



PARLAMENTO DE ANDALUCIA

DIARIO DE SESIONES

Número 30, Serie A

VII Legislatura

Año 2004

**PRESIDENTA: ILMA. SRA. DÑA. ELIA ROSA MALDONADO
MALDONADO**

Sesión celebrada el miércoles, 15 de septiembre de 2004

ORDEN DEL DÍA

Comparencias

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

Comparencia 7-04/APC-000076, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre los compromisos asumidos por el Gobierno de la Nación en materia de infraestructuras en Andalucía y su repercusión en los objetivos contemplados en el PIT 2000-2007, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Luis Martín Luna y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.

Comparencia 7-04/APC-000087, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar el compromiso del Gobierno central con Andalucía en materia de infraestructuras, presentada por los Ilmos. Sres. D. José Caballos Mojeda, D. José Muñoz Sánchez, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. Luciano Alonso Alonso y Dña. Elía Rosa Maldonado Maldonado, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

Comparencia 7-04/APC-000145, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar sobre el plan MAS CERCA.

Comparencia 7-04/APC-000154, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el plan MAS CERCA, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, D. Julio Vázquez Fernández, D. Luis Martín Luna y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.

Comparecencia 7-04/APC-000163, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el contenido del plan MAS CERCA, presentada por los Ilmos. Sres. D. José Caballos Mojeda, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Raquel Arenal Catena y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-04/POC-000092, relativa a los programas de rehabilitación de viviendas en Andalucía, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Oral 7-04/POC-000121, relativa a la autovía Baza-Huércal Overa, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Torrente García, del G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas del día quince de septiembre de dos mil cuatro.

Punto primero del orden del día: Comparecencias

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000076 y 7-04/APC-000087, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre los compromisos asumidos por el Gobierno central en materia de infraestructuras con Andalucía y su repercusión en los objetivos contemplados en el PIT 2000-2007.

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 564, 572, 580).

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 568, 577).

Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista (págs. 571, 579).

Ilmo. Sr. D. Antonio Ortega García, del G.P. Andalucista (pág. 574).

Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 576)

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000145, 7-04/APC 000154 y 7-04/APC-000163, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el plan MAS CERCA.

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 584, 592).

Ilmo. Sr. D. Antonio Ortega García, del G.P. Andalucista (pág. 587).

Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 588).

Ilmo. Sr. D. Luis Martín Luna, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 589).

Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista (pág. 590).

Punto segundo del orden del día: Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-04/POC-000092, relativa a los programas de rehabilitación de viviendas en Andalucía.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 595).
Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 595, 596).

Pregunta Oral 7-04/POC-000121, relativa a la autovía Baza-Huércal Overa.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. José Torrente García, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 597, 598).
Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 597, 599).

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y cinco minutos del día quince de septiembre de dos mil cuatro.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000076 y 7-04/APC-000087, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre los compromisos asumidos por el Gobierno central en materia de infraestructuras con Andalucía y su repercusión en los objetivos contemplados en el PIT 2000-2007.

La señora PRESIDENTA

—Bien. Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, que hoy tiene como primer punto del orden del día el debate agrupado de la solicitud de comparecencia de la excelentísima Consejera de Transportes y Vivienda sobre los compromisos asumidos por el Gobierno de la Nación en materia de infraestructuras en Andalucía y su repercusión en los objetivos contemplados para el PIT 2000-2007, cuyos proponentes son el señor don Jorge Ramos Aznar, doña Carolina González Vigo, el ilustrísimo señor don Luis Martín Luna y el señor don Antonio Sanz, del Grupo Popular, y la solicitud de comparecencia de la excelentísima Consejera del Grupo Socialista, cuyos proponentes son el señor don José Caballos Mojeda, don José Muñoz Sánchez, don Juan Antonio Cebrián Pastor y don Luciano Alonso.

El orden de la comparecencia va a comenzar con la comparecencia de la excelentísima señora Consejera, para continuar con los Grupos proponentes, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista; un segundo turno para la Consejera; un turno de posicionamiento para el Grupo Andalucista y para el Partido Izquierda Unida, y, finalmente, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista, y terminará la Consejera.

Sin más, tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta. Señorías. Buenos días. Comparezco, efectivamente, en esta Comisión, a petición de los Grupos del Partido Popular y del Partido Socialista, para informar sobre los compromisos asumidos por el Gobierno de la Nación en materia de infraestructuras en Andalucía.

Bien, llamo la atención a sus señorías de que ésta es la primera vez en que el Partido Popular pide una comparecencia sobre las inversiones del Estado en Andalucía, la primera vez en ocho años. Y yo tengo que decir que me satisface enormemente que, tras ocho años de Gobierno del Partido Popular en la Nación, pues por fin, ahora, que ya no gobierna en la Nación, pues plantee un debate que creo que es absolutamente importante y trascendente para nuestra Comunidad Autónoma, como es, bueno, qué pasa con

las infraestructuras del Estado en nuestra Comunidad Autónoma.

Para hacer este análisis voy a hacer una primera reflexión, dado que es principio de legislatura, de antecedentes y evolución de las infraestructuras del Estado en Andalucía; después analizaré, lógicamente, lo que es la planificación de la infraestructura del Estado y el papel que tiene en el desarrollo económico y social, y qué ha pasado en estos últimos ocho años, también desde el punto de vista de su financiación, los efectos sobre la convergencia, para terminar, en una segunda parte, hablando de las infraestructuras del Estado según las prioridades marcadas por la ordenación territorial de Andalucía, y que en estos momentos se debaten y se concretan con el Gobierno de la Nación para la incorporación al nuevo Plan de Infraestructuras del Estado.

Por lo tanto, voy a hacer esa breve referencia. Y quería comentar que, en la solicitud que efectúa el Partido Popular, habla del denominado Plan de Infraestructuras del Transporte del Estado, que quiero recordar a sus señorías que como tal plan no ha sido aprobado ni por el Consejo de Ministros en ningún caso ni por el Parlamento nacional. Existe, como ustedes saben, una serie de informes, en versiones diferentes, que han servido para realizar distintas presentaciones públicas, bien en medios de comunicación, bien en otros foros, y según, además, los lugares de presentación, estas versiones han ido variando.

El último Plan de Infraestructuras del Estado, que es un plan director aprobado por el Consejo de Ministros, pues data de 1993, como ustedes saben, que tenía una vigencia hasta 2007, y el otro documento importantísimo desde el punto de vista de planificación de las infraestructuras es el Marco Comunitario de Apoyo, que es el que da las pautas de financiación de los Fondos de Cohesión y los Fondos Estructurales.

Bien, estos documentos son los que fueron el marco básico de referencia para elaborar el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, en el que no solamente —y lógicamente— se contemplan las infraestructuras competencia de la Junta, sino también, y sobre todo, las de competencia del Estado, puesto que determinan la gran articulación de Andalucía con el resto de España y de Europa.

Por lo tanto, el documento de planificación, digamos, de compromiso, aprobado, en este caso, por el Gobierno andaluz, es, precisamente, el Plan Director de Infraestructuras.

En todos estos documentos hay una enumeración exhaustiva de cada una de las infraestructuras, referidas a infraestructuras viarias, a infraestructuras ferroviarias, a conexiones de alta velocidad, necesidades de inversión en los puertos, en los aeropuertos, así como en los grandes centros, los nueve centros regionales, es decir, todas las capitales, áreas metropolitanas más bahía de Algeciras. Se trata, por tanto, de un conjunto de infraestructuras que pretenden el desarrollo de las comunicaciones viarias y ferroviarias en Andalucía, tanto por el levante como por el centro

de la península, por el occidente peninsular y por el centro de Andalucía; la extensión de las redes viarias y ferroviarias europeas y nacionales por toda Andalucía, cerrando en el puerto de Algeciras, así como la conexión a la red ferroviaria de todas las capitales andaluzas y, como le he comentado, la preocupación por los distintos centros regionales.

Como sus señorías conocen, y haciendo un poco referencia a la situación anterior a este plan, al Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, estas conexiones se empiezan a desarrollar a mediados de la década de los ochenta, de los ochenta, a partir de 1988 fundamentalmente, y avanzan de forma notable en lo que son las infraestructuras básicas del transporte, poniendo en servicio, pues grandes autovías y grandes infraestructuras, y creando un impulso al desarrollo de Andalucía, creando demanda de tráfico y de servicios hasta entonces inexistentes y actuando como auténtico motor del crecimiento económico andaluz.

En este caso, la primera modernización de Andalucía, la infraestructura va por delante, y hace de locomotora en cuanto a la modernización de Andalucía, la integración del espacio europeo y la superación de siglos de aislamiento geográfico de Andalucía. En esa década, recordarles, se ponen en servicio la Nacional IV, Sevilla-Madrid; se abre Despeñaperros; la autovía del Mediterráneo por la provincia de Almería; la Costa del Sol occidental; la autovía del V Centenario, Huelva-Sevilla; la autovía entre Bailén-Granada, y hay un efecto de inversión importante, con una media de puesta en servicio de más de ciento veinte kilómetros/año, y, además, se completa todo lo que son las infraestructuras metropolitanas de circunvalación y variantes, como la SE-30, en Sevilla, Málaga, Granada, Almería, Jaén, Córdoba; las integraciones ferroviarias de Córdoba y Sevilla, y nuevas instalaciones aeroportuarias en todos los aeropuertos de Andalucía. Pero yo entiendo que el hito fundamental de aquella época, de aquel momento, es, precisamente, la alta velocidad, que se pone en marcha en un tiempo récord, y en el año 1992 es la primera que se pone en servicio en España, y entendemos que todavía es la única que existe plenamente operativa en todo el territorio nacional.

Desde la perspectiva de la organización territorial, definida por la Junta de Andalucía, este gran salto adelante debería de haber continuado desde la segunda mitad de los años noventa, con nuevas actuaciones y con la finalización de todas estas grandes conexiones. Citábamos autovías importantes y conexiones importantes, y se recogen en el PDIA, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, que se aprueba en 1999 y tiene efecto 1997-2007. Son la autovía Huelva-Ayamonte, la Ruta de la Plata, la Córdoba-Antequera, la Granada-Motril, el resto de la autovía del Mediterráneo, la Nacional 340 en la provincia de Cádiz, o la Linares-Albacete. Además, se contemplan el conjunto de conexiones de las capitales andaluzas con la alta velocidad, y se desarrolla, además, el conjunto de actuaciones viarias, se debe

desarrollar el conjunto de actuaciones viarias en los nueve centros regionales.

Pues bien, durante los últimos ocho años de Gobierno del Partido Popular, el ritmo de construcción de infraestructuras del Estado en Andalucía se ha desplomado con respecto a la década anterior y, del conjunto de infraestructuras antes mencionado, solamente se ha puesto en servicio una autovía completa, la de Huelva-Ayamonte, de 58 kilómetros de autovía, como infraestructura de servicio para, digamos, el conjunto de la economía y de la sociedad.

La construcción de infraestructuras del transporte ha pasado a ser... en la primera etapa era la punta de lanza y, tras ocho años de Gobierno del Partido Popular, se ha convertido en un estrangulamiento; es decir, va muy por detrás de lo que es la necesidad de la economía andaluza.

Pero veamos qué ha ocurrido también con la financiación de las infraestructuras durante este último período, y les puedo comentar las siguientes pinceladas, porque hay muchos Parlamentarios nuevos en esta Comisión y quizás esto ha sido el debate que nos ha ocupado durante la anterior legislatura, y yo quería ponerlo y recordarlo a ustedes, sin profundizar, porque creo que está en todos los *Diarios de Sesiones* anteriores, pero lo voy a recordar.

En primer lugar, a pesar de ser región objetivo 1, tenemos que hubo en el año 2000 un primer recorte de los fondos asignados a Andalucía que hace el Partido Popular, mermando a Andalucía y quitándole una inversión que estaba prefijada por la Unión Europea de más de tres mil novecientos millones de euros. El grado de ejecución, una vez aprobado el Marco Comunitario de Apoyo, el grado de ejecución por parte de la Administración General del Estado de los Fondos Estructurales está en torno al 47%, a final de 2003; el de la Junta de Andalucía, que también tiene unas obligaciones predeterminadas, está al 86% respectivamente, o sea, 47 frente a 86. De Fondos de Cohesión, el nivel de aportación a Andalucía ha sido exactamente del 5'6%, 5'6% del Fondo de Cohesión. De esta forma, también, si vemos el conjunto de inversiones en las leyes de presupuesto dedicadas a la infraestructura del transporte, ha sido en torno al 11% del conjunto del Estado, ¿eh?, el conjunto de la inversión del Estado en infraestructura del transporte, lo que ha venido a Andalucía ha sido el 11%, a pesar de ser el 17% del territorio y llegar prácticamente al 18% en población, además de ser región objetivo 1.

Cuando nos encontramos a tan sólo tres años de conclusión del Plan Director de Infraestructuras 2007, la Administración del Estado ha ejecutado el 37% de las obras previstas en dicho plan, acordado con los agentes económicos y sociales, y el grado de cumplimiento de la Junta de Andalucía está en torno al 60%.

Bien, el efecto que se produce por la ralentización o desplome de este ritmo inversor es que ha dejado de desempeñar ese papel que les comentaba antes de papel de punta de lanza para situarse por detrás de la demanda de la sociedad y de la economía.

En estos años, Andalucía ha progresado en su proceso de convergencia con la Unión Europea, a pesar de la falta de inversión en infraestructuras del transporte. Andalucía ha crecido por encima de la media española y de la media europea en PIB y en empleo, con lo cual hay que agradecer enormemente a la sociedad la dinámica de la sociedad, y, por lo tanto, una falta de inversión no ha acompañado esa potencialidad de la sociedad andaluza.

Según un cálculo realizado por la propia Consejería de Economía, la detracción a Andalucía de los 3.900 millones de euros que se han invertido, lógicamente, en otras Comunidades Autónomas ha supuesto una pérdida de un punto y medio de PIB en Andalucía. Además, hay que contar los efectos directos de la baja inversión del Estado, la falta de determinadas infraestructuras básicas, que en lo que se ha convertido es en un auténtico cuello de botella en las zonas de más desarrollo económico, como, por ejemplo, Costa del Sol o grandes áreas metropolitanas, donde, lógicamente, se ha resentido bastante la situación.

En resumen, la situación, a día de hoy, de puesta en servicio, de puesta en servicio —distinto es el grado de ejecución de distintas infraestructuras, pero de la puesta en servicio—, es que en conexiones ferroviarias no se ha puesto en servicio como tal ninguna línea de alta velocidad. Se puso la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla en 1992: desde 1992 hasta la fecha hay un nivel de ejecución del 36% en la de Córdoba-Málaga, ninguna nueva conexión de alta velocidad.

De las autopistas pendientes y recogidas ya en el Plan Director de Infraestructuras del Estado de 1993 y del plan puente de 1995, solamente se ha puesto en servicio como tal, completa, la de Huelva-Ayamonte. No se ha acometido ninguna de las circunvalaciones de las grandes ciudades, las nuevas circunvalaciones. Se hicieron unas en los años finales de los ochenta, principios de los noventa, la S-30 se hizo pero de la S-40 nada, de la hiperronda de Málaga nada, de la variante de Córdoba, nada... Es decir, del conjunto de actuaciones en las grandes ciudades, pues, aparte de estudios informativos y papel, no hemos visto todavía nada.

Hay que recordar también el abandono de los puertos andaluces, la política de centralización de los aeropuertos en Madrid, lo que hace que se hayan perdido muchas conexiones directas con el norte de España y con puntos europeos, que ha podido dañar lo que es la potencialidad de nuestro sector turístico. Pero, además, el grado de conservación de las vías, de las autovías, terminadas y finalizadas en la primera etapa, en la primera modernización de Andalucía, el problema es de un grave deterioro que ha determinado una pérdida de valor del capital físico de Andalucía.

Bien, ésta es la situación del estado de servicios y, siguiendo los criterios del Plan Director de Infraestructuras y las bases de la ordenación del territorio, lo que voy a pasar a comentarles son las líneas básicas en las que sigue trabajando la Junta de Andalucía, reivindicando al Gobierno de la Nación,

de incorporación al nuevo plan y ejecución por parte del Gobierno de la Nación.

En primer lugar, deben de completarse las infraestructuras básicas pendientes, cuya ausencia supone cuellos de botella para el desarrollo de Andalucía. En segundo lugar, se debe dar un nuevo impulso de modernización a las comunicaciones de Andalucía con el resto de España y de Europa. En tercer lugar, se debe prestar especial atención a los nueve centros regionales de Andalucía en relación con las necesidades de movilidad. Estas cuestiones fueron abordadas por el Presidente de la Junta de Andalucía en su discurso de investidura y deben de reflejarse en el nuevo plan estratégico de infraestructuras del transporte que está elaborando el Gobierno de la Nación.

Los compromisos en materia de infraestructuras de Andalucía del nuevo equipo de Gobierno resultante de las elecciones generales deben de responder, lógicamente, también a lo que ha sido el programa electoral del Partido Socialista Obrero Español, que ha recibido el respaldo de la inmensa mayoría del pueblo andaluz y también del pueblo español, y deben de reflejarse, por tanto, en ese plan estratégico que en estos momentos elabora el Ministerio de Fomento.

Desde nuestro punto de vista, este plan debe completar las infraestructuras necesarias para impulsar un nuevo proceso de modernización de Andalucía, desarrollando en nuestra tierra los corredores de comunicaciones terrestres para configurar la estrategia en malla de todo el Estado. Son las autopistas también del mar, que deben de partir de los ocho grandes puertos andaluces, y la recualificación y puesta en valor de los seis aeropuertos de nuestra Comunidad Autónoma.

En este sentido, y desde el punto de vista de la ordenación territorial, entendemos necesarios los siguientes ejes de actuación:

En cuanto a las comunicaciones en la Andalucía occidental o en relación con el oeste, es absolutamente prioritario completar la autovía de la Ruta de la Plata, puesto que resulta vital para las comunicaciones de todo el sector noroeste de España —Asturias, Galicia, Castilla-León, Extremadura— con Andalucía y también con Portugal. La fluidez de las comunicaciones del occidente andaluz exige, además, el desdoblamiento de la N-IV entre Sevilla y Jerez, una vez que la Junta de Andalucía se ha hecho cargo de la liberación del peaje entre Cádiz y Jerez. Es decir, la duplicación de la N-IV y la comunicación entre Sevilla y Jerez deben ser un compromiso inmediato a incorporar en dicho plan. También la conversión en autovía de la N-340 a su paso por la provincia de Cádiz, que, como saben, ése fue uno de los acuerdos en la anterior legislatura del convenio de las dos bahías. Asimismo, es necesario desarrollar la conexión por carretera de gran capacidad del puerto de Huelva con la Ruta de la Plata; a la vez, hay que diseñar adecuadamente la nueva conexión directa de Sevilla a Lisboa.

En materia de ferrocarril, las nuevas infraestructuras a ejecutar son: Por un lado, las conexiones de alta

velocidad de Cádiz con Sevilla, y de Huelva, teniendo en cuenta la integración de esta última en la red transnacional y prolongación hasta Faro. En segundo lugar, deben mejorarse las conexiones ferroviarias del puerto de Huelva y Sevilla con Extremadura y Portugal.

En cuanto a las comunicaciones de Andalucía con el centro de la Península, en materia de carreteras es prioritario completar las comunicaciones especialmente con la Costa del Sol. A pesar de ser una de las zonas de mayor creación de riqueza, no hay una comunicación directa por el centro con la Costa del Sol: se hace a través de la A-92. De ahí la urgencia en terminar la autovía Córdoba-Antequera. Es importante también completar la Granada-Motril para comunicar con la Costa Tropical granadina, y esto unido a las nuevas infraestructuras previstas para mejorar el acceso al interior, y en el litoral andaluz, desde el centro de la Península, como es la autopista de Ciudad Real-Córdoba por Montoro, la Granada-Córdoba-Badajoz, la Bajada de la Perdiz a la Costa del Sol o la propia hiperronda de Málaga.

