminada la conexión Algeciras-Bobadilla. Al ritmo de inversión actual esta legislación sería incumplida.

Desarrollo de la red de áreas logísticas autonómica.

*** Consorcios de transporte metropolitano**

Adaptación de los estatutos para adecuarlos a la ley estatal.

Objetivo: mantenerlos, dar un servicio público esencial y que los ayuntamientos sigan participando en ellos.

*** Plan Director de Puertos de Andalucía.**

Estará aprobado a finales de 2014 o principios de 2015. Establece una planificación de los puertos deportivos y de pesca con criterios de sostenibilidad, alejados por tanto de procesos de especulación, y facilitando la conexión entre puerto y ciudad.

Función social de los puertos andaluces que permita el mantenimiento del sector productivo de la pesca y criterios medioambiental, social y económicamente sostenibles en la planificación de las infraestructuras portuarias.



Modelo de financiación público-privada. El expolio de los grandes capitales a la hacienda pública.

La entrada en el Gobierno de la Consejería de Fomento y Vivienda permitió conocer las tripas de la llamada colaboración público-privada. Estaba llamada a financiar un gran número de carreteras planificadas en el PISTA, además de ser el modelo con el que se ha financiado el metro de Sevilla y la línea de metro en funcionamiento de Málaga.

Es un modelo de financiación que multiplica por cuatro el presupuesto de las infraestructuras, hipoteca las cuentas andaluzas por 30 años, esquiva el control del Parlamento sobre el gasto futuro real en las infraestructuras. Son los grandes capitales y los fondos de inversión los que están detrás de este modelo de financiación.

Durante los primeros meses de Gobierno descubrimos que 91 kilómetros de autovías, Estepa-Lucena, Iznalloz-Darro y Purchena-A-7, costaban 3.600 millones de euros, cuatro veces más que su coste real. La decisión adoptada fue acometer la suspensión de estas adjudicaciones.

La decisión política: denunciar este modelo de financiación por ser un expolio de los grandes capitales a la hacienda pública.

Inversión para investigación en las universidades públicas de Andalucía.

Para profundizar en el cambio de modelo productivo necesitamos la investigación y el desarrollo. Las universidades públicas andaluzas en dos convocatorias de la Consejería han obtenido fondos de casi 13 millones de euros para la realización de investigaciones en los campos competenciales de la Consejería. Son grupos de investigación sin presencia de empresas privadas. Función social de las universidades