En materia de ferrocarril, la Junta de Andalucía considera prioritario ejecutar y poner en servicio en este corredor el corredor Córdoba-Málaga, el Granada-Bobadilla, también la alta velocidad de conexión de Jaén con Madrid por Alcázar de San Juan, y tienen especial relevancia, además, las actuaciones planificadas en relación con Algeciras-Bobadilla, para que forme parte del eje declarado por el Parlamento Europeo París-Madrid-Algeciras a través de Bobadilla, como complemento del Sines-Madrid-París, dada la actividad actual y el nombre potencial del puerto de la bahía de Algeciras.

En cuanto a las comunicaciones por el este, deben llevarse a cabo en materia de carreteras la terminación de la Autovía del Mediterráneo, entre Adra y Nerja; la autovía Linares-Albacete, para la comunicación con el Levante por el interior, y en materia de ferrocarril es necesario avanzar significativamente en la alta velocidad Almería-Murcia, dado que en estos cuatro años lo único que hemos tenido es un estudio informativo que ni siquiera está cerrado todavía.

En cuanto a las comunicaciones de Andalucía por el sur, es necesario retomar el proyecto de enlace, el estudio del proyecto de enlace de Gibraltar con el norte de África. Éste es un tema, lógicamente, muy a largo plazo y que debe determinar nuevas conexiones ferroviarias de Algeciras tanto con la bahía de Cádiz como hacia el Mediterráneo.

En cuanto al tema de las autopistas del mar, es necesario seguir las indicaciones desarrolladas por la Unión Europea en relación con el transporte de mercancías, y para esto es absolutamente imprescindible el desarrollo de todo lo que es la infraestructura aeroportuaria para organizar estas autopistas del mar. Y en este tema no solamente son necesarias inversiones en los puertos, sino también en todas las áreas logísticas en su entorno, y consolidar lo que son infraestructuras terrestres por ferrocarril y

por carretera en la comunicación de los puertos de interés del Estado.

De las comunicaciones aéreas, decirles que el Gobierno andaluz considera prioritaria la ampliación de la capacidad de los aeropuertos andaluces, e incluso el apoyo a nuevas iniciativas en la provincia de Cádiz y en la provincia de Huelva. Es imprescindible abordar la segunda pista del aeropuerto de Málaga y, desde luego, conseguir una conexión directa, que, como les digo, en los últimos años, y por el efecto, digamos, de la obsesión de la inversión en el aeropuerto de Madrid, lo que ha hecho es la eliminación de conexiones directas, y han perdido en todo ello, lógicamente, los aeropuertos andaluces y, sobre todo, el sector turístico andaluz.

En cuanto a los centros regionales, decirles, de las infraestructuras de competencia del Estado en el entorno urbano y metropolitano, que hay que señalar que en Andalucía existen nueve grandes centros regionales, según se definen en las bases de ordenación del territorio, que son las ocho capitales de provincia, con sus áreas metropolitanas del entorno, contando Jerez, también bahía de Cádiz y el Campo de Gibraltar. La importancia estratégica de estos centros, a los que también se añade el conjunto, en los que son costeros, de todas las urbanizaciones costeras, exige un impulso a todo lo que son las infraestructuras viarias. De ahí que deban de contemplarse la S-40 de Sevilla, la hiperronda de Málaga, la segunda circunvalación oeste de Granada, el tercer acceso a Cádiz, la ronda oeste de Jerez, la conexión norte de Huelva, la variante oeste de Córdoba, la nueva circunvalación de bahía de Algeciras y la conexión de Almería con la A-92.

Las integraciones urbanas de ferrocarril. Recordarles que en la última legislatura se resolvió con un convenio la conexión y la integración ferroviaria en Huelva, y, aunque se acordó con el anterior equipo de Gobierno del Partido Popular la integración de Málaga, se ha firmado en el mes de julio la integración de Málaga y se ha desbloqueado, con el nuevo equipo de Gobierno, la de Puerto Real, que estaba, como saben sus señorías, completamente atascada por falta de voluntad política del Gobierno de la Nación. Existen comisiones tripartitas que van a retomar su trabajo en relación con el resto de las integraciones ferroviarias de las capitales que faltan, y hemos propuesto también la creación de la comisión tripartita en el caso de Algeciras.

Decirles que, de todas estas líneas básicas, que, lógicamente, serán el tema de debate a lo largo de la legislatura, y que espero también el trabajo de todas sus señorías, puesto que estos temas no son temas del Gobierno de la Junta de Andalucía, sino una posición común de toda la sociedad andaluza, o sea, un tema del que abriremos el debate con los agentes económicos y sociales —pero, desde luego, yo creo que también aquí, en este Parlamento—, simplemente recordarles lo que ha sido el inicio de la nueva legislatura en relación con estas infraestructuras y los compromisos que ya ha, digamos, asumido el nuevo

Gobierno de la Nación, y que se concretaron el pasado 11 de mayo en una reunión entre el Presidente de la Junta de Andalucía y la Ministra de Fomento.

Y les voy a recordar cuáles son estas primeras, que, digamos, responden a lo que fue el compromiso de investidura del Presidente y a esta primera reunión. Fueron, en cuanto a autovías, la Córdoba-Antequera, la Ruta de la Plata, Granada-Motril, Adra-Nerja, antigua N-640 en la provincia de Cádiz y Linares-Albacete. A ello hay que añadir las rondas y circunvalaciones de las capitales.

El segundo bloque se refiere a los acuerdos alcanzados a lo que son las conexiones con la alta velocidad, el Córdoba-Málaga, avanzada en el Sevilla-Cádiz, Granada-Bobadilla, Jaén-Alcázar de San Juan, Almería-Murcia, Sevilla-Huelva, Granada-Almería y Algeciras-Bobadilla.

El tercer bloque de temas que trató el Presidente con la Ministra se refería a los temas de acuerdo entre la Administración central y la Administración autonómica. Expresamente, se acordó el desarrollo del eje ferroviario transversal. Recordarán sus señorías que éste fue uno de los temas más conflictivos de la anterior legislatura, por, quizás, una visión diferente que tenía el Gobierno de la Nación anterior, preocupado solamente con el tema radial: no daba importancia a las infraestructuras transversales, teniendo en cuenta que para nosotros éste era un tema de primera magnitud.

Bien. En la primera reunión se resuelve este tema, determinando las responsabilidades de cada Administración, de tal forma que la Administración General del Estado asume el tramo Granada-Bobadilla, con características de alta velocidad, y Granada-Almería, que tiene que completar su electrificación, pues debe dar servicio tanto a mercancías como a viajeros, y la Junta asume el tramo de Utrera-Bobadilla. Además, se compromete lo que es el trabajo de las altas prestaciones regionales y se ha iniciado ya la negociación con Renfe.

El segundo asunto también para el que se alcanza un acuerdo el 11 de mayo es el corredor ferroviario de la Costa del Sol, no contemplado en ningún documento hasta entonces —solamente en el PDIA está indiciado, en el Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía—, y se llega a un acuerdo de que va a ser una infraestructura que se va a asumir por las dos Administraciones.

El tercer tema que se trata, como saben, es la autopista de peaje Sevilla-Cádiz, y la conclusión de la reunión es que la Junta de Andalucía libera el peaje entre Cádiz y Jerez, y la Administración central hace la duplicación de la Nacional IV entre Jerez y Sevilla.

Y en último lugar, y no por ello menos importante, se llega al acuerdo de la cofinanciación por parte del Estado de los metros andaluces, partiendo de la igualdad de trato de Andalucía a los metros de otras Comunidades Autónomas; es decir, que al menos un tercio de la inversión va a ser aportada por el Estado, teniendo en cuenta y contemplando la especificidad de Sevilla por su ley específica y, sobre todo, por el

decreto de transferencia que deja pendiente la transferencia de estos recursos.

Todas estas actuaciones e iniciativas hasta aquí descritas resumen la posición de la Junta de Andalucía en relación con las inversiones del Estado en nuestra Comunidad Autónoma y que creemos deben ejecutarse con los principios rectores de la mejora de las conexiones transfronterizas; la mejora de las comunicaciones internas de España, completando la radialidad con una estructura en malla mediante el desarrollo de corredores, a los que he hecho alusión; apostar por la intermodalidad, el reequilibrio entre los distintos modos y sistemas de transporte, apostando por la movilidad sostenible especialmente en las áreas metropolitanas y en las relaciones dentro de la Comunidad Autónoma con el Servicio de Altas Prestaciones Regionales; la participación de la iniciativa privada en la construcción y gestión de infraestructuras; la conservación y la seguridad, y la mejora de las prestaciones y servicios, facilitando la accesibilidad a todos los ciudadanos.

Éste, señorías, disculpen si he sido quizás demasiado genérica, pero entiendo que al principio de legislatura, y estando en marcha un nuevo Plan de Infraestructuras, éstas son las reivindicaciones que está planteando la Junta de Andalucía, que, como no puede ser de otra manera, en primer lugar, reivindicamos exactamente igual que lo que se ha estado reivindicando al Gobierno del Partido Popular, y además, y además, pretendemos que se haga un desarrollo armónico de toda Andalucía con el resto de España y de Europa.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación vamos a pasar al turno de palabra de los Grupos proponentes. Vamos a dar la palabra, en primer lugar, al señor don Jorge Ramos Aznar en nombre del Grupo Popular.

Yo les pediría a sus señorías que no excedieran el tiempo de diez minutos para ajustar los distintos puntos del orden del día.

Muchas gracias.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señora Presidenta, y voy a intentar, efectivamente, adaptarme al tiempo que usted ha marcado.

Muchísimas gracias, señora Consejera, por su información; pero muchísimas gracias por su información de carácter genérico, difuso y vago, sin compromisos de ningún tipo, a diferencia del que usted hacía gala hace escasas fechas. Desde luego, usted ha cambiado el tono y el talante en relación a lo que antes eran demandas y exigencias al Gobierno de España, porque, sin duda, las infraestructuras han sido caballo

de batalla en el debate entre los Gobiernos central y autonómico en la pasada legislatura.

No pocas críticas han hecho usted y su Gobierno en relación con demandas, inversiones y plazos, y quiero incidir muy mucho y por eso enfatizo la palabra «plazos». Y, desde luego, yo creo que, a partir de marzo de 2004, este debate deja de tener sentido. Por tanto, no entiendo muy mucho una gran parte de su intervención, a no ser que quiera justificar lo que presumiblemente esperamos que no se resuelva en materia de esas diligencias por parte del Gobierno, en este caso del Partido Socialista, en relación con las infraestructuras que quedan por hacer con Andalucía. Pero le decía, desde luego, que no entiendo que haya consumido usted una gran parte de su intervención en echarle las culpas a lo malos y lo perversos que éramos los del PP, éramos en aquel momento. Yo espero que ahora, como no tenemos responsabilidad de Gobierno, a lo mejor ya dejamos de ser tan malos, tan perversos y queremos tan poco a Andalucía, y al final, pues no somos ni tanto como usted decía que éramos ni tanto como nosotros creíamos que éramos en relación a lo que hacíamos por Andalucía.

Pero es evidente, como le decía, que, a partir de marzo de 2004, este debate tiene que dejar de tener sentido, porque existe la misma sintonía política, es decir, el PSOE en Madrid, en el Gobierno de la Nación, y el PSOE en Andalucía; la misma exigencia de las actuaciones, y de la demanda y la exigencia de inversiones, porque es que exactamente las mismas exigencias que hacían ustedes en Andalucía, en este caso como Gobierno de Andalucía, hacían sus compañeros, en este caso, ahora, Gobierno de la Nación, en su papel de oposición en el Congreso de los Diputados.

Y, desde luego, también por otra razón: porque es que, aparte de que sean compañeros de partido y, por tanto, estén de acuerdo y hayan ejercido, evidentemente, las mismas políticas, existe también un elemento añadido, que sería el que yo denomino de la sensibilidad, porque se sabe de qué se está hablando, hasta tal punto que es que, además, da la gran casualidad de que mandan los mismos que exigían ese conjunto de infraestructuras, y además de forma directa. Por eso hablo de la sensibilidad. La responsabilidad máxima de hacer posible esas demandas que el Partido Socialista hacía como Gobierno en Andalucía y como oposición en Madrid se residencian, paradójicamente y precisamente, en alguien que hacía esa exigencia desde Andalucía, desde su papel de miembro del Gobierno de Andalucía, y que ahora tiene el honor y la responsabilidad de ser ni más ni menos la Ministra del Ministerio que puede hacer posible esas exigencias.

Por tanto, yo creo que se da la circunstancia única de que, ante la falta, como le decía antes, de elementos perturbadores y perversos para Andalucía que podía representar el Partido Popular, ahora, teóricamente, todo tiene que ser más fácil, y, desde luego, la voluntad tiene que ser plena, porque hay

una coincidencia de color político y, por tanto, los obstáculos tienen que ser ninguno.

Y, desde luego, le decía que observo un cambio en el tono y en el talante; pero, es más, colijo, incluso, que usted, en su intervención, está solemnizando que sus propios documentos de planificación, a partir de marzo de 2004, pasan a ser papel mojado y no tienen ningún carácter vinculante para su Gobierno, porque lo que usted ha dicho al final de su intervención, que son los compromisos... Yo voy a usar las mismas palabras que usted ha empleado.

Cuando ha hablado de carreteras, ha hablado de impulso, y cuando ha hablado —me refiero a los dos grandes apartados, que serían las carreteras y sería la política ferroviaria—, cuando ha hablado de las conexiones de la alta velocidad en relación a lo que han sido los supuestos compromisos de la Ministra de Fomento con el Gobierno de Andalucía, usted habla de avanzar. Pero yo le voy a decir a usted lo que usted dice, lo que usted decía y sigue manteniendo hasta que no derogue los documentos que, sin duda, vinculan a este Gobierno de Andalucía en el grado de exigencia de las infraestructuras que necesita Andalucía. Y, desde luego, usted no me negará que este documento le vincula, que es el Plan Director de Infraestructuras 1997, y, lo que es más importante, su propio informe de programación 2000-2003.

Pues, mire usted, cuando hablamos de carreteras, en este documento usted no habla de impulsos. En esta carretera usted establece prioridades y mandata —repito, usted mandata— al Gobierno de la Nación al cumplimiento de una serie de objetivos que son los que usted ha planteado, pero que usted mandata al Gobierno de España a que los tiene que tener en determinada fase de actuación en los plazos que usted determine.

Yo no le he oído que usted, aquí, ya no digo haya mandado a la Ministra de Fomento, sino ni siquiera le haya recomendado a la Ministra de Fomento que esas actuaciones, que son exigencias en el PDIA 1997-2007 y en el estudio de programación 2000-2003, yo no veo por ningún lado ni he oído por ningún lado que no dejen de ser de impulso, de avanzar y, en cualquier caso, de buenas intenciones por parte de su Gobierno. Pero, sin embargo, en su documento, en la página 38 —y hablo de carreteras—, hay un cuadro significativo, por no proceder a leer todo el contenido de las obras que usted ha citado una a una, y usted establece unos criterios de prioridad que lo determinan en función de establecer, en función de esa prioridad, la letra A mayúscula, la letra B mayúscula o la letra C mayúscula. Y, precisamente, aquí se contemplan, pues todas las obras que usted ha planteado y que usted y yo sabemos. Si hace falta, después entraremos en el detalle, pero creo que no hace falta. Pero, en cualquier caso, le voy a decir.

Mire usted, la Córdoba-Antequera, criterio de prioridad A; la Huelva-Ayamonte, criterio de prioridad, A —por cierto, ésta la hemos acabado—; la Nacional 323, Granada-Motril, criterio de prioridad, la A; Nacional 340, el tramo entre Frigiliana-Nerja, criterio de prioridad, la A

—por cierto, está en servicio—; la Nacional 340, Nerja-Motril..., aquí hay varios tramos, como usted bien saben, ¿no?, sabe usted perfectamente. Lo que pasa es que usted interesadamente dice lo que le interesa. Sabe usted que están los tramos de Almuñécar en obras, que son unos tramos de una complejidad técnica y constructiva brutal, de los más importantes y de más dificultad técnica de toda España; pero sabe usted también que, por el otro lado de la autovía, también hay dos tramos entre Adra y Nerja también en funcionamiento, si no me equivoco, entre Polopos y Albuñol, si no me equivoco, pero, en cualquier caso, usted establece también la prioridad A.

Habla usted luego... Por cierto, también se da la publicidad, también se da la prioridad en la A-381; en aquel momento había un convenio con Fomento, con la prioridad letra A. Quiere decir que tendría que haber estado lista en 2003 también esa carretera de la Junta. Bueno, si yo no le voy a pedir responsabilidades porque no hemos sido capaces de culminar enteramente las nuestras, tampoco, evidentemente, se las voy a pedir a usted con relación a las suyas.

Después habla de la Nacional 340 Chiclana-Vejer. ¿Por qué dice Chiclana-Vejer? Porque ustedes no incluyeron en el Plan de Infraestructuras a que usted hacía mención esa carretera duplicada hasta Algeciras, y, consiguientemente, Chiclana-Vejer, prioridad A. La Ruta de la Plata, que usted ha citado, prioridad A; la A-92 Sur, cruce Tabernas-Almería, ésa está en servicio.

Y le quiero decir que el nivel A es el de máxima prioridad y significa que la actuación debería estar finalizada o en avanzado grado de ejecución el año 2003; el nivel B supone un grado medio de ejecución de las actuaciones en el año 2003, y el nivel C corresponde a actuaciones que deben de estar iniciadas en el año 2003.

Yo me pregunto: ya está claro que nosotros somos perversos, no nos hemos portado bien con Andalucía —ahora le daré algunas cifras económicas de inversiones—, y que, por tanto, hemos tenido un coste político, que ese coste político ha representado que hemos perdido simple y llanamente las elecciones. Pero yo me pregunto, porque quiero preguntarme y quiero pensar que usted es consecuente con este documento: si esto en su momento era una prioridad y, según este documento de la Junta de Andalucía, debería haber estado hecho para 2003, los que tienen prioridad A, me imagino que la prioridad seguirá siendo la misma, y, por tanto, al Gobierno que haya en Madrid, por muy mucho que sea del Partido Socialista, por muy mucho que su ex compañera de Gobierno en Andalucía sea la Ministra de Fomento, yo quiero pensar también que la prioridad será la misma, incluso más, en función del supuesto tiempo perdido por parte del Gobierno del Partido Popular, y, por tanto, yo no entiendo que usted aquí, en esta sala, no comprometa, al menos, no un compromiso que tiene que ser del Ministerio de Fomento, que yo eso lo entiendo, señora Consejera, pero, al menos, su firmeza en decir en esta sala que usted le exige, igual que exigía al Gobierno del Partido

Popular, que, efectivamente, esas obras tienen que estar culminadas. Y yo no le digo para el año que viene; no voy a hacer como hizo usted en este documento, que, como a usted no le tocaba ni, además, usted era consciente, al parecer, de la complejidad de determinadas obras que se incluyen aquí, pues usted, simple y llanamente, dijo todo esto: prioridad porque esto le corresponde a una gente que en este caso no son de los míos —termino, señora Presidenta—, son del Gobierno del Partido Popular.

Pero yo quiero pensar. Usted tendrá, al menos, aquí, hoy, que no hablar de impulso, no hablar de avanzar, sino que tenga usted que hablar de que Andalucía y el Gobierno de Andalucía, siendo consecuente con este documento, de igual manera que el ferrocarril, que lo abordaré en mi segunda intervención, desde luego, tiene usted que plantearle firmemente, con toda firmeza y con toda seriedad, que esos compromisos que no cumplió el Partido Popular tienen que ser cumplidos en la próxima legislatura, ya no le digo el año que viene, en esta legislatura que estamos, que, como sabe usted, tiene fecha de vencimiento en 2008.

Y concluyo, señora Presidenta, en medio minuto.

De igual forma le podría hablar de la política ferroviaria, que la recoge igualmente el Plan Director de Infraestructuras en el 1997-2007, la recoge exactamente igual el informe de programación 2000-2003. Pero es que todavía hay uno más reciente, que es el que ustedes denominan «Política ferroviaria de la Junta de Andalucía», que es una propuesta de actuación conjunta que usted hizo al Ministerio de Fomento, además, en 2002.

Pues usted aquí también tasa con tiempo las actuaciones, que es lo que usted hablaba en alta velocidad, que tienen que hacerse ya. Pues usted tampoco ha hablado, en materia de política ferroviaria, de que eso ya tiene que temporalizarse en el tiempo, sino que usted ha hablado, concretamente la palabra que ha empleado para la alta velocidad es «avanzar». Bueno, avanzar es lo que ha hecho el Partido Popular, que entre otras cosas ha comprometido, ni más ni menos que la accesibilidad de todas las capitales de provincia, de todas las capitales de provincias, más Jerez y más Algeciras, a la alta velocidad en el horizonte 2008-2010, a través de un Plan de Infraestructuras del Estado, que usted pone en solfa y que además usted le niega, incluso, el propio carácter y la propia capacidad que tiene un Gobierno de hacer un plan, y yo le pregunto a usted y me gustaría que me contestara. Yo he visto colgada en la página web del Gobierno actual de España un plan que se llama Plan Más Aguas de la Ministra Narbona. Ese plan Más Aguas no ha pasado por ningún lado y me parece muy legítimo que el Gobierno del señor Zapatero, si tiene una visión distinta de las políticas de aguas, que otro día lo hablaremos, pero en otra Comisión, porque ya no está en la competencia de la suya, evidentemente, pueda plantear las actuaciones que estime oportuno. Y no estoy hablando de la derogación: estoy hablando del plan Más Aguas.

Y la propia Ministra —y concluyo—, la propia Ministra de Fomento, en su ámbito competencial, ha anunciado un plan estratégico de infraestructuras precisamente para septiembre. Eso lo anunció. Habrá que ver si ese plan estratégico es un plan estratégico que surge desde el Ministerio de Fomento, desde el Gobierno, y que tampoco pasa porque, necesariamente, no tiene por qué pasar por el Congreso de los Diputados.

Por tanto, vamos a medir a todo el mundo con el mismo rasero, pero, en cualquier caso, lo importante es exigirle ese grado, ese mismo grado de exigencia y de firmeza, que usted tenía antes y que parece que usted ha olvidado en relación a que ahora son otros los que están al frente de los destinos del Gobierno de España.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar.

A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, don Luciano Alonso.

El señor ALONSO ALONSO

—Gracias, señora Presidenta. Gracias, Consejera.

Decimos todos, y decimos bien, que las infraestructuras vertebran y cohesionan un territorio, que crean desarrollo económico y que mejoran la prestación de servicios a los ciudadanos en su calidad de vida.

Por tanto, estamos ante uno de los grandes retos de todos y cada uno de los Gobiernos, de muchas ilusiones y de muchas esperanzas, por lo que suponen y por lo que se necesitan. Pero, haciendo más las palabras de Milan Kundera cuando dice que «tener conciencia de un acto no es pensarlo, sino sentirlo», tengo una sensación, de las distintas intervenciones que he escuchado y que he leído al señor Ramos Aznar, que él quisiera que lo que piensa de los ocho años de los Gobiernos de José María Aznar fueran las hermosas realidades que sintieran todos y cada uno de los andaluces y de las andaluzas. Y lo digo desde la perspectiva en que tiene un curioso modo de enjuiciar siempre las obras realizadas por los Gobiernos del PP. Así, cuando habla de la autovía Córdoba-Antequera, suma siempre, a los kilómetros en servicio, los de ejecución y los que están en proyecto.

Permitame que me detenga en este ejemplo. Para el señor Ramos Aznar, el 68% de la autovía piensa él que está hecho, y los ciudadanos andaluces sienten eso que llamamos, en la jerga política, que para uso y disfrute sólo están 27'3. Lo mismo ocurre con la autovía de La Plata, que vuelve a pensar que lo que está en servicio, 21'6, más lo que está en ejecución, 18'1, más el 23'1 del proyecto, viene a ser el 67% de todo el proyecto, y lo que los andaluces sienten que

usan y disfrutan sólo es el 21'6. Le podría hablar así de la Cádiz-Algeciras, de la Granada-Motril, de la Linares-Albacete, etcétera, etcétera.

Igual ocurre con lo del PIF, al que usted le concede un valor de dos más, y que yo recuerde, el que esté colgado en una página web no significa que haya pasado ni siquiera por el Consejo de Gobierno.

Pero no me voy a detener a contestarle a lo del PIF. Sí voy a decirle con absoluta sinceridad que me sorprender el modo de plantear hoy su intervención. Y digo que me sorprende porque que más hubiéramos querido nosotros que tener una relación fluida, concreta, ágil y de compromiso de los Gobiernos de José María Aznar con esta tierra.

Fijense un detalle: lo que, en el año 2003, en el aeropuerto de Barajas invirtió su Gobierno, el Gobierno del señor Álvarez Cascos, es lo mismo que cuesta el Ave Córdoba-Málaga, y lo que se ha invertido en la ampliación del aeropuerto de Barajas, con todo eso se hubiera hecho la comunicación por Ave de toda Andalucía.

Por cierto, le recuerdo que fue desde la Junta de Andalucía y desde el Partido Socialista, en lo que nos vimos acompañados por el Partido Andalucista y por Izquierda Unida, quienes le arrancaron a José María Aznar el Ave Córdoba-Málaga. Recordamos muy bien, en Málaga, una Semana Santa triste donde el entonces Presidente del Gobierno nos decía que si queríamos un Ave para cada municipio. Pues bien, se hizo con el silencio de todos ustedes, con el silencio del PP de Andalucía.

Y, ya que hablamos de la Costa del Sol y hablamos del turismo, permítanme que me centre en una zona que conozco bien. Podríamos coger cualquiera de las otras nueve zonas importantes que hay en esta Comunidad Autónoma, pero me voy a quedar con una porque vivo en ella, la amo y hacemos un esfuerzo desde el Gobierno andaluz y hacemos un esfuerzo desde el Gobierno socialista para que la calidad y la diversidad sean elementos atrayentes, para que vengan más turistas —sirva el dato de que, en el 2003, hubo ocho millones de visitantes—, y digo que se ha hecho un esfuerzo del Gobierno andaluz, porque le sonarán al señor Ramos Aznar palabras como Picasso, hipódromos, escuela de hostelería, etcétera.

Pues bien, la gran tragedia ahora mismo de esa Costa del Sol, o como pueden ser de los otros grandes centros, es que en ocho años no se ha hecho nada. Les voy a poner algunos ejemplos concretos:

Hiperronda de Málaga, 22 de septiembre de 1999, Ministro de Fomento: don Rafael Arias Salgado. El Gobierno saca a concurso, 420 millones, el estudio de la segunda circunvalación que estará construida en el año 2005. El Alcalde de Málaga, el popular don Francisco de la Torre, el 12 de septiembre del 2002 insta a Cascos para que ejecute la hiperronda. Hoy, aquí y ahora, no se ha hecho nada de la hiperronda.

Aeropuerto de Málaga: «La segunda pista llegará con un lustro de retraso respecto a las necesidades

del aeropuerto de Málaga. Expertos dicen que será necesario entre 2007 y 2008, pero tal y como va el proyecto no estará hasta e 2013», «las expropiaciones empezaron en 1995, pero se pararon». Ese aeropuerto tuvo el año pasado nada más y nada menos que 11.500.000 usuarios, ni se amplió la segunda pista, ni se amplió tampoco la ampliación, y nos hemos quedado con los 66 mostradores que teníamos en el año 1992. ¿Qué hemos hecho en esta fecha? Nada de nada.

Hay un sitio extraordinariamente llamativo y que es santo y seña del turismo en Costa del Sol: Marbella. Pues bien, usted lo conocerá muy bien porque afecta también a la circulación con la provincia de Cádiz: el soterramiento de San Pedro. El soterramiento de San Pedro bloquea absolutamente esa zona privilegiada que es Marbella. El Gobierno del PP nos dijo que teníamos que hacer una modificación puntual de elementos del Plan General de Ordenación Urbana de Marbella para acometer esa importante infraestructura. Le dijimos que se podría declarar por interés general porque, a escasos metros de ese atasco monumental que existe cada día, se había dado por interés general para la autopista de peaje.

Bien. El Presidente de la Junta, viendo que pasaban los meses, los años, acudió al Defensor del Pueblo a nivel nacional y dijo que se sometería al dictado de lo que él dijera. El Defensor del Pueblo, don Enrique Múgica, dijo que se podría efectuar perfectamente la obra porque se podría declarar de interés general.

Podría hablarle del tren de cercanías Málaga-Fuengirola. ¿Sabe usted lo único que se hizo, uno de los trenes más rentables de este país? Se pusieron dos traviesas, y si no fuera porque es doloroso, puesto que no se ha hecho nada de nada durante estos ocho años, le diría que esas dos traviesas se hicieron con un mapa antiguo. De modo que, si se hubiera podido, se hubiera efectuado, algunas de las zonas de ese recorrido estaban ya edificadas. No voy a hablar de la llegada del Ave a Málaga, cuyo término final se ha hecho hace pocos días.

Digámoslo claramente: hemos pasado ocho años de sequía, de abandono, hemos pasado ocho años de discriminación; se ha dicho antes, con palabras más hermosas que las mías por parte de la Consejera, que no se ha llegado a una inversión del 11%, a pesar de ser nivel de grado uno. Y yo le digo, señor Ramos Aznar, que nosotros estamos absolutamente convencidos de que se empieza una nueva etapa, de que los andaluces han apostado por una forma diferente de hacer política, una política de compromiso, que en cuatro meses nos ha llevado a solucionar temas aparcados durante ocho años. Si no le ha convencido esa intervención de la Consejera, si no le ha convencido esa intervención del Gobierno de la Nación en los desbloqueos de los grandes temas, me temo que viene a esta Comisión con los mismos sentimientos que tuvieron antes: el decir no a Andalucía, el no aceptar la parte de verdad que hay en los demás, el no aceptar el diálogo como fórmula siempre ilusionante

y gozosa para cambiar la realidad de Andalucía, que es el único compromiso que tiene este Grupo y que tiene el Gobierno que preside Manuel Chaves.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Alonso.

A continuación tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señora Presidenta.

Agradecer las intervenciones de ambos Grupos, puesto que en el debate de las infraestructuras siempre son importantes las distintas percepciones de la realidad, pero lo que sí quería comentar y detenerme quizá un poquito más es en la intervención del señor Ramos Aznar porque creo que hay unos elementos confusos en su intervención y me gustaría ponerlos sobre el tapete para seguir discutiéndolos, por supuesto.

Toma como referencia el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, lo cual me parece lo lógico, porque es el único plan aprobado y, como dice usted, obliga a que sea la oposición de la Junta de Andalucía, porque fue acordado con los interlocutores sociales, además aprobado por el Gobierno andaluz y presentado en este Parlamento. Pero le digo más: es que el Plan Director de Infraestructuras fue acordado con la Administración central. No se me ha ocurrido a mí decir lo que está en los compromisos del 2003, no se me ha ocurrido a mí, señor Ramos Aznar, fue el Gobierno de la Nación, presidido por el señor Aznar, en la primera legislatura, que en 1997 comprometió, en el proceso de elaboración del PDIA, representantes de la Administración central comprometieron estos calendarios. El foro de discusión, y lo puede preguntar a cualquier miembro de ese foro, de la Comisión de Seguimiento, forman parte la Administración central, la Administración autonómica, las centrales sindicales y la patronal; todas las Administraciones implicadas están presentes en la Comisión de Seguimiento, y cuando se estableció y se acordó este plan, porque este plan tenía una función para nosotros vital, que era la referencia del nuevo marco comunitario de apoyo, que a su vez debía aprobar el Ministro de Economía y mandarlo a Bruselas. Por lo tanto, se hizo de forma consensuada, porque estaba orientado a esa aprobación. Yo no inventé los plazos, señorita, se lo aseguro, primero porque yo no era Consejera en el año 1997, cuando se inició, ni en el año 1999, cuando se aprobó, sino que lo único que he hecho es exigir su cumplimiento, procurar el cumplimiento de la parte que corresponde a la Junta de Andalucía. Y hemos debatido en numerosas

ocasiones, pues, cada una de las infraestructuras, en qué estado se encuentra.

Y, por supuesto, decirle que siguen en pie todos los compromisos que figuran en ese Plan Infraestructuras y que vinculan al Gobierno de la Nación. Evidentemente, los compromisos del Grupo A, como usted dice, que son las infraestructuras que se han ido demandando al Gobierno de la Nación, anterior, y por supuesto a éste, porque es que no hay duda de que son las que tienen los mayores atascos, el mayor nivel de concentración de accidentes de vehículos, las que están dificultando el desarrollo, no son otras que las mismas, y tenían que estar en servicio en 2003, en 2003, en 2003. A la Junta se le ponían dos deberes: la A-92 hasta Almería, que está, por supuesto, y de la 381 está en servicio, en servicio, el 85%. De la 381 está ahora mismo en servicio el 85%, igual que la 340. En la 340 —y usted es de Cádiz y lo sabe—, el Gobierno de la Nación, que tenía que ejecutar una infraestructura paralela de igual dimensión, ha puesto en servicio ocho kilómetros, ocho kilómetros, la variante de Chiclana.

Mire, yo ¿qué quiere que le haga? No se ha cumplido ninguno de los compromisos que ponía el Gobierno de la Nación anterior como prioridad A en el Plan de Infraestructuras de Andalucía y que se mandó así a los Fondos Estructurales. Claro, si es que se comprende perfectamente porque ustedes ni siquiera han ejecutado los Fondos Estructurales. Es que se han quedado en el 46% de la ejecución de los Fondos Estructurales. Es que salen las cuentas, es que sale el tema, es que sale, es que canta. Claro, si ésa fue la reivindicación que ha hecho, y yo personalmente, como Consejera, tuve el honor de ser Consejera de Obras Públicas en la anterior legislatura, y también voy a serlo en ésta, le voy a contar exactamente todas las peticiones que, en reiteradas ocasiones, y en qué momentos... Porque si usted tiene el documento de abril de 2002, del ferrocarril, me imagino que habrán tenido la amabilidad de facilitarles los cuatro documentos que, a lo largo de la anterior legislatura, se han presentado como temas importantísimos de Andalucía al Gobierno de la Nación, al Ministro Cascos, en unos casos yo y en otros casos, lógicamente, el propio Presidente de la Junta de Andalucía. Y me remito a fechas: Primera reunión con el Ministro, exactamente en julio de 2000, julio de 2000, petición, y coincidencia, de que se iban a hacer las cuatro autopistas. Perdón, las cuatro autovías, las cuatro. Perdón, las seis autovías, es decir, Ayamonte-Huelva, Córdoba-Antequera, Ruta de la Plata, Granada-Motril, Linares-Albacete y la del Mediterráneo.

Siguiente tema. Conexiones de alta velocidad, que dejamos pendiente el tema para concretarlo en una discusión posterior, pero se compromete a todas las conexiones andaluzas y, por supuesto, a desarrollar el Córdoba-Málaga.

Las actuaciones en las grandes ciudades. La especial mención al caso de Almería. Para Almería-2005, todas las inversiones necesarias en relación a Almería-2005, y también todo lo relativo al Campo de Gibraltar y a

poner en el punto de mira privilegiado al puerto de Algeciras, así como analizar una solución para el peaje de Sevilla-Cádiz. Ésta fue la primera reunión con el Ministro Cascos.

Bien, de todos estos temas, sabe usted exactamente en qué situación se encuentran después de cuatro años. Desgraciadamente, desgraciadamente, el Gobierno andaluz tiene que pedir exactamente lo mismo; qué más quisiera yo que poder pedir otras cosas. Eso es lo que me gustaría, abrir una nueva etapa reivindicando nuevas cosas porque ya están cumplidas. El problema es que los compromisos que tenían que estar, según nuestro Plan de Infraestructuras para el 2003, en servicio, ni se han ejecutado los fondos, sí ha habido una distracción de fondos a otras Comunidades Autónomas, no hemos tenido ni un 5% de inversión del Fondo de Cohesión, y están sin poner en servicio. Ése es el gran problema, ése es el gran problema.

Pero es que esta misma discusión se planteó por el Presidente al Ministro de Fomento, hubo después otra reunión, que usted tiene la documentación, y después haré referencia en el tema ferroviario, en abril de 2002, y la reunión del Presidente en octubre del 2003, nuevamente intentando un acuerdo, cerrar un acuerdo sobre las autovías, sobre todas ellas, sobre las conexiones de alta velocidad, sobre el eje ferroviario transversal, ofreciendo un convenio sobre el peaje de Cádiz.

Nuevamente estamos donde estábamos, desgraciadamente, señor Ramos Aznar, estamos donde estábamos. ¿Qué situación hay a día de hoy? ¿Qué compromisos hay a día de hoy? Pues mire, lo que puedo decirle es que, simplemente, en los cien primeros días de Gobierno socialista, se han superado los grandes caballos de batalla de toda la legislatura, en cuanto a compromiso de comunicaciones viarias y ferroviarias, en cuanto a acuerdo del eje ferroviario transversal, en cuanto a financiación de la Administración central en los metros, en cuanto a resolución de una vía de gran capacidad entre Cádiz y Sevilla.

Usted se ha referido, en concreto, al documento del ferrocarril. Efectivamente, en el año 2002 llevé un documento, y además como está por escrito, no hay ningún problema, definiendo un horizonte temporal para las conexiones, que decía: «Los Fondos Estructurales asignados a Andalucía con el horizonte temporal 2007-2010». Años 2007-2010; lo verá ahí en el documento, que es lo primero que dice. Pero uno de los temas clave que planteábamos al Ministro en el tema ferroviario es que había que solucionar el eje ferroviario transversal. No le cuento cómo terminó la anterior legislatura. Nos llevaron a los tribunales, criminalizando a la Junta por querer hacer el eje ferroviario transversal. Por Dios, es que ésta fue la situación, es que ésta fue la situación. Entonces, ¿en qué situación nos encontramos ahora?

Pues, mire, simplemente, en esos cien días de Gobierno los temas que considerábamos prioritarios se han resuelto, están encauzados y, además, hay un compromiso claro del Gobierno de la Nación por

la ejecución de los mismos. Es decir, que las prioridades A siguen siendo prioridades A. Desgraciadamente las prioridades A siguen siendo prioridades A, porque tenían que estar en 2002 hechas, y todavía no están hechas. Esto es lo que yo le puedo decir, desgraciadamente.

Bien, yo creo que el tema que usted ha planteado como otro debate, otro debate es el tema de la planificación, el tema de la planificación. Mire, yo he procurado, a pesar de su pregunta... Y usted pregunta por el plan, por el PIT, me imagino. Es que no sé a qué versión, no sabía a qué versión es refería, porque el PIT es un documento... Éste, no sé si refería usted a éste, éste, no sé si refería usted a éste en su comparecencia. El problema era que éste era de octubre de 2003, octubre de 2003.

Bien. ¿Qué pasa? ¿Por qué es necesario un plan que sea acordado y aprobado por un Consejo de Ministros o un Consejo de Gobierno? Para saber a qué documento nos estamos refiriendo. Lo que hemos tenido en estos cuatro años son distintas versiones, según el momento, según las circunstancias: no sabíamos nunca a qué atenernos.

Lo que le puedo decir, lo que hay actualmente, es el PDIA de Andalucía, aprobado por el Consejo de Gobierno en 1999, que establece las inversiones del Estado al 2007. Aprobado por el Consejo de Ministros sabe usted que existe el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, que contempla las mismas infraestructuras, las mismas, las que son prioridad A en el PDIA, las mismas. En esta legislatura no ha habido ningún documento aprobado por el Consejo de Ministros por parte del Gobierno del Partido Popular. Ha habido una comparecencia del Ministro en el Senado, en septiembre del año 2000, con una exposición genérica, un listado de inversiones por Comunidades Autónomas, que básicamente coinciden nuevamente con el listado del PDIA, y con un cuadro financiero que para Andalucía no llegaba al 10% del total regionalizado y al 7% del total de las inversiones del Estado.

Un segundo documento, el Plan Ferroviario, de enero de 2001, que no continúa su tramitación, no sabemos por qué, probablemente porque le faltaba el 40% de financiación. O sea, se lanza un gran plan sin financiación; por lo tanto, no continúa su tramitación.

A mediados de 2001 presenta un documento, en rueda de prensa, del PIT, pero que luego ha ido cambiando completamente, y, como le digo, la última versión ya es de octubre, que nada tiene que ver con el que se presenta a mediados de 2001.

Por lo tanto, yo entiendo que, hasta tanto no exista un nuevo Plan de Infraestructuras del Estado, aprobado por el Consejo de Ministros, que es el que determina la fuente de financiación, y hay un compromiso y sabemos de qué estamos hablando, al plan al que hay que hacer referencia es al Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, donde están, precisamente, las prioridades. Las exigencias del Gobierno de la Junta de Andalucía, como le digo, desgraciadamente, son

las mismas que se plantearon al Partido Popular, se concretaron en la primera reunión del Presidente de la Junta con la Ministra de Fomento, y se refieren a que lo prioritario, lo prioritario para ejecutar y poner en servicio en esta legislatura son, precisamente, los compromisos que en el Plan Director de Infraestructura figuran como compromiso, o prioridad A, que están sin poner en servicio, además de abordar el eje ferroviario transversal, además de abordar la financiación de los metros andaluces y además de abordar lo que es la liberación del peaje entre Cádiz y Jerez, así como la duplicación de Jerez-Sevilla.

Esto es, en líneas generales, lo que le puedo decir en estos momentos, tras su primera intervención.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación, vamos a pasar al turno de posicionamiento de los Grupos, para lo cual tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Partido Popular Andalucista, el señor don Antonio Ortega García.

El señor ORTEGA GARCÍA

—Muchas gracias. Ya sé que soy muy popular; lo noto cuando voy por la calle, la gente me saluda... Pero todavía sólo somos Grupo Andalucista, Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Perdón.

El señor ORTEGA GARCÍA

—Muchas gracias.

Permítame que le diga una cosa, sin abusar mucho del tiempo.

Siendo yo estudiante, ¿verdad?, me encargaron leer la *Crítica de la razón pura*, de Kant, y le puedo asegurar a sus señorías que salí con una tremenda depresión, porque no entendí nada. A punto de tirar la toalla, al considerarme incapacitado para poder continuar mis actividades como estudiante, hablé con mi profesor de Filosofía, que me dio mucho ánimo y me dijo: «No te preocupes. Seguramente, él mismo tampoco ha entendido lo que ha escrito». Con lo cual esto me supuso ya, pues poder superar una sensación de depresión tremenda, que es la misma que tengo ahora mismo, la misma sensación de depresión. Porque, claro, escucho al Partido Popular y al Partido Socialista, a la Consejera, y al Grupo Popular, y veo que esto no tiene remedio. Esto no tiene remedio, porque hace veinte años, veintidós años que se empezó la A-92, y se ha terminado a los veinte años, y eso era una obra competencia exclusiva de la Junta de Andalucía, no creo yo que eso sea culpa

del señor Aznar. Y veo que Los Barrios-Jerez no se termina, y no sé cuántos años llevamos haciendo esa autovía para comunicar el aeropuerto de Algeciras con la autovía.

Luego, pues, observo que hemos llegado a un acuerdo muy ventajoso para Andalucía en cuanto al compromiso electoral que contrae el Partido Socialista en la liberalización del peaje, y el compromiso es que el Gobierno del Estado, de España, no se opone a que la Junta pague. Eso está muy bien, es un buen compromiso, y a cambio de no oponerse a que la Junta pague, pues, dice que, algún día, no se sabe cuándo, hará el desdoble del resto de la Carretera Nacional IV.

Yo, sinceramente, creo que aquí se tarda demasiado, aquí se tarda mucho, se tarda... Llevamos, y no exagero ni un solo pelo, llevamos más de treinta años haciendo la autovía Bailén-Motril, más de treinta años. Vivía el caimán, llegó la democracia, entró el Gobierno de la UCD, después el Gobierno del amigo, del señor González, después el Gobierno del señor Aznar, después, ahora, el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. Mire, treinta años haciendo la autovía Bailén-Motril y no se hace, no se hace. ¿Y qué es lo que ocurre? Pues que uno llega a pensar que aquí hay un problema, y que el problema, evidentemente, a lo mejor no está ni en el PP ni en el PSOE: a lo mejor el problema está en que ni PP ni PSOE se toman en serio la importancia de las infraestructuras para Andalucía.

Y el no tener esas infraestructuras nos obligó, nos llevó y nos condenó a un retraso en el siglo XX tremendo, y ahora, en el siglo XXI, tenemos una cantidad de infraestructuras que serían necesarias para que podamos competir en el marco económico que nos queda, porque estamos viendo que nuestro tejido industrial se desvanece y cae, y el único marco que nos va quedando, esas infraestructuras, es necesario, y mucho me temo que aquí sólo escuchemos palabras.

Sinceramente, yo creo que hoy le hemos hecho un flaco favor a los intereses de Andalucía. Y le hemos hecho un flaco favor porque aquí no tenemos que venir a que ustedes ajusten sus cuentas: sus cuentas electorales ya las ha ajustado el pueblo, y ya ha puesto a cada uno donde cree que debería de ponerlo.

Aquí deberíamos de venir, entre todos, a ver si somos capaces no de tantos compromisos, que luego no nos llevan a ningún sitio, sino, entre todos, a ver si somos capaces de hacer algo por esta tierra que necesita a gritos menos propaganda, menos publicidad, menos papeles, menos planes y más kilómetros de autovía. Eso es lo que necesita. Y mejores infraestructuras.

Señora Consejera, perdón si usted lo ha dicho —yo es que he llegado algún minuto tarde—. Yo no sé si usted se ha referido, por ejemplo, a las infraestructuras o a la necesidad del agua, a las infraestructuras hidráulicas; no le oído nada. Pero probablemente usted lo haya dicho, o se vea después. Yo no lo sé. Pero, en cualquier caso, no he oído nada y me parece que es

otra de las infraestructuras necesarias para el agua. ¿Ah? ¿Que ya está en Medio Ambiente? Perdón, es que uno se vuelve aquí un poco loco, ¿no? De tanto leer a Kant, efectivamente.

Yo creo —y termino—, con todos los respetos, que la conclusión que yo saco de esta comparecencia, señora Consejera, es que hay que viajar más..., perdón, que hay que leer más y viajar menos, porque, si yo me leo los planes del Gobierno central, los planes de la Junta de Andalucía, los proyectos, me voy encantado de aquí; pero como probablemente coja un coche y tenga que circular por Andalucía, mi sensación va a ser la contraria.

Conclusión: hay que leer más y viajar menos, porque, si leemos más, nuestra comunicación y nuestra infraestructura son mejores, y si viajamos son las que son, y las que son no son ni de la primera ni de la segunda modernización: están muy cerca de no llegar ni siquiera a las necesidades reales de un pueblo que tiene que aspirar no sólo a crecer, que, evidentemente, hemos crecido, sino a no seguir siendo el último pueblo del concierto de los pueblos de España.

Y una cosa de camino: ya que usted insiste tanto en que el único que está terminado es el Ave... Por cierto, el Ave tiene dos sentidos: Sevilla-Córdoba-Madrid, Madrid-Córdoba-Sevilla. Hay también un escritor, que es duro de leer, que es Sigmund Freud, que habla de *lapsus linguae*. Es decir, cuando uno habla del Ave Madrid-Córdoba-Sevilla, parece que se sabe mejor dónde tiene la cabeza, dónde empiezan sus ideas: ¿En Madrid o en Sevilla? Es igual que cómo se ordenan los trenes, y los trenes se ordenan: cuando uno sale desde Madrid, enseguida está el club, y cuando sale de Sevilla, lo último que está es el club, porque es lo primero que llega a Madrid. Eso que parece que no tiene ningún...

[*Rumores.*]

La señora PRESIDENTA

—Señor Ortega, por favor, debe usted ir terminando.

El señor ORTEGA GARCÍA

—Sí, termino.

¿Qué quiero decir? Que, ya que ése es el único que está terminado, a ver si conseguimos, para el trayecto Córdoba-Sevilla o el trayecto Sevilla-Córdoba, las mínimas condiciones que el que se tiene para Madrid-Ciudad Real, Ciudad Real-Madrid. Si conseguimos lo mismo, pues también habremos dado un salto importante en los beneficios y en los intereses de Andalucía.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ortega.

Y discúlpeme usted el lapsus o el cóctel que he hecho con su Grupo y el Grupo Popular.

A continuación vamos a dar la palabra al señor don Ignacio García Rodríguez, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Muchas gracias.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, quisiera empezar reconociendo una cierta coincidencia con su diagnóstico, aunque entendía que esta comparecencia no tenía como objetivo fundamental lo que ya sabemos, el diagnóstico, sino la expresión de unos compromisos firmes del Gobierno central con Andalucía.

Mi coincidencia se basa —digo parcial, efectivamente— en que podemos observar un cierto agotamiento en la marcha que se había tomado en las inversiones de infraestructuras en Andalucía. Pero ya empiezo a discrepar con usted, porque ese agotamiento nosotros lo situamos en el propio año 1992. Es decir, aquí se hizo un cierto esfuerzo con muchas características de superficialidad, más que de realidad, pero se hizo, en el año 1992, y ya, en el año 1992, se paró porque se decía algo así como que Andalucía ya tenía bastante, con lo cual, lo que pudo suponer de incorporación, hasta cierto punto, a un cierto nivel de infraestructuras, hemos vuelto a retroceder desde el año 1992 hasta la fecha, y, desde luego, se ha producido una desaceleración en la inversión y, sobre todo, en la apreciación de infraestructuras por cualquiera que venga, que viaje por Andalucía, en comparación con otras Comunidades Autónomas, como podrían ser Galicia, Asturias, etcétera. Cito Galicia y Asturias por ser Comunidades de una orografía muy complicada, donde, realmente, sí son apreciables mejoras que, lamentablemente, no se están apreciando en Andalucía. Y, repito, esto lo podemos observar desde el año 1992.

Por tanto, no es responsabilidad de un único partido, aunque sí es cierto que los últimos ocho años, en ese sentido, han sido bastante nefastos.

La comparecencia se supone que tiene que ser para expresar los compromisos que tiene el Gobierno central con la Junta de Andalucía, y nosotros lo que hemos apreciado en su expresión es más bien una relación de objetivos que todos podemos compartir, y que permítanos, sinceramente, expresar nuestra duda sobre el que todos esos objetivos que usted ha expresado se incluyan realmente, en este momento, como compromiso del Gobierno central con Andalucía.

Usted ha hablado, incluso, de la conexión ferroviaria entre las dos bahías, cosa que entendemos un proyecto de suma importancia —me refiero a la bahía de Cádiz y la bahía de Algeciras, evidente-

mente—, y, sin embargo, nos da la sensación de que lo dice usted con tan poca fuerza y tan poco convencimiento que a lo que se limita prácticamente es a leer un catálogo, pero que realmente no hay en este momento ningún compromiso, por ejemplo, respecto a esa infraestructura por parte del Gobierno central.

Creo que estamos a la espera de un documento importante, algo así como un nuevo plan de infraestructuras, creo recordar que a partir del mes de noviembre, y ahí lo veremos; digamos que le otorgamos el beneficio de la duda. Pero, a la vez que le otorgamos el beneficio de la duda, tenemos que expresar nuestra duda también de que ahí se incorpore todo lo que usted ha dicho, entre otras cosas porque serían inclusiones y cambios bastantes bruscos respecto al plan de infraestructuras vigente, que todavía le quedan tres años de vigencia —hasta 2007—, y que, realmente, bueno, estamos en un grado de cumplimiento, yo diría, bastante escaso en términos generales y, bueno, a lo mejor este plan, que se elabora para noviembre, o que se va a presentar en noviembre, lo que viene es a recoger todo lo que no se ha hecho. Y, bueno, largo me lo fiáis en un plazo de diez años, ¿no?

Lo que ocurre es que en muchos sentidos Andalucía no puede esperar diez años, porque, efectivamente, su competitividad y la facilidad de su comunicación, la calidad de su comunicación con otras zonas del Estado y con la propia Europa se resienten ya hasta un punto que el diferencial de desarrollo podría alcanzar niveles de irrecuperabilidad.

Por tanto, yo le quiero expresar en nombre de mi Grupo que, primero, estamos expectantes de que realmente ese plan de infraestructuras de noviembre incluya todo eso que usted ha dicho, que, efectivamente, son objetivos reconocidos por todos; segundo, nos gustaría ver una concreción en plazos y en inversiones, de cuya carencia últimamente adolecen todos los documentos, o muchos de los documentos, que se presentan o que se relacionan en relación con las infraestructuras, y nos gustaría, sobre todo, ver más fuerza en la Junta de Andalucía en esta reivindicación; que, insisto, no se la hemos visto ni como fuerza ni como compromiso en la enumeración de esos objetivos.

¿Cómo se está reivindicando esto ante el Gobierno central? ¿Qué está haciendo realmente la Junta para arrancar estos compromisos? ¿Es suficiente una conversación de sofá entre la señora Ministra de Fomento, antigua Consejera del Gobierno de la Junta, y el Presidente de la Junta? ¿Eso tiene base suficiente como para que en estos momentos se pueda garantizar la inclusión de esos compromisos? ¿Está usted, señora Consejera, en condiciones de afirmar con rotundidad, aquí y ahora, que todo lo que usted ha dicho se va a incluir en ese plan de infraestructuras de 1997? ¿O es simplemente una reivindicación que se hace al Gobierno a la espera de lo que responda? Y, a partir de ahí, nos gustaría hacer algún comentario puntual sobre alguna cosa...

La señora PRESIDENTA

—Sí, señor García, pero debe usted ir terminando ¿eh?

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Voy terminando. Muy rápidamente.

Evidentemente, aún nos duele la herida del peaje de la autopista, de la A-4, Sevilla-Puerto Real, y, en este sentido, pues, también nos empezamos a preguntar cuándo la Junta va a liberar el peaje que va de Jerez a Cádiz, porque eso iba a ser de manera inmediata, y, transcurridos seis meses, no se sabe nada.

No podemos olvidar el recordarle que eso no supone cumplir la promesa, porque el desdoblamiento de la Nacional IV, teniendo en cuenta que hasta donde sabemos no hay ni siquiera estudio informativo previo, pues estamos hablando de diez años de ejecución, entorno a los diez años, lo cual, evidentemente, lleva la cuestión a coincidir casi con la finalización de la concesión a autopistas Aumar.

En segundo lugar, nos gustaría más concreción en una serie de proyectos: Algeciras-Bobadilla —enlace ferroviario—, conexión de las dos bahías y, sobre todo, en este momento, también nos preocupa la situación del segundo puente de acceso a Cádiz, el tercer acceso a Cádiz, segundo puente sobre la bahía, donde, como usted sabe, en este momento se plantean incluso discrepancias sobre el tratado y el diseño del puente. Nosotros hemos presentado una propuesta —no sé si tendremos oportunidad de verla alguna vez— de que se cree un grupo de trabajo, impulsado desde la Junta, para determinar incluso sus efectos sobre Astilleros, el trazado ideal, etcétera, etcétera.

Y, finalmente, porque veo que me queda poco tiempo, hay un proyecto de Estado, del que nosotros vamos a insistir mucho —y hablo de Estado porque tiene carácter europeo—, que es la conexión a través de El Estrecho, y a la que usted no ha hecho alusión siquiera. Nos gustaría, por lo menos, contemplar en ese futuro plan de infraestructuras y como compromiso de la Junta, nos gustaría contemplar, al menos, que se empezase a estudiar o se empezase a hablar de proyectos, o se empezase, por lo menos, a mover un tema que parece de esos temas arqueológicos que se tienen en museos de las escuelas de caminos, bueno, para que lo vean los estudiantes.

En definitiva, le demandamos, después de esta comparecencia, mucha más fuerza, mucha más concreción en los compromisos, más fuerza reivindicativa. Y permítasenos terminar con una breve reflexión sobre el modelo de Estado:

Lo que ha ocurrido en Andalucía ha sido una asimetría, en la práctica, en las inversiones. Esperemos que lo que salga de las futuras reformas, tanto constitucionales como estatutarias, no se traduzca en una nueva asimetría o en una nueva diferenciación o división de España en autonomías de primera y de segunda. Pero es que lo mismo cabe decir con respecto a la

organización comarcal del territorio andaluz, donde, lamentablemente, las desigualdades territoriales son de tal calibre que en materia de infraestructuras se puede seguir hablando de comarcas de primera y comarcas de segunda.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez. Tiene la palabra el señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señora Presidenta.

Una alusión a la intervención del señor Alonso, portavoz del Partido Socialista. Evidentemente, en política yo estoy dispuesto a admitir todo lo que usted quiera decir en defensa de los intereses del partido que usted representa; lo único —y eso sí se lo digo— es que me parece que lo que no cabe en su intervención es lo que subyace en el fondo, que es una distinción entre los que quieren más o los que quieren menos a Andalucía. Yo creo que, en cualquier caso, señor Alonso, será una cuestión de dicción, será una cuestión de prioridades; pero me parece que entrar en el terreno de que «yo soy más andaluz que tú», me parece que es un terreno políticamente diabólico que yo creo que no debería de practicarse.

Bien. La realidad, señor Alonso, le guste o no le guste, es que ese PIB, que usted ahora no quiere reconocer, de 2000-2007, pues ni más ni menos ha comprometido esfuerzos de inversión para Andalucía por importe de más de doce mil trescientos ochenta y siete millones de euros, le guste o no le guste. En materia de ferrocarril, 3.900; en materia de carreteras, 5.900; en materia de puertos, 690; en materia de puertos, 1.655, y en materia de correos, 145. Y que, además, esa financiación —y esto lo aprovecho para la señora Consejera— se hace con el 60% con cargo a fondos propios; el 20%, financiación privada —es decir, las concesiones que se han hecho, bien en materia de concesiones de autopistas o bien determinadas obras de carácter portuario que están recogidas y que tienen una explotación por parte del sector privado—, y sólo el 20% de fondos europeos.

Por tanto, plantear ahora cuál va a ser el próximo Marco Comunitario de Apoyo 2007-2013 me parece que es una excusa para un recorte en lo que, sin duda, está significando un cambio sustancial en Andalucía en materia de resolver ese déficit histórico que, sin duda, ha condicionado el progreso y el desarrollo de nuestra tierra.

Decirle al señor Alonso también. Mire, recurrir a los recortes de prensa para hablar de lo que ha incumplido uno... Mire usted, si yo le trajese recortes de prensa de los incumplimientos del Partido Socialista, tendríamos que habilitar otro local, porque no cabrían los recortes de prensa en esta sala —que es amplia— en cuanto

a los miles y miles de incumplimientos que el Partido Socialista ha cometido o ha llevado a cabo en estos largos años de Gobierno en Andalucía y en España. De manera que no vale tampoco comparar qué hizo uno y qué hizo otro en términos iguales, entre otras cosas porque el anterior Gobierno de don Felipe González, pues estuvo catorce años en el Gobierno, y el Gobierno del señor Aznar ha estado ocho años.

En cualquier caso, habla el señor Alonso de problemas puntuales de la provincia que él conoce. Bueno, pues yo... Mire usted, ¿quiere usted que yo le hable de la provincia que yo conozco, que es la de Cádiz? Algunos de los Diputados del Partido Socialista no aparecen ya por la provincia de Cádiz, porque son incapaces de poder aparecer y dar explicaciones a las mentiras, las falacias y los incumplimientos electorales que, a sólo cien días, se han dicho en Cádiz.

¿Quiere usted que le hable del fraude de la liberalización del peaje de la A-4 entre Sevilla y Cádiz, que habla la señora Consejera? De la liberalización del peaje no, de la liberalización de un euro de un peaje de un total de seis euros. ¿Quiere usted que le hable de los astilleros en la provincia de Cádiz? ¿Quiere usted que le hable de la OCM del aceite, del algodón, del tabaco o de la remolacha en la provincia de Cádiz? ¿Quiere usted que le hable del compromiso incumplido del nuevo convenio pesquero con Marruecos en la provincia de Cádiz? ¿O lo que se decía y lo que hacen ahora en relación a la permanencia de buques nucleares, que ahora vienen a docenas al puerto de Gibraltar?

Portanto, me parece que recurrir a esos ejemplos... Ejemplos de esos, desde luego, no estoy dispuesto a recibir. Y, desde luego, en la provincia de Cádiz tienen ustedes el triste récord de haber incumplido, prácticamente en los cien días, más de veinte propuestas electorales que tienen una incidencia muy importante en el conjunto del territorio provincial.

Señora Consejera, al final usted no me da plazos. Yo sí sé cómo están las cosas, yo sí sé cómo hemos dejado nosotros las cosas. Lo que no sé es cómo estarán con ustedes, ni cuándo, y creo que usted tampoco lo sabe o no quiere decirlo. Y yo, sin embargo, sí quiero saberlo. Y por eso le voy a formular una serie de preguntas concretas en relación a que usted me plantee cuáles van a ser las exigencias de su Gobierno.

Mire usted, en la Ruta de la Plata —hablo de carreteras—, hay en servicio 26'5 kilómetros; en ejecución, 18'1 —bueno, en servicio ya hay cuatro más, porque el otro día inauguró la señora Ministra de Fomento un tramo aquí, en Sevilla—, y en proyecto los restantes. ¿Cuándo se va a acabar la Ruta de la Plata? ¿Usted puede comprometer plazos?

En la autovía Córdoba-Málaga, están en servicio 27'3; en ejecución, 48'3, y en proyecto, 23'5. ¿Para cuándo la finalización de la autovía Córdoba-Málaga?

En la autovía Bailén-Granada-Motril se han puesto en servicio 93 kilómetros y en ejecución los restantes 16'5 kilómetros, que están en ejecución.

¿Usted me puede decir para cuándo se compromete o cuándo va a exigir la Junta de Andalucía que esa obra esté en servicio?

En la autovía del Mediterráneo, en la que se han puesto en servicio 117'1 kilómetros de autovía y otros 75'3 kilómetros de autopista; en ejecución, 32'8, y los restantes 63 kilómetros en proyecto, ¿puede usted comprometer un plazo que va a exigir el Gobierno de Andalucía para la culminación de ese proyecto?

En la autovía Cádiz-Algeciras están en servicio 6'7 kilómetros; en ejecución, hasta Vejer, y los 75 restantes, entre Vejer y Algeciras, en fase de estudio informativo. Por cierto, señora Consejera, yo le decía a usted en su intervención que a usted le llevaban doce años para hacer la A-389, y usted decía: «Los mismos que ustedes para la carretera nacional 340». No es cierto, porque el tramo Vejer-Algeciras no se contemplaba, y, en segundo lugar, algo que usted no dice: que tuvimos que distraer 84 millones de euros del Ministerio de Fomento para pagar las obras de la A-381 que ustedes no pagaban, y, por tanto, no paralizar esa obra.

La señora PRESIDENTA

—Señor Ramos Aznar, tiene usted que ir terminando.

El señor RAMOS AZNAR

—Culmino.

En definitiva, señora Consejera, nosotros hemos invertido en materia de carreteras 2.084 millones de pesetas de las que están en servicio o en construcción; en puertos hemos invertido 675 millones de euros —perdón— que están en servicio o en ejecución; en ferrocarril hemos invertido 1.830 millones de euros, de los que 676 están en servicio y 1.754 en ejecución, y al final eso lo que plantea, ni más ni menos, es definir y cerrar definitivamente ese marco de las infraestructuras dependientes del Estado, que, sin duda —repito y reitero una vez más—, son necesarias para Andalucía y, sin duda, tienen que poner fin a esa situación de déficit.

Pero, de igual manera que desde el Gobierno de Andalucía se planteaba ese ejercicio legítimo —dicho sea de paso—, por parte del Gobierno de Andalucía, de la exigencia y la reivindicación en cuanto a la materialización de esas inversiones que son necesarias para Andalucía, yo le pido, yo le exijo, señora Consejera, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, que sea usted coherente con ese discurso, que sea coherente con esa exposición; que luego en usted no puede valer como excusa el hecho de que ahora haya, a diferencia de antes, una coincidencia de colores políticos en los Gobiernos de España y de Andalucía, porque, en

definitiva, usted no está al servicio de su partido, usted está al servicio de Andalucía, y si antes esa exigencia, esa reivindicación, era necesario hacerla desde Andalucía, según su criterio, exactamente igual tiene que seguir siendo válida esa exigencia al Gobierno actual de la Nación, aunque sea del Partido Socialista.

Y, por tanto, no me hable usted y no plantee usted como posición política del Gobierno —del partido sí lo puede hacer, pero del Gobierno de Andalucía, no— términos como impulso o avance. Siga usted planteando exactamente los mismos términos que planteaba usted en su discurso anterior cuando era otro el Gobierno que había en Madrid, que es la exigencia en la resolución y terminación de esas infraestructuras que, sin duda, condicionan el progreso, el desarrollo y la vertebración de nuestro territorio.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar.
Tiene la palabra, don Ignacio.

El señor ALONSO ALONSO

—Gracias, señora Presidenta.

Señorías, señor Ramos Aznar, he seguido siempre con mucha atención sus intervenciones en el tiempo que llevo en la Cámara, y la verdad es que siempre me ha gustado su tono y su contenido. Esta última le he notado —como se dice aquí— un pelín agrio. Pues, mire usted, yo le voy a recordar lo que nos dijeron los andaluces el 14 de marzo.

Mire usted, al PSOE nos dijeron que gestionábamos bien y que defendíamos los intereses de los andaluces, y a ustedes les dijeron que gestionaban mal para Andalucía y que defendían mal los intereses de los andaluces. Y eso ¿qué consecuencias tuvo? Que ustedes pasaron de tener una diferencia de seis Diputados respecto a nosotros a tener 22 ¿Y eso qué consecuencia tuvo? Que tenemos el Gobierno de la Nación.

Pues bien, yo creía que usted también iba a cambiar el talante de oposición en Andalucía. Y lo primero que he estado esperando en esta intervención es que usted hubiera venido a esta Comisión y hubiera dicho —empezando por hacer algo de autocrítica, porque algo les habrá fallado—, hubiera dicho: «Pido disculpas, porque en ocho años no he tenido ninguna iniciativa parlamentaria consistente en preguntar cuáles eran los compromisos del Gobierno de José María Aznar con esta Comunidad Autónoma». Y no lo ha hecho.

Y pensaba también que esos resultados electorales, señor Aznar, le habían hecho cambiar el modo de oposición, y se alegraría, con este Grupo Parlamentario Socialista, de que, sólo en cuatro meses, el Gobierno

de la Nación nos hubiera pagado los 2.500 millones de euros, que sirven, entre otras cosas, para seguir haciendo infraestructuras que dependen del Gobierno andaluz. Y pensaba que se alegraba de que hubiésemos conseguido, en sólo cuatro meses, la transferencia de la Confederación Hidrográfica del Sur, y pensaba que se alegraba de que se haya comprometido el dinero de los metros para esta tierra.

Hemos pasado de ser una Comunidad que no tenía ni un solo metro a tener el de Sevilla en obras, el de Málaga presto para empezar, y estamos estudiando el tema de Granada. Y hay un compromiso formal del Gobierno de la Nación para financiar el de Sevilla con las características que usted sabe y los de Málaga y Granada al menos con un 33%, que eso es lo que se puso en otras Comunidades Autónomas. Sólo en cuatro meses se ha firmado el soterramiento del Ave Córdoba-Málaga a su llegada a esta ciudad, cosa que no fue capaz de hacer el anterior Gobierno, a pesar de las reiteradas peticiones que hacía el Alcalde de la ciudad de Málaga, el popular Paco de la Torre.

Yo no le he sacado a usted recortes de periódicos. Dígame si le he mentado en alguna de las cosas que le he dicho. Y se lo he puesto a título de ejemplo. No juego a provincianismo, juego a realidades, y juego a hablar de ocho años. Y usted está hablando de cuatro meses. Y le digo que creía que se iba a alegrar de que se estuviera desbloqueando el tema de la ampliación del aeropuerto de Málaga y de la segunda pista. Y creía que se iba a alegrar porque había un cambio de talante en ustedes, porque ya se ha terminado el anteproyecto del soterramiento de San Pedro.

No se alegran. Tienen la sensación de que lo que piensan es la realidad, de que los equivocados somos nosotros y los andaluces. Pues no, señor, no, señor Ramos Aznar.

Hay compromisos; no los voy a repetir, porque han sido bien explicados por la Consejera. Solamente quiero decirle que desde este Grupo Socialista vamos a seguir apoyando al Gobierno de la Junta de Andalucía para que reivindique aquello que consideramos justo con nuestra tierra, como hicimos ayer, como hacemos hoy y como haremos mañana.

Y un ruego para ustedes. Les pido también a ustedes que no permitan jamás que, cuando gobierne —si es que alguna vez gobierna— el PP en Madrid, no permitan lo que han hecho con nuestra tierra durante ocho años. Que no permitan que no se reciba al Presidente de la Junta de Andalucía, que es el representante de todos los andaluces; que no permitan que se cuestione el censo, que son nuestros hijos, los que hemos tenido que pelear para que existan, y que no permitan que ningún representante del Partido Popular, por muy importante que sea, venga a esta tierra, a Andalucía, a decir que aquí hay voto cautivo y que aquí existe miedo, como en otras Comunidades Autónomas. Si eso lo hacen, yo me sentiré más alegre de que este Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero va a representar para los intereses de Andalucía las legítimas aspiraciones y esperanzas que ese 14 de

marzo depositaron en nosotros todos los andaluces y andaluzas.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Alonso.
Tiene la palabra, señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señora Presidenta.

Muy brevemente, porque creo que este tema será tema de debate en sucesivas ocasiones, y simplemente para contestar en esta última intervención a los distintos Grupos parlamentarios.

Agradecer, por supuesto, la intervención de don Antonio Ortega, antiguo miembro del Gobierno, y, por lo tanto, fíjese que, cuando ha dicho «yo recuerdo mi...», creí que iba a decir la última legislatura. Bueno, se ha remitido a una época de estudiante. Bueno.

Quiero decir que hemos tenido ocasión de compartir análisis de necesidades de infraestructuras en la Comunidad Autónoma, él desde una responsabilidad del sector turístico, y ha puesto él de manifiesto en muchísimas ocasiones, pues esas deficiencias del aeropuerto, de las vías de comunicación. Y creo que ha habido siempre una coincidencia y una buena sintonía entre la Consejería que él dirigía y mi departamento, y había siempre una coincidencia básica en todos los planteamientos de cuáles eran las prioridades, y, por supuesto, había también un seguimiento de en qué momento y de qué forma se hicieron determinadas infraestructuras y hasta qué punto habían caído en otro momento determinado.

Por lo tanto, recordar, pues que estamos en esa batalla. Yo creo que más allá de las consideraciones generales que ha podido incorporar en este debate, yo parto del trabajo cotidiano de esos cuatro años, y considero que seguimos en la misma batalla y en la misma disposición para avanzar en las infraestructuras para Andalucía.

Por lo tanto, no voy a entrar en especificaciones; pero sí decirle, señor Ortega, que por parte de esta Consejería vamos a seguir trabajando en estos proyectos que se lanzaron desde su departamento y que priorizaban determinadas infraestructuras, partiendo de la base de la situación actual, y que son, precisamente, las que se han reiterado, las que he reiterado y las que vienen en el Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía.

Por supuesto, cuando dice el tema de los servicios de alta velocidad, comparto su criterio con usted en cuanto a más servicios. Sabe, porque tuve ocasión de presentar en el Consejo de Gobierno el proyecto de comunicación de las capitales entre sí por servicios de alta velocidad, y ése es un tema que tenemos sobre la mesa con Renfe para avanzar en las comunica-

ciones y en la puesta en servicio de alta velocidad o de servicios regionales hasta tanto en cuanto se van realizando las infraestructuras entre las capitales andaluzas. Una de ellas, precisamente, es el sistema de comunicación de lanzadera entre Córdoba y Sevilla. Eso es lo que quería comentarle en términos generales, agradeciéndole su intervención.

También quería agradecer la intervención de Izquierda Unida, por supuesto, en esa coincidencia de diagnósticos. Yo creo que es fácil coincidir y yo creo que todos los Grupos aquí de la Cámara coincidimos en qué es lo que hay que hacer. Yo creo que todos coincidimos. Y específicamente agradezco que usted lo diga en voz alta, porque creo que todos coincidimos en qué es lo que hay que hacer. Usted, además, se atreve a decirlo en voz alta, cosa que lo agradezco. Y entiendo que, en cuanto al grado de ejecución, en cuanto a los ritmos, en cuanto a los problemas de cuándo debe ser una infraestructura prioritaria o no, es donde puede haber alguna discrepancia.

Quiero comentarle, porque usted ha hecho una comparación de dos períodos, que yo tengo todos los datos de las series históricas de inversión —están a su disposición en la Consejería—, y puedo afirmarle que en la puesta en servicio de autovías en Andalucía se ve perfectamente cómo son los períodos y hasta qué fecha es. Es hasta 1996, y también el volumen de inversión se reparte a partir de 1987, que es cuando se entra en la Comunidad Europea: aparecen los Fondos Estructurales y hay un cambio de ciclo económico. Recordarán la gran crisis económica que dura hasta 1985, y se ve perfectamente, en un análisis de un período largo, a partir de 1986, de incorporación de España a la Unión Europea, cómo se produce un cambio cualitativo en la inversión, computando 1987-1995. Esos ocho años son los de mayor inversión de Andalucía, y están a su servicio, por si usted tiene interés, más por, me imagino, por cuestiones ya de información que por el propio debate político, porque, lógicamente, hemos de situarnos en el presente y en el futuro, no en la primera modernización de Andalucía. Pero quería decirle que están a su disposición esos datos.

Habla usted de los compromisos concretos, y creo que ha puesto de manifiesto preocupaciones que son importantes y de largo alcance. Se ha referido al tema del puerto de Algeciras y, fíjese, el tema de Algeciras, para el Gobierno andaluz, para el Presidente de la Junta de Andalucía, ha sido uno de los temas prioritarios que han sido planteados a los distintos Gobiernos del Partido Popular. Y le voy a dar un detalle: el Ministro de Fomento, como Ministro de Fomento, solamente apareció un día por el puerto de Algeciras, porque pasaba por allí un barco, pasaba por allí un barco. Como Vicepresidente lanzó un proyecto integral; como Ministro de Fomento no apareció nunca al puerto de Algeciras. Llamativo, ¿verdad?, el puerto más importante de la Península, el puerto más importante de la Península. Ni siquiera a la inauguración —que al Ministro le gustaba— de las grandes ampliaciones del puerto le pareció importante y adecuado desplazarse

a Algeciras para estar con el sector portuario. Por supuesto, cuando se presentó a la autoridad portuaria y toda la estructura portuaria en Madrid, estuvimos pendientes de su agenda, tiempo y tiempo... No tuvo tiempo. Y, lógicamente, las inversiones del Estado en el entorno de Algeciras han brillado por su ausencia, cosa que es altamente preocupante.

Efectivamente, hay determinadas conexiones que son importantísimas para Algeciras. Una de ellas es, precisamente, la 381, con lo que se solventa lo que es la comunicación terrestre a vía de alta capacidad para conectar el puerto de Algeciras, digamos, con el valle del Guadalquivir y coger ya la estructura central, o sea, el corredor central de la Península, y, como sabe, está ahora mismo ejecutada en un 85%, quedan cinco kilómetros del tramo cinco, por especiales problemas medioambientales, y ya se ha iniciado el tramo cero, que tiene nueve kilómetros, que no hemos podido iniciarlo antes, pendientes de un convenio con la Administración, y la verdad es que hemos estado persiguiendo al Ministro durante tres años y al final hemos decidido que había que abordar esta infraestructura sin esperar más tiempo.

Pero, evidentemente, el tema ferroviario está pendiente. Para la Junta de Andalucía es importante ejecutar lo que es la conexión, mejora de la conexión actual, porque es que ahora mismo es cuando existe la necesidad de comunicación mediante ferrocarril de las mercancías, entrada de las mercancías por ferrocarril hacia lo que es el corredor central. Por lo tanto, es prioritario ejecutar las mejoras y el acondicionamiento de esa vía hasta Bobadilla y, además, hemos conseguido que en un debate en el Parlamento Europeo esa vía se considere como eje transeuropeo hasta Madrid, conectando con el eje de Sines-Madrid-París. Es decir, que, desde nuestro punto de vista, como prioritario es el acondicionamiento de esa vía.

Eso no quiere decir que Algeciras, desde nuestro punto de vista, desde el punto de vista de la ordenación del territorio, no sea un territorio estratégico, de primera magnitud, que requiera nuevas conexiones futuras; pero, lógicamente, tiene un horizonte temporal diferente.

Y enlazo su doble preocupación por la conexión con la otra parte del Estrecho. Quiero decirle que por parte del Ministerio ya hay unos primeros estudios con determinados organismos internacionales, que espero, cuando estén terminados, poder demandar para que nos lo hagan llegar, y, en relación con ese enlace futuro con el norte de África, la Junta de Andalucía hizo el estudio de viabilidad de la conexión de las dos bahías. Es decir, en el momento en que se plantee la ejecución de la conexión del estrecho de Gibraltar, Algeciras necesitará no solamente la conexión interior de Bobadilla, que creemos que es la prioritaria, sino nuevas comunicaciones ferroviarias a través de la conexión de las dos bahías y también a través del Mediterráneo. Pero quiero decirles que supone distintos, digamos, horizontes temporales, lógicamente, por la dificultad que tiene el tema del Estrecho, y nos planteamos en el cuarto plazo,

que es lo que están planteando todas las empresas, todas las autoridades y todos los organismos ahora mismo en la bahía de Algeciras, la necesidad de mejora de la vía actual existente, y que ha sido, precisamente, el caballo de batalla en toda la discusión de la redes transeuropeas en el debate europeo, tanto en el Consejo de Ministros, que el Ministro Cascos tampoco lo consideró importante —por lo tanto, no lo incluyó—, y que conseguimos a través del Grupo Socialista incluirlo en el Parlamento Europeo.

También ha planteado usted —disculpe si no le contesto todo— algunas cuestiones en relación a cómo está planteando la Junta de Andalucía sus reivindicaciones al Gobierno de la Nación. Evidentemente, ha habido una reunión al más alto nivel. A partir de ahí, lo que hay son reuniones permanentes. Le digo reuniones permanentes porque, aparte de un acuerdo político, todo eso hay que plasmarlo con posterioridad en acuerdos concretos, en proyectos concretos que tiene que hacerlo funcionar el Director General de turno, etcétera, y existen esas reuniones permanentes desde la constitución del nuevo Gobierno.

Yo lo primero que tengo que decir aquí es que esas reuniones ya ni siquiera son noticia, porque es lo normal, lo habitual y la forma de trabajar de la Administración autonómica con la Administración central. Están concretándose esos grandes acuerdos que alcanzaron políticamente el Presidente de la Junta y la Ministra en reuniones bilaterales para solucionar aspectos concretos, y uno de ellos, precisamente, es el tema del peaje.

Y ahí quiero contestar un poquito a todos los Grupos, porque cuando se dice aquí: «Una vergüenza lo de...» Bueno, vamos a ver, estamos y hemos planteado al Gobierno de la Nación del Partido Socialista la misma propuesta que hicimos al Gobierno del Partido Popular. Durante la anterior legislatura hubo, incluso, partidas presupuestarias en el Presupuesto de la Junta de Andalucía para financiar al 50% el peaje entre Cádiz y Sevilla. Véanlo, por favor, en el Presupuesto para 2000-2001. Por favor, váyanse, si quieren, a la Ley de Presupuesto aprobada por este Parlamento, y verán exactamente una previsión presupuestaria de la Junta de Andalucía para cofinanciar la liberación del peaje entre Cádiz y Sevilla.

El planteamiento que se ha hecho al nuevo Gobierno es exactamente igual al que se hizo al del Gobierno del Partido Popular. La diferencia es que con el anterior Gobierno, que adoptó un acuerdo, un decreto en el que la autopista de Cádiz quedaba incluida en una concesión —lean los decretos, reales decretos en este caso, porque eran del Gobierno de la Nación, y le puedo decir exactamente la fecha; disculpe que hoy no lo tenga aquí— del año 2000, del año 2001, del año 2002 y del año 2003, en el que incluyen la autopista de Sevilla-Cádiz en una concesión amplia de autopistas de peaje: la AP-7. ¿No le llama la atención que se llame AP-7 la Sevilla-Cádiz? ¿No le llama la atención? AP-7 ahora. Luego lo vemos. Sí tiene cierta importancia porque va en el bloque, en un bloque diferente de autopistas, lo cual significa que el horizonte temporal

se hace con un conjunto de concesiones diferentes, y por eso el Partido Popular se negaba en redondo a abrir el debate del peaje: nunca quiso.

Afortunadamente, el nuevo Gobierno da una vía de solución, la Junta de Andalucía resuelve el peaje metropolitano, que era el que nos preocupaba fundamentalmente, para la articulación del conjunto de carreteras que está desarrollando la Junta de Andalucía —y usted, como es de Cádiz, lo sabrá, y también el señor Ramos Aznar lo sabrá—, estamos desarrollando la A-381, que es Jerez-Los Barrios, pero estamos desarrollando también la A-382 que es la de Jerez-Arcos. Pero es que estamos desarrollando todo lo que es la costa noroeste de Cádiz y toda la comunicación de la costa noroeste de Cádiz con Sevilla. Entonces, el conjunto de infraestructuras que tenemos en ese sector..., para articular todas las infraestructuras era imprescindible la liberación de la parte entre Jerez y Cádiz.

Ésa es, por tanto, la posición que ha aceptado el Gobierno de la Nación con el compromiso de que es el Gobierno de la Nación quien desdobra la Nacional IV entre Jerez y Sevilla.

Bien, yo creo que he podido comentar algún tema... Usted ha realizado también una reflexión sobre la visión de España. Yo creo que también puede ser ése un día que ustedes estimen conveniente, ver la visión de las infraestructuras del conjunto del Estado. A mí me parece que se puede debatir, y puede ser adecuado cuando tengamos este plan, nuevo plan de infraestructuras del Estado, porque los documentos, este documento —como le digo, es de 24 de octubre de 2003— lo que hace es una estructura absolutamente radial y no articula las relaciones de las distintas Comunidades Autónomas; es decir, todo el mundo tiene que ir a Madrid, que se forma el gran sumidero y el gran bloqueo de todas las infraestructuras por su necesidad de concluir en la capital del Estado.

En fin, yo creo que ese tema hay que superarlo, para potenciar lo que es el desarrollo de las relaciones entre las distintas Comunidades Autónomas, porque Andalucía tiene intereses importantísimos con todo el norte de España, con todo Portugal, con todo el este, con todo el Mediterráneo, y tenemos que expandirnos de otra manera y no necesariamente pasando por Madrid y que para ir a Bilbao haya que pasar por Madrid, por el aeropuerto de Madrid. No sé si estamos de acuerdo, pero ése será un debate que estaré encantada de propiciar, si lo tengo que propiciar yo, o debatir, si ustedes lo propician.

Bien, disculpe si he dejado algún tema sin contestar. Paso a referirme ahora a la intervención del señor Ramos Aznar.

Bien, usted pide, pide concreción de...

La señora PRESIDENTA

—Por favor, señorías, guarden silencio.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—... del conjunto de las infraestructuras. Muy bien, yo he dicho claramente cuál es la posición de la Junta de Andalucía en relación con el grupo A establecido en el PDIA, que para nosotros es la que tiene que tener una respuesta inmediata y una ejecución, precisamente, en el horizonte temporal del Plan Director de Infraestructuras, pero también debía decir en qué situación se encuentran, a efectos del *Diario de Sesiones*.

Entonces, le puedo decir que la Cádiz-Algeciras, que son 107 kilómetros, están en servicio 8'3, 8'3, que recuerde que este convenio que obligaba al Estado simplemente llega hasta Vejer. Pues ustedes han puesto muchos carteles que ponen allí: «tres turnos». Bueno, yo voy, lo veo, y los tres turnos están en el cartel: trabajando, nada.

La Ruta de la Plata está en servicio. Son 68 kilómetros pendientes desde 1997; están en servicio 21'6 kilómetros. De la Córdoba-Antequera, 99'4 kilómetros, están en servicio 27; Granada-Motril, 88'7 kilómetros, están en servicio el 41%; la autovía del Mediterráneo quedó en Adra y allí está, quedó en Adra y allí está, la autovía del Mediterráneo, quedó en Adra y allí está; de la Linares-Albacete —ésta tiene delito—, Linares-Albacete se hizo el estudio, se licitó el estudio informativo en el año 1994, 1994. Estamos en 2004 y todavía está sin cerrar ese estudio informativo. Y le concedo, por supuesto, que la Huelva-Ayamonte está en servicio; una autovía de 64 kilómetros que, como sabe, al año de su estreno, pues hubo que rehacerla: unos socavones divinos.

Bien, si usted lo que quiere son fechas de inauguración, si usted lo que quiere son fechas de inauguración, le voy a decir una cosa, señor Ramos Aznar. Yo le he pedido, como Consejera de Obras Públicas, al Gobierno de la Nación que no haga en Andalucía lo que ha hecho el Partido Popular con el Ave a Barcelona, que no estrene cosas sin estar, que no haga lo que el Gobierno de la Nación del Partido Popular hizo con la inauguración del aeropuerto de Madrid. ¿Recuerdan la foto, inaugurando una cosa que no está en servicio? No, no, mire, por favor, aquí que se ponga en servicio, que se pongan en servicio. Inauguraciones no, que se pongan en servicio. Por favor, que se pongan en servicio. Ésta es la posición que está manteniendo la Junta de Andalucía.

Y usted habla de la provincia de Cádiz, señor Ramos Aznar. Mire, he comentado...

La señora PRESIDENTA

—Por favor, señorías. Perdone, señora Consejera. No hablen entre ustedes y dejemos terminar a la señora Consejera.

Gracias.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bien. No se preocupe, que yo..., no me importa el ruido, no me importa el ruido.

En la provincia de Cádiz ha hecho usted referencia a determinados sectores... Bien, le recuerdo que, desgraciadamente, no hay convenio con Marruecos para la pesca porque el Gobierno de José María Aznar se negó a hacer un convenio con Marruecos. Y eso lo viví tan directamente, lo viví tan directamente desde Bruselas, que clama al cielo.

En fin, no le repito lo que he comentado del gran escándalo de la liberación del peaje a la que usted apunta, porque usted sí recordará, porque usted ha sido miembro de esta Comisión, las partidas presupuestarias puestas por la Junta de Andalucía en la Ley de Presupuesto para cofinanciar esa infraestructura. Por lo tanto, lo que hemos hecho en relación con el peaje es exactamente igual que ofrecimos al Partido Popular. Y le digo más: personalmente, personalmente se lo planteé el Ministro en la primera reunión de julio de 2000, se lo planteé cuando le planteé ese documento que tiene usted, de abril de 2002, y se lo volví a plantear al Presidente en octubre de 2003; es decir, siempre con una negativa tajante.

Le puedo seguir comentando. Usted ha hecho una valoración también de otras infraestructuras. Decirle... No quiero entrar en el debate de la infraestructura de la dos bahías, porque creo que ha sido objeto de debate largo en la anterior legislatura y la realidad, a día de hoy, es que es un convenio que se firma en el año 1994, año 1994 —perdón, en 1995, porque yo ya no era Consejera, en 1995—, entre el señor Borrell y el Presidente de la Junta de Andalucía, que hubo un reparto de obligaciones entre la Nacional 340 y la autovía 381, la Jerez-Los Barrios y las conexiones, y la realidad, a fecha de hoy, que también se incorporó en el PDIA como tema importante, es que el Gobierno de la Nación, cuando ustedes llegaron, tenía que hacer simplemente, simplemente, hasta Vejer. Pues solamente han hecho... no ocho kilómetros de autovía, sino ocho kilómetros de una vía, porque la primera vía ya estaba hecha. Estaban el cajón, las expropiaciones...: todo hecho. Es decir, el coste apenas fue..., no llegó a tres millones de euros, no llegó a tres millones de euros. Ésa es toda la inversión del señor Cascos, precisamente, en el convenio de las dos bahías, para superar ese problema.

Decirle que, en relación con los puertos que usted ha enumerado, la inversión tan rápida, hemos tenido un grave problema por falta de asignación de Fondos Estructurales a los puertos andaluces. Es decir, en el plan operativo, la parte de plurirregional, que corresponde a la Administración central, el acuerdo al que llega el anterior Ministro es negar Fondos Estructurales, curiosamente, a Andalucía y a Asturias; es decir, ningún Fondo Estructural vino a los fondos, a los puertos andaluces ni al puerto asturiano. Estamos en estos momentos en vías de solución de este problema con la nueva Administración socialista.

Por lo tanto, le digo que la exigencia que hemos tenido con el Partido Popular es la que vamos a mantener con el Partido Socialista; pero sí me gustaría aclararle las grandes cifras que usted ha dado a partir de este documento, que, como le digo, es de 24 de octubre de 2003. Y le digo.

Cuando usted habla de la financiación, que es un 60% fondos propios —dice fondos propios—, un 20% fondos europeos y un 20% fondos de la iniciativa privada, bien, las cifras que usted ha planteado ni siquiera son todas las que se corresponden con el Marco Comunitario de Apoyo para Andalucía: la cifra que usted ha planteado es inferior a la planteada en el Marco Comunitario de Apoyo. La cifra que usted ha planteado es, exactamente, el 10%, 10%, de lo que es el conjunto de la inversión del Estado, que es un plan de ciento y pico mil millones de euros, ciento y pico mil millones de euros para todo el Estado, ciento y pico mil millones de euros. Y lo que pasa de esos ciento y pico mil millones de euros es que el 20% son Fondos Estructurales; es decir, 20.000. Como Andalucía resulta que es un 40% de los Fondos Estructurales, ya me dirá a mí si hay alguna aportación del Estado de ese 60% de Fondos del Estado, precisamente, a la financiación de este Plan de Infraestructuras. Yo espero que ese tema se corrija y que, desde luego, vayamos a una distribución más racional de los recursos.

Señorías, quiero agradecerles todas las intervenciones e insistirles en lo que es el nuevo talante, la nueva situación, la nueva negociación con el Gobierno de la Nación a partir de esas prioridades fijadas en la reunión de 11 de mayo, y, en lo sucesivo, me imagino que en comparecencias sucesivas, iré dando cuenta de los sucesivos acuerdos en materias específicas, como el eje ferroviario transversal, la financiación de los metros, específicamente peajes, el peaje de Sevilla —o sea, la eliminación de peajes entre Cádiz y Jerez y la ampliación de la carretera entre Jerez y Sevilla—, y el conjunto de compromisos que está asumiendo la Administración central a un ritmo adecuado y teniendo en cuenta las previsiones que teníamos en el Plan Director de Infraestructuras, superando, superando el período anterior, en donde las infraestructuras han sufrido una caída espectacular que esperamos se remonte en un futuro inmediato.

Muchas gracias.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000145, 7-04/APC 000154 y 7-04/APC-000163, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el plan MAS CERCA.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al segundo punto del orden del día, el debate agrupado de las iniciativas de solicitud de información sobre el plan MAS CERCA, a petición propia, a petición del Grupo Parlamentario Popular y a petición del Grupo Parlamentario Socialista.

Sin más, dejo la palabra a la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas y Transportes.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Lo primero que quería saber: ¿Les ha llegado a los Grupos? ¿Ha llegado a los portavoces de los Grupos?

Bien.

Bueno, inicio la comparecencia ahora del plan MAS CERCA. Yo he remitido o di la instrucción de que se remitiera al Parlamento la última versión aprobada por el Consejo de Gobierno y pido disculpas si no ha llegado con suficiente antelación. Recordarles, simplemente, que es una comparecencia no de las que piden tiempo. Me dice el Letrado, me apunta el Letrado que no había plazo, pero, bueno, que sepan ustedes que, como este documento va a ser un documento de referencia para que sirva de seguimiento, de control al Gobierno a lo largo de la legislatura, yo creo que éste es el típico plan que tienen ustedes todas las actuaciones enunciadas y en el día de hoy voy a hacer su presentación. Pero, lógicamente, entiendo que va a ser uno de los documentos de trabajo y por nuestra parte, por parte de la Junta de Andalucía, de ejecución y que tendré que venir en sucesivas ocasiones. Por lo tanto, les sugiero que mantengan y guarden el documento que les sirva de referencia en el debate futuro que podamos tener sobre el mismo.

Bien, voy a comentar un poco por qué surge este plan. El plan surge para cumplir uno de los objetivos que se lanzan en el debate de la segunda modernización de Andalucía, que, como saben, tiene lugar a mitad de la legislatura pasada y se trata de asegurar la accesibilidad al conjunto del territorio andaluz, de tal forma que ninguna iniciativa de carácter económico o social pueda quedar abortada como consecuencia de la inexistencia de una comunicación con vías rápidas de la Comunidad Autónoma o del Estado.

Al mismo tiempo, la segunda modernización es un salto cualitativo en lo que se refiere a la calidad y en la prestación de los servicios al ciudadano, y en el caso de la red de carreteras de Andalucía entendemos que, por una parte, deberíamos garantizar esa accesibilidad y también la calidad en la prestación de los servicios. Se trata, por tanto, de que los ciudadanos andaluces, o al menos el 95%, esté a menos de 25 minutos de una vía rápida, a través del conjunto de inversiones que se prevén en este plan, y, al mismo tiempo, que lo hagan en condiciones de confort, de seguridad, con una conservación adecuada y, además, con un sistema de seguimiento, con un plan de excelencia del que

tendremos los indicadores correspondientes para que sus señorías puedan hacer dicho seguimiento.

El plan se ha diseñado, por tanto, con estos objetivos, contempla unas cifras globales de bastante envergadura y se refiere, como digo, básicamente a infraestructuras que no venían contempladas en el Plan Director de Infraestructuras; es decir, que el plan MAS CERCA, aprobado como tal plan por el Consejo de Gobierno, viene a complementar lo que es el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, cuyas prioridades, bueno, hemos discutido en bastantes Comisiones parlamentarias, y ustedes conocen el estado de situación de cada una de sus infraestructuras. Saben que esas infraestructuras están ahora mismo, las del PDIA, a una velocidad de crucero en cuanto a su ejecución, y que esperamos que estén, prácticamente, en fase terminal de ejecución, en la finalización del Plan Director de Infraestructuras, decía que en el 2007.

Por ello hemos propuesto este plan de conservación, perdón, de mejora de la accesibilidad, la seguridad vial, la conservación en la red de carreteras de Andalucía, a cuyo proceso de elaboración voy a referirme.

En primer lugar, se ha partido de una obtención de datos básicos sobre la situación actual de la red de carreteras, clasificándose en los datos físicos, pues partiendo de ancho de plataforma, pendiente, radio de curvatura, datos sociológicos y económicos. Se han estudiado las poblaciones, su distribución en núcleos urbanos y su actividad económica. Se han estudiado las condiciones de funcionalidad de la red, las variables de tráfico, los niveles de servicio. En el caso del tráfico, pues, saben ustedes que existe una medida específica de intensidad de media diaria de tráfico y que se utilizan, además, los datos del Plan General de Aforos de Andalucía, que ese plan está a su disposición en la *web* de la Consejería, y se viene realizando anualmente, prácticamente desde el inicio de la autonomía.

Tras estos trabajos, se ha efectuado también un diagnóstico de la situación actual. Recordarles que el conjunto de la red andaluza son aproximadamente diez mil kilómetros, la del Estado recordarle que son unos tres mil, simplemente para saber en qué magnitudes nos movemos, y que el diagnóstico ha tenido en cuenta los criterios de accesibilidad territorial, el nivel de tráfico y el nivel de servicios que se prestan.

Se ha procedido a una identificación de los tramos con necesidades de actuación, se han verificado e identificado los problemas y necesidades de cada una de las comarcas, y la Dirección General de Carreteras ha definido los diferentes tipos de actuación según las soluciones más adecuadas desde el punto de vista técnico.

Se ha realizado una valoración económica de cada actuación. Como verán, en el plan tienen una ficha por actuación, donde viene el coste económico de la misma.

Con toda esta documentación se hizo un borrador del plan, que se presentó el 15 de diciembre del 2003 a la Comisión de Carreteras de Andalucía; Comisión

que, como recordarán, se crea en la Ley de Carreteras de Andalucía y está compuesta por las distintas Administraciones, participando en ella la Administración central, la Administración autonómica, por supuesto, pero también la Administración local, es decir, todas las Diputaciones. Participan también agentes económicos y sociales, grupos de expertos; participan también la Asociación Española de la Carretera, los colegios de ingenieros, así como representantes de empresas constructoras. Es decir, hay una amplia representación que ha analizado este plan.

Se creó una Subcomisión Técnica, puesto que la composición es muy amplia en esta Comisión, que ha estado trabajando, desde este día 15 de diciembre del 2003, hasta la aprobación definitiva por parte de la Comisión de Carreteras de Andalucía, que se produjo el día 7 de julio; es decir, ha estado prácticamente seis meses trabajando, haciendo la presentación en todas las provincias, en todas las comarcas, para ir recabando propuestas, etcétera, etcétera.

Originariamente, el volumen de propuestas que teníamos se refería a 2.000 millones de euros y 2.000 kilómetros. Al final, tras todo el proceso de diálogo, esta cifra ha aumentado y se han ido incorporando aquellas iniciativas que ha merecido considerarse oportunas por parte de esta Comisión Técnica.

Finalmente, tras la aprobación que se produjo, como les dije, el día 7 de junio, por la Comisión General de Carreteras de Andalucía, con todos los representantes a los que antes he hecho alusión y que se hizo por unanimidad, ha pasado a la consideración del Consejo de Gobierno, que el 27 de julio lo aprobó, previendo una inversión total de 2.700 millones de euros, entre el 2004 y el 2010, en ese horizonte temporal, y permite una inversión, una intervención en 2.300 kilómetros de carreteras.

Paso a comentarles los objetivos del plan MAS CERCA. Está orientado a garantizar la modernización y accesibilidad de las carreteras andaluzas, asegurar la realización del sistema de comunicaciones que potencian los intercambios humanos, culturales, económicos, en el ámbito del territorio andaluz, teniendo en cuenta, como les digo, que las autovías y vías de gran capacidad están contempladas en el PDIA y, por tanto, no nos referimos a ellas.

En concreto, los objetivos específicos que se marca el plan son la mejora de la accesibilidad en el interior de la región, en toda la red, o sea, todas las zonas del litoral y todas las zonas del interior, con la red de gran capacidad y con la costa; la modernización de los sistemas de gestión y organización de conservación de las carreteras, potenciando la conservación preventiva; la mejora de la seguridad vial y confort de las carreteras, dotándolas de las adecuadas características técnicas; la mejora de la organización y capacidad de la red viaria en las áreas metropolitanas, pues hay que tener en cuenta que se van incorporando aquí las carreteras de ámbito metropolitano que van surgiendo de los planes subregionales, planes subregionales que se han ido aprobando en Andalucía o que están en debate o en discusión.

También se trata de eliminar la conflictividad del tráfico en el medio urbano, estableciendo una prioridad en la construcción de variantes de población, acondicionamiento de accesos y travesías, buscando la integración de la carretera en el medio donde el ciudadano demanda habitabilidad y calidad de vida.

Los tipos de actuaciones del plan MAS CERCA, para, bueno, organizar una clasificación, porque, como es tan variada la actuación y tan voluminosa, pues, bueno, he hecho la clasificación que hace la Dirección General, quizás para posteriormente facilitar su propio seguimiento.

Hay un programa de construcción de nuevas carreteras que se refiere a 90 variantes de población. Hay 36 actuaciones que suponen aumento de capacidad, básicamente en las áreas metropolitanas; el resto es construcción de nuevas carreteras de nuevo trazado o mediante acondicionamiento. Hay un programa de conservación vial que prevé actuar, lógicamente, en todos los tramos de concentración de accidentes y prevé una inversión para conservación de 600 millones de euros.

El plan MAS CERCA atiende también a unas actuaciones programadas por comarcas, tanto comarcas de las distintas provincias como de las áreas metropolitanas, donde existe o, en un caso, estrangulamiento o, en otro caso, distanciamiento y falta de accesibilidad.

Podía mencionarles, si les parece oportuno, algunas de las más significativas, dependiendo de cada provincia, aunque tienen ustedes aquí toda la enumeración, pero quizás alguna significativa, que se incorpora al plan MAS CERCA y que no estaba en el Plan Director de Infraestructuras. Por ejemplo, en la provincia de Almería, es la de la autovía del Valle de Almanzora. En este caso, como les digo, se ha incorporado al plan MAS CERCA, puesto que afecta a toda una comarca, ha sido una reivindicación de toda una comarca y, por lo tanto, se incorpora aquí.

Finalmente, el acuerdo del Consejo de Gobierno lo que hace para la autovía es distinguir dos fases. Una primera fase, desde la zona del mármol hasta la autovía del Mediterráneo, y una segunda fase en el otro sentido, en la comunicación hacia la A-92.

Hay nuevas obras de mejora en La Alpujarra almeriense, completando la inversión realizada en la última legislatura, así como actuaciones en el Poniente y en el Levante almeriense, y en la comarca de Los Vélez.

En el caso de Almería se han incorporado ya los viales correspondientes a los planes subregionales, tanto del Poniente, aprobado ya por el Consejo de Gobierno, como el vial, o el corredor vial, yo le llamo de carácter casi, casi metropolitano, del Levante almeriense, por el efecto que tiene en el desarrollo turístico.

Entonces, aunque no está aprobado el plan subregional, ya se contempla aquí para iniciar su estudio informativo correspondiente.

Bien. En la provincia de Cádiz hemos incorporado, y ya se ha iniciado, ésta es una de las actuaciones

ya iniciadas, toda la costa noroeste se inició precisamente al final de la legislatura pasada, dado los estrangulamientos y las dificultades de acceso de toda la costa noroeste en relación con las vías de gran capacidad. Se han programado, también, actuaciones en El Campo de Gibraltar, en la sierra de Cádiz y en la zona de La Janda.

En la provincia de Córdoba se completan las actuaciones que se venían realizando en toda la zona de Los Pedroches y el Guadiato, así como las actuaciones en el valle del Guadalquivir, en La Campiña y en la sierra Subbética.

En la provincia de Granada se ha dado un impulso importante a todo lo que es La Alpujarra granadina, y les quiero comentar que va a ser una de las zonas, bueno, pues que, superado el problema del acceso a través de Lanjarón, se plantea un nuevo acceso desde la autovía de Motril, la autovía de la costa, precisamente para que el resto de La Alpujarra tenga también un acceso directo por ahí. Se resuelve el acceso desde la autovía del Mediterráneo y desde la A-92 por La Ragua.

Todas estas infraestructuras están en carga ya. Para mí ésta es la parte más difícil, dada la dificultad del terreno. En la última licitación que hemos hecho, que fue hace un..., bueno, yo creo que esta semana misma, pues, prácticamente para que se hagan una idea, 8 kilómetros que estamos, prácticamente, el mismo precio que..., precio kilómetro de autovía, por la dificultad del terreno y por la..., bueno, pues por la forma en que se va a acometer la realización de esta infraestructura.

Por supuesto, se van a poner en marcha todas las actuaciones de la comarca de los montes, también de la comunicación con la provincia de Granada.

En la provincia de Huelva se va a continuar lo que es la comunicación del litoral occidental con la Nacional Huelva-Ayamonte, así como los accesos de Lepe, Antilla e Islantilla, y la variante de Pozo del Camino, que es una variante importante.

También en la provincia de Huelva, se completa el conjunto de infraestructuras de la comarca de El Condado, sin olvidar, por supuesto, las actuaciones específicas que tenemos en la sierra de Aracena y en el entorno de Doñana.

En la provincia de Jaén vamos a completar el programa de inversiones y las carreteras en la sierra de Cazorla, Segura y las Villas; la comunicación y el eje, terminación del eje de la A-315 para facilitar el acceso a la A-92 a través de Baza, y, por supuesto, el conjunto de actuaciones en la comarca de El Condado, valle del Guadalquivir y Campiña.

En la provincia de Málaga hemos de completar el plan del Guadalhorce con nuevas actuaciones, puesto que, cada vez que se avanza en ese plan, surgen nuevas necesidades, puesto que aumenta significativamente lo que es la intensidad de tráfico en el mismo. Se han incluido actuaciones de toda la serranía de Ronda y de la comarca de Antequera.

De la provincia de Sevilla, tuve la ocasión el otro día de comentarlo ya en el Parlamento, después de una

pregunta parlamentaria, las específicas actuaciones, actuaciones nuevas de la Sierra Norte, así como la conexión con La Vega y con la Comunidad Autónoma Extremeña.

Bien. Podía enumerar una a una, pero es que es excesivamente complejo.

También, además de todo este conjunto de actuaciones de obra nueva, se prevé en el plan MAS CERCA un plan de conservación de la red de carreteras. El plan MAS CERCA profundiza en la política de conservación de las carreteras andaluzas, le da un sentido preventivo, vamos avanzando en lo que es la conservación integral de las vías de mayor capacidad y de mayor intensidad de tráfico, y, además, una previsión de inversión permanente, de tal forma que vayamos adecuando lo que son las necesidades de conservación a las previsiones presupuestarias.

Se contempla la realización de refuerzo y rehabilitación de firme en las carreteras donde se haya detectado esta necesidad, la señalización horizontal... Bueno, se va a proceder a lo que es la señalización completa de la red de carreteras de Andalucía, adecuar la señalización vertical, con todas las instrucciones técnicas vigentes y se va a hacer una campaña de balizamiento de las curvas que se consideren más oportunas desde el punto de vista técnico, así como el acondicionamiento de paneles direccionales, etcétera.

Se han contemplado también campañas de reforzamiento de medianas, de márgenes y de enlaces, y se pretende, por lo tanto, todo lo que es una integración de las vías con el paisaje.

La mejora en la organización y gestión de la conservación de las carreteras se traduce en una mayor seguridad vial, como es lógico, pero también se hace un plan específico de seguridad vial de la carretera, teniendo en cuenta, pues, lo que son los indicadores de tramo de concentración de accidentes. Es ahí precisamente donde se aplica y donde se trata de actuar en primer lugar, y anualmente se van adaptando y renovando estos planes de seguridad vial.

Además, nos proponemos realizar un plan de excelencia de la red viaria, de tal forma que haya una información al usuario de toda la situación de la red y, por supuesto, también dé información a este Parlamento para que pueda hacer un seguimiento de cómo se encuentra la red andaluza. Yo creo que pueden ustedes disponer del documento que tiene una parte introductoria de cómo se ha elaborado un resumen, de cómo se ha elaborado, y unos antecedentes y unos datos que pueden ser significativos. Y a continuación lo que se hace es una descripción... Primero tienen ustedes un mapa, una descripción física de cuál es la actuación, más un conjunto de información que entiendo de sumo interés a la hora de hacer el seguimiento del conjunto de las actuaciones.

No creo que deba extenderme más, dada toda la información de la que ustedes van a disponer y que tienen ya en su mano.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación pasamos al turno de palabra de los Grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Andalucista.

El señor ORTEGA GARCÍA

—Sí, perdón, señora Presidenta.

Bueno, debo felicitar a la señora Consejera en una doble vertiente:

En la primera, porque es bueno que haya planes, que haya planes como éste. Pero no sólo de plan vive el hombre, señora Consejera, sino que también se vive de realidades y de inversiones.

Y el otro sentido es por el acierto del nombre. Hay que reconocer que se han tenido ustedes que estrujar bien el cerebro para que el resultado final se llame MAS CERCA, ¿eh? Mejora de la Accesibilidad, Seguridad y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía, MAS CERCA. Muy bien, enhorabuena. Desde luego hay que reconocer que en eso son ustedes unos expertos. Segunda Modernización, Imparables, MAS CERCA. Muy bien, pues fenomenal.

Pero permítame que le diga que en este plan nosotros quisiéramos llamar a su reflexión, a su consideración algunos aspectos.

Por ejemplo, Granada es la provincia donde existen tal vez más necesidades ahora mismo en comunicaciones, en carreteras secundarias, en comunicaciones de comarcas como la zona de La Alpujarra, el norte de Granada, en Huéscar, etcétera.

En Granada, ahora mismo, se está haciendo el 1'97% del total de las inversiones que realiza su Consejería en materia de carreteras. Por lo menos, son los datos que a nosotros nos salen, pero si es el 2% estamos dispuestos a corregir. Pero la verdad es que notamos que hay grandes ausencias, grandes ausencias para comunicar esta zona importantísima de Granada, como puede ser el tramo comprendido entre Torvizcón y Cherín, para construir la denominada carretera de La Alpujarra. Es necesario también el tramo comprendido entre Mecina-Bombarón y Ugíjar, pues ésta es una carretera donde el estado de la calzada, señora Consejera, es bochornoso. No hay otra palabra para definirlo: el estado del firme es lamentable, cientos de curvas peligrosas, un ancho claramente insuficiente para cruzarse dos vehículos de gran tamaño. Y precisamente decía yo que las infraestructuras eran importantísimas y necesarias para el desarrollo de Andalucía. Y en este caso concreto es que son imprescindibles porque la única alternativa que tiene esta zona o, al menos, una de las pocas alternativas que tiene esta comarca andaluza tan significativa es, precisamente, la actuación sobre el impulso al turismo rural. Y, si no conseguimos la mejora de las comunicaciones,

cualquier reto de modernización será imposible en estas comarcas de Andalucía.

Por otra parte, en el plan MAS CERCA está incluida una parte de la autovía del mármol —que nos felicitamos—, en el tramo comprendido entre Purchena y la autovía del Mediterráneo. La conexión por autovía desde Baza hacia la comarca almeriense del mármol ha sido siempre una justa reivindicación de todos los sectores y fuerzas políticas de ambas comarcas granadina y almeriense.

Las comarcas granadinas de Baza y Huéscar están viendo cómo se cercena su desarrollo en materia de comunicación ferroviaria con el arco mediterráneo, tras el cierre de la línea Guadix-Almendricos. Y ahora es necesario que se dé una respuesta en las carreteras, porque sería incomprensible que ese tramo de autovía no se ejecutara también en Granada, sino sólo en el tramo almeriense.

En definitiva, creemos que es necesario incluir el tramo de autovía comprendido entre Baza y Purchena. Entre otros motivos, señora Consejera, porque el plan abarca un período de ejecución que llega hasta el año 2010. Y si ya no tenemos la previsión de conectar —la previsión, que ya Dios proveerá—, la previsión de conectar en el tramo de autovía comprendido entre Baza y Purchena, pues, la verdad es que estamos condenando también a esa zona de Andalucía, a esa comarca, a mantenerse claramente diferenciada de la consecución del desarrollo que debemos perseguir en Andalucía.

Creemos que económicamente el plan va muy justito. Y no estamos convencidos de que con estas previsiones económicas se puedan cumplir los objetivos. Y también nos atreveríamos a pedirle que incrementara ese plan, ya que hemos tenido noticias ayer de que Andalucía tiene superávit. Tiene un superávit que, desde luego, habría que dedicarlo a algo, no a ahorrar, sino, por ejemplo, a invertir en infraestructuras.

Pero, por cierto, no entiendo bien lo del superávit, al mismo tiempo que se anuncia la gran deuda sanitaria. No sé de dónde viene el superávit, pues o hay deuda o hay superávit. Pero, en fin, en eso yo me pierdo.

Mire, por último, yo le felicito de verdad, sincera y honestamente, por que usted tenga un concepto de las comunicaciones que sea horizontal y no radial. El modelo radial de las comunicaciones —sea por ferrocarril, sea por carreteras o sea por aeropuertos— es un daño tremendo que se realiza al desarrollo de la España de las Autonomías. Ese discurso es exactamente extrapolable a la concepción de las comunicaciones en Andalucía. El concepto radial de las comunicaciones en Andalucía sería también un gran problema para la integración territorial y para el desarrollo armónico de todas las comarcas de Andalucía.

Y, luego, recordarle una cosa que no está en el plan MAS CERCA, pero que tiene que ver. En el punto tercero de este plan MAS CERCA habla usted de mejorar la accesibilidad a las zonas litorales. Efectivamente, las zonas litorales van a ser el gran

desarrollo económico, social, urbanístico, poblacional, etcétera. Eso es evidente y cualquiera puede darse cuenta de ello. Pero, sin embargo, fijese que, cuando hemos hablado de infraestructuras en Andalucía en general, el litoral andaluz, esa zona que va a ser donde se va a acumular la mayor parte, el 70 o el 80% de la población de Andalucía en pocos años, esa zona, ese litoral andaluz es el único litoral de toda España que no tiene previsión de comunicación por Ave. El resto del litoral español tiene una previsión de comunicación por Ave, pero el litoral andaluz no. Y yo creo que, además de los objetivos que se marca el plan MAS CERCA, además de esos objetivos, tendrían que considerar sus señorías exigir al Gobierno central que también en ese litoral haya previsión de comunicación por ferrocarril, y entre ese ferrocarril, evidentemente, el Ave. Es el único, insisto, el único litoral de todo el Estado español que no tiene previsión de comunicación por ferrocarril. Y esto va a ser imprescindible de aquí a muy pocos años, porque va a ser la gran zona de desarrollo de toda España y de Andalucía, por supuesto.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ortega.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, yo también quería hacer alusión al nombre. Evidentemente, lo de MAS CERCA me parece mucho más adecuado que, por ejemplo, lo de NEW CERCA, como hicieron con lo de New Izar, que todavía nadie ha explicado a qué viene esa palabrita.

Pero, yendo un poco al fondo del asunto, quizás por resaltar algunas cosas que nos han chocado y que nos gustaría que nos aclarase.

En la página 5 hemos encontrado una extraña referencia al horizonte temporal de 2012. No sabemos si es un error, pero ahí habla en el último párrafo de ámbito temporal 2004-2010, con horizonte a 2012. Es la única que hemos encontrado, y no sabemos si ya están prorrogando la vigencia antes de empezar.

Luego, en estos aspectos formales, con relación al documento que está en internet —por supuesto, si hubiésemos esperado a éste, no hubiésemos conocido demasiado—, hemos echado en falta una especie de ficha-resumen de actuaciones provinciales, clasificadas por provincias, que no hemos encontrado en éste, pero que están en el otro y que son bastante útiles para ver y comparar.

Bien. Dicho esto, en términos generales, tenemos también que hablar, más que de temporalización, sobre todo en la inversión, que es algo que en alguna

ocasión ya lo hemos dicho del plan de vivienda. Aquí estamos hablando de 2.700 millones. ¿Cómo y cuándo se van a distribuir en los siete años de vigencia del plan? Pero también nos preocupa lo que podría ser el orden de prioridades de las inversiones. Estamos hablando de 293 actuaciones, de alguna forma. Y entendemos que no todas son igualmente urgentes. En ese sentido, daríamos una prioridad especial al tema de todo lo relativo a la seguridad vial. El número de accidentes alcanza también en Andalucía cotas preocupantes y, al menos en la parte de la red que es competencia de la Junta de Andalucía, debería trabajarse por disminuir este número.

En este sentido existe un documento precisamente de una de las entidades que, al parecer, han colaborado, que es la Asociación Española de la Carretera, donde, en relación a la red autonómica, califica como deficiente, en concreto, la señalización vertical de las carreteras de Andalucía. Está en el documento, en la página 2, en concreto, de este documento. Y entendemos que en ese sentido, por ejemplo —y lo digo como ejemplo—, deberían establecerse las prioridades, porque la seguridad es algo que debería preocuparnos a todos. Y especialmente, bueno, por mi procedencia de Cádiz, quiero también destacar cómo en Cádiz el número de actuaciones en seguridad vial es superior, francamente superior —Huelva le sigue bastante cerca— al resto. Yo creo que esto también, teniendo en cuenta especialmente lo que ocurre en verano, debería considerarse.

Y finalmente, bueno, estamos ante una presentación donde —repito— le damos el beneficio de la duda. Esperemos que se vaya cumpliendo. Esperemos que se mejore el documento, por lo menos con esa lista de prioridades que, bueno, se han expresado y que deberían, de alguna manera, discutirse, porque entendemos que, como interlocutores provinciales, deberían fijarse esas prioridades. Pero al final, bueno, llegamos a la conclusión de que este plan, en definitiva, hace falta en la medida en que se lleva muchos años sin hacer nada.

Lamentablemente, la red de carreteras —vamos a llamarla, entre comillas, secundaria, que no sé por qué se llama secundaria, porque evidentemente es tan importante como puede ser... Bueno, se ha llamado tradicionalmente secundaria, pero, bueno— regional o autonómica es tan importante como pudiera ser cualquier otra, en la medida en que sirve para comunicar personas. Y, bueno, nos encontramos con que, efectivamente, al cabo de muchos años, necesitamos nada menos que casi trescientas actuaciones porque la seguridad y las comunicaciones en Andalucía de estas comarcas lo demandan.

Esperemos que no vuelva a ocurrir este desfase por una excesiva apuesta por, digamos, las redes primarias importantes, principales, autovías, etcétera. Y en este sentido, aunque quizás no sea el tema de hoy, nos atrevemos también a pedir o a reflexionar sobre la necesidad de que no ocurra esto con el ferrocarril. De manera que una excesiva apuesta por trenes de alta velocidad elimine, o permita, o provoque el deterioro

del resto de las redes que también tienen un papel importante en la comunicación.

Nada más.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

Pasamos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Martín.

Adelante, tiene la palabra.

El señor MARTÍN LUNA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

La realidad es que una primera valoración que tenemos que hacer en la presentación de este plan MAS CERCA, aprobado escasamente hace cuarenta días, es que el Partido Socialista, después de veintidós años en la Junta de Andalucía, ha incumplido sus anteriores compromisos en materia de infraestructuras, en materia de carreteras.

Espero que luego, en la intervención de la Consejera o en la intervención del portavoz del Grupo Socialista, no empecemos a hablar del Partido Popular, de los ocho años del Gobierno de Aznar, porque aquí este plan MAS CERCA es de competencias en carreteras de la Junta de Andalucía. Esperemos que hablemos de las carreteras de la Junta de Andalucía.

Además no solamente, como decía otro de mis compañeros, que es que ya se han dado una prórroga en este nuevo plan MAS CERCA —porque también se hablaba de otro plan CERCA y otro plan MAS CERCA con anterioridad a la aprobación de este plan—, porque efectivamente lo dice en la memoria: «Plan MAS CERCA 2004-2010, con horizonte 2012», sino que, a nuestro juicio y en una primera valoración, lo que ustedes han hecho ha sido darse una prórroga al Plan Director de Infraestructuras 1997-2007, porque han sido incapaces de cumplirlo, y luego le pondré algunos ejemplos, señora Consejera.

Mire usted, en una primera valoración, también lo que tenemos que decir es que también este plan MAS CERCA, a nuestro juicio, ahonda más en la Andalucía de las dos velocidades. Y desde luego, a nuestro juicio, no vertebrará el territorio andaluz, por unos datos que le voy a señalar.

Miren ustedes, el plan MAS CERCA, entre el total de variantes, el total de actuaciones en las áreas metropolitanas y el total de la franja litoral supone actuar en 719'53 kilómetros. Y, en la memoria del plan MAS CERCA, se dice que la actuación global..., después de esos 1.600 millones de euros, se va a actuar en 2.000 kilómetros de la red. Si nosotros nos vamos al comparativo de que la red básica de Andalucía son 2.034 kilómetros, la red intercomarcal son 4.662 kilómetros y la red complementaria son 3.497 kilómetros, si a eso le deducimos las actuaciones de

variantes, áreas metropolitanas y franja litoral, veremos que, indudablemente, otra vez se verá desfavorecida nuestra Andalucía de interior, nuestra Andalucía que no tiene esas posibilidades que usted mencionaba al principio de su intervención porque lo que hacen es hacerle cada vez más difícil el incorporarse a esas áreas metropolitanas o a esas áreas de litoral que, a lo mejor, tienen mejor desarrollo económico y social. Por lo tanto, seguimos discriminando a esas áreas que todavía no tienen esos desarrollos económicos y sociales.

Y ahí es donde tendríamos que insistir más en el plan MAS CERCA, en actuar en esas redes intercomarcales, en esas redes complementarias que suponen la mayoría del total de la red de Andalucía, por una razón muy sencilla, y en su memoria y en su estudio de este plan MAS CERCA ustedes lo contemplan: Miren ustedes, en la red intercomarcal, una de las más numerosas, los cálculos que ustedes tienen hechos es que hay pendientes en carreteras, por encima del 4%, un 29%; la calzada inferior a 5'5 metros, 22'6%, y arcones inferiores a 0'5 metros, 59'2%.

Por tanto, yo creo que, con todos estos datos, está más que justificado que este plan MAS CERCA debería actuar con mucha mayor intensidad en la red intercomarcal o en las redes complementarias, que es donde el déficit existe mayor.

Porque es que, además, no podemos perder de vista que, del total de los 770 municipios de Andalucía, más, o casi el 70%, 530, como los propios informes dicen en la memoria, están, al día de la fecha, a menos de diez kilómetros de una red de alta capacidad.

Por lo tanto, no nos valen los cálculos que se hacen con respecto a la población. A mí me gustaría hablar de municipios porque, indudablemente, si seguimos actuando en las áreas metropolitanas, si seguimos actuando en las franjas de litoral donde hay mayor población, cada vez dividiremos y ahondaremos en las diferencias que se tienen en el resto de los municipios de Andalucía.

Por lo tanto, yo creo que... Aquí sí que me hubiera gustado que, en la exposición que ha hecho la señora Consejera, hubiera hecho esa autocrítica, porque estamos hablando de carreteras de Andalucía. A lo mejor volveremos a hablar otra vez del Partido Popular, que a nuestro juicio aquí no tiene ni una sola responsabilidad. La responsabilidad es sólo y exclusivamente del Partido Socialista, después de veintidós años.

Y voy a abundar en un dato, y voy terminando porque, indudablemente, hablaremos mucho de ello a lo largo de esta legislatura. Les decía también que no solamente abunda en la Andalucía de dos velocidades y en la diferenciación de los municipios de interior, sino que además es una prórroga, es un incumplimiento del Plan Director de Infraestructuras.

Y mire usted, señora Consejera, se contemplan actuaciones en el Plan Director de Infraestructuras que se vuelven a contemplar en el plan MAS CERCA, y le voy a citar algunos ejemplos. Y permítanme, señorías, que ponga ejemplos de mi provincia porque, claro,

ayer recibimos esto por la tarde, hemos trabajado un poquito en Internet, pero, indudablemente, cuesta trabajo.

Les voy a leer las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras 2000-2003, en el programa de actuación. Habla usted de que «otras actuaciones destacadas a realizar en el período 2000-2003 son Jaén-Úbeda, 42'9 kilómetros; tramo Lucena-Cabra, 10'3 kilómetros y variante noroeste de Lucena». Eso es la red de gran capacidad 2000-2007. Pues aquí tiene usted, en el plan MAS CERCA, prevista la variante de Lucena; por lo tanto, no diga que no van a hacer actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras.

Pero es que es más: en ese mismo informe-programación 2000-2003, hablando de la red autonómica, se sigue diciendo: «En cuanto a actuaciones en las carreteras convencionales de la red principal de la Junta de Andalucía, las principales intervenciones previstas en el período 2000-2003 son: en Córdoba se ejecutará el acondicionamiento de las carreteras de la cuenca minera del Alto Guadiato A-430, A-449 y las conexiones con los límites provinciales de Badajoz y Ciudad Real, así como el acondicionamiento de la carretera Almodóvar-Palma del Río, A-431, y el acceso a Priego, A-433».

Bueno, pues basta ver la relación del plan MAS CERCA de actuaciones en Córdoba, donde se repiten actuaciones que, de acuerdo al Plan Director de Infraestructuras, tenían que estar acabadas en 2003.

Por lo tanto, yo creo que lo que se intenta es justificar que no se ha cumplido el Plan Director de Infraestructuras, a ver si los andaluces ya se han olvidado de esa promesa electoral que se estuvo vendiendo desde el año 1997, y ahora hablamos de un nuevo plan, le cambiamos el nombre —ya no hablamos del Plan Director de Infraestructuras, le llamamos plan MAS CERCA—, pero se siguen repitiendo las actuaciones que tenían que estar terminadas.

Y, bien, no hay nada más que mirar en la oferta de contratación de la autovía Lucena-Cabra y variante noroeste de Lucena, que textualmente se dice que pertenece al programa de red de gran capacidad.

Creo que tendremos más tiempo para ir debatiendo todo el proyecto del plan MAS CERCA, pero, sin duda alguna —y termino ya, señora Presidenta—, yo creo que podía haberse llamado «MAS TARDE del Plan de Infraestructuras 2000-2007». Quizás nos habríamos ahorrado la publicidad que ahora están iniciando con este plan MAS CERCA. Pero le voy a poner un solo ejemplo de mi provincia, y con esto termino: Ustedes juegan con ventaja, señora Consejera. No pueden ustedes decir que han aprobado un plan MAS CERCA 2004-2010, con horizonte de 2012, hombre, y de todas las actuaciones proyectadas, por lo menos de la provincia de Córdoba, dice: «Cuatro están en estudio; cinco, en proyecto; otras cinco, licitadas, y una inaugurada». Hombre, así juegan ustedes con ventaja. Es que tenían que haber hecho todas las actuaciones previstas en 2000-2003, pero no me hablen ustedes de unas actuaciones que van a comenzar ahora, que

se ponen como novedosas, cuando ya las tiene usted en marcha.

Usted está jugando con ventaja, señora Consejera, y además está incumpliendo el Plan de Infraestructuras 2000-2007.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Martín Luna.

Pasamos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Cebrián Pastor.

Tiene su señoría la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados, señora Consejera, desde el Grupo Parlamentario Socialista hacemos una valoración positiva del plan MAS CERCA. Y no lo hacemos solamente por el nombre, que a nivel publicitario, pues, efectivamente, es un acierto, sino porque creemos que este plan —por los objetivos que se plantea, por lo que quiere conseguir, por el método riguroso de elaboración— creemos que es un instrumento importante para contribuir a hacer realidad ese proyecto político por el que el Gobierno de la Junta de Andalucía, el Grupo parlamentario que lo sustenta y el partido al que representamos ambos, el Partido Socialista, se ha comprometido con los andaluces: el proyecto de la segunda modernización de Andalucía.

Dentro de ese proyecto, mejorar la accesibilidad de los ciudadanos no solamente a la red de gran capacidad, sino establecer una red de carreteras que garantice la comunicación también en el interior entre territorios próximos, es un elemento de vital importancia. De vital importancia porque está en juego el futuro de zonas muy importantes de Andalucía, zonas del interior, del medio rural que, lógicamente, tienen que contar con posiciones, yo no diría de simetría, pues la simetría siempre es el reflejo de algo, sino que yo creo que tienen que contar con situaciones de homogeneidad, de solidaridad...; en definitiva, de igualdad de oportunidades para que su economía, su actividad cultural o sus iniciativas se puedan desarrollar con absoluta garantía en cualquier punto del territorio de Andalucía.

Por tanto, desde ese punto de vista, me parece que el plan MAS CERCA pretende contribuir a conseguir ese objetivo y, como le decía, lo hace de una forma seria y rigurosa.

Es verdad que, como contempla un número importante de actuaciones en varios sectores, pues, lógicamente, tendremos que estar muy pendientes en el desarrollo del presupuesto que se destina a la ejecución del plan cada año, y, cómo no, como decía el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor García, también a las prioridades. Todo es ne-

cesario, todo hace falta; pero, evidentemente, algunas cosas hacen falta más que otras y, lógicamente, esas prioridades hay que establecerlas en el ámbito..., yo no diría solamente provincial, sino en el ámbito del conjunto de Andalucía, porque, en definitiva, estamos hablando de una red, de una malla de comunicaciones para el conjunto de Andalucía.

Qué duda cabe, como decía el señor García, que todo lo relacionado con la seguridad vial es prioritario; pero no solamente por lo que significa, sino también porque —no nos engañemos— muchas veces cuesta menos dinero mejorar las condiciones de seguridad de una carretera que construir una nueva vía de acceso.

Por lo tanto, como le decía, la felicitación desde el Grupo Parlamentario Socialista y decirle al señor Martín, desde el mayor respeto, mire usted, llevamos 22 años gobernando en Andalucía por una cosa muy simple, que usted y los andaluces saben, y es que hemos ganado siete elecciones autonómicas en Andalucía, una detrás de otra, y que, en siete momentos distintos, hemos comparecido ante los ciudadanos de Andalucía para rendir cuentas de lo que hemos hecho y para comprometernos de cara al futuro en los próximos cuatro años, y que han sido los ciudadanos los que, libremente, en cada proceso electoral, han dado a cada uno lo que democráticamente han entendido que tenían que darnos.

Por lo tanto, ¿que usted considera que es un incumplimiento? Muy bien, yo lo respeto, pero la mayoría de los ciudadanos no interpreta eso, no entiende eso: valoran positivamente el esfuerzo en materia de mejora de infraestructuras, en este caso de carreteras, como en otros muchos campos han llevado a cabo los distintos Gobiernos de la Junta de Andalucía en los 22 años de autonomía.

Por lo tanto, que usted lo haga así, me parece lógico: usted representa a un partido que tiene esa visión. Lo que pasa es que esa visión los ciudadanos después no la refrendan en las urnas.

Y me ha pedido usted —y se lo agradezco— que no hablemos del Gobierno del señor Aznar. Encantado. Si ni ustedes mismos quieren que se hable del Gobierno del señor Aznar, por algo será, señor Martín, por algo será, que ni ustedes mismos quieren que se hable de las actuaciones y de la gestión. Mire usted, no viene ni a calificarlo. Podría haber dicho: «nefasta gestión», de la gestión del Gobierno del Partido Popular de Andalucía en ocho años. Da igual: ya la han calificado los ciudadanos el 14 de marzo, señor Martín. Por lo tanto, no voy a entrar en eso.

Pero, claro, luego usted plantea un argumento que yo creo que lo hace usted un poco desde el desconocimiento del propio plan, porque este plan no pretende profundizar en eso que usted ha planteado aquí de la Andalucía de las dos velocidades, o que no vertebrata el territorio; todo lo contrario. Intenta equilibrar, homogeneizar, ser solidarios y, lógicamente, dar una respuesta razonable, a nivel técnico, a nivel presupuestario, a nivel de demanda, como los vehículos que circulan por la carretera,

características de las carreteras, con una respuesta razonable a las necesidades reales.

Claro, usted ha planteado un elemento que me ha llamado mucho la atención a nivel técnico, porque usted ha dicho: «Es que no se debería tener en cuenta el criterio de población: se debería tener en cuenta el criterio de número de municipios». Mire usted, yo no sabía hasta ahora que quienes utilizan las carreteras eran los municipios, y no los ciudadanos. Yo es que creo que quienes utilizan las carreteras son los ciudadanos. Y si usted mete el criterio de municipio, pues, mire usted, a El Guijo le podemos hacer una autovía, para quinientos y pico habitantes que tiene, por el criterio de municipio. Pero usted sabe de sobra que eso no es así, que lo lógico y lo razonable es que, sin olvidar el territorio —y por eso este plan pretende llegar al conjunto del territorio, creando esa malla, homogeneizando, siendo solidario—, pero, lógicamente, señor Martín, el criterio de población hay que tenerlo en cuenta, y hay que hacer compatibles, dentro del plan, pues todas las demandas. Sin olvidar esa Andalucía del interior, también hay que mirar la Andalucía del litoral: ahí está parte del futuro de nuestra economía, de nuestras expectativas como Comunidad Autónoma. O sea, no podemos volverle la espalda y mirar solamente hacia un lado: tenemos que jugar a ese elemento de equilibrio y de solidaridad.

¿Que indudablemente el plan no nace en un punto cero, que tiene unos antecedentes y que enlaza actuaciones...? Yo no voy a entrar en si comprendidas, dejadas de estar incorporadas al Plan Director de Infraestructuras de Andalucía... A mí lo que me importa, realmente, es que ese proceso de desarrollo, de mejora de las infraestructuras de carreteras de Andalucía, avance de manera seria, rigurosa, razonable y con unos criterios objetivos y, como les decía, de solidaridad y de equilibrio territorial. Y eso es lo que creo, de verdad, señorías, que dice el plan, y no el que por desgracia en este debate, pues no sé si sus señorías no han querido, no han podido o qué les ha pasado, no han entrado, y, si me permite la expresión, pues han venido, de alguna manera, a cumplir con el expediente. Es verdad. Si le digo la verdad, me he quedado extrañado. Si es que, como oposición, con la excepción de señor Ortega, ni siquiera han demandado, han puesto sobre el papel la validez o no validez de las iniciativas, de las actuaciones contempladas en el plan. En todo caso, propuestas alternativas, señorías, porque, claro, lo mismo que nosotros concurrimos a las pasadas elecciones autonómicas con un programa, con unos compromisos y demás, ustedes, señor Martín, también concurren con unos compromisos en la red de carreteras de Andalucía, disparatado, auténtica locura, miles de millones de euros por todos los lados, ofreciendo el oro y el moro... Se creían que no iban a gobernar: no tendrían problema. Pero ¿ni siquiera son ya capaces de mantenerlo en sede parlamentaria? ¿Ni siquiera son capaces de reclamar desdoble de carreteras con una intensidad de vehículos diaria de tres mil, de tres mil quinientos,

de dos mil quinientos? Porque eso, señor Martín, es una auténtica barbaridad desde todos los puntos de vista que se mire. Y ustedes lo hicieron en campaña, lo siguen haciendo fuera de este Parlamento día a día en rueda de prensa, y, sin embargo, ni siquiera tienen la valentía de traerlo a este Parlamento, en esta comparecencia, y poner su alternativa a esa red de carreteras de Andalucía; probablemente porque ustedes son conscientes de que es una auténtica barbaridad y un auténtico disparate.

Por lo tanto, señora Presidente —termino—, reiterar la felicitación del Grupo Parlamentario Socialista a esta iniciativa; creo que nos corresponde a todos, en el marco, lógicamente, de esta legislatura, profundizar en el desarrollo de la ejecución del plan, de establecer correctamente las prioridades, y, cómo no, de que el documento es un buen documento de partida, pero que no sea, como usted bien ha dicho, señora Consejera, que sea un documento abierto y que se pueda, en el territorio, con los Ayuntamientos afectados, con los agentes sociales, con los agentes económicos, lógicamente, hablar, discutir, perfeccionar y mejorar el plan, que, de partida, como decía al principio, ya es un buen plan, y de ahí la felicitación de nuestro Grupo.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Cebrián.

Tiene la palabra la señora Consejera para utilizar su turno de respuesta.

Muchísimas gracias, señora Presidenta.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchísimas gracias, señora Presidenta.

Bueno, voy a empezar, quizá, por el final, por el Grupo Socialista, para decirle que, efectivamente, queremos que este plan sea abierto; pero hemos tenido la valentía de poner ante el Parlamento el conjunto de actuaciones para que haya también un seguimiento parlamentario, y proceder a la aprobación en el Consejo de Gobierno y proceder a la asignación presupuestaria correspondiente durante un período de tiempo, con lo cual estamos diciendo que es prioritario para la Junta de Andalucía abordar este plan, que se refiere, lógicamente, al conjunto de objetivos que antes les he comentado.

Pero, lógicamente, estamos hablando en muchos casos de documentos, de fichas que se hacen a partir de una obtención de datos, que no está todavía hecho el proyecto, que necesita discusión y debate con toda una comarca, porque en este plan hay que ir resolviendo comarcas, de tal forma que entre todos fijemos las prioridades y no sea caprichoso, sino que se vea... Pues hay actuaciones que son mucho más fáciles que otras, otras que se complican por una ex-

propiación o por un problema medioambiental... Pues que eso no es lo que es la inversión en la comarca, sino que se pase a la siguiente. Y ése es el trabajo que hemos venido realizando en muchas comarcas durante esta legislatura. Creo que ha sido bueno para Andalucía, porque ha sido bueno para el sistema de inversión de muchas comarcas, y creemos que ésta va a ser la vía de actuación.

Y, por supuesto, acepto esa recomendación de flexibilidad, como no podía ser de otra manera, y, lógicamente, si hay a lo largo del desarrollo del plan que hacer modificaciones, pues estaremos encantados en discutirlos y debatirlos en este Parlamento.

Bien, en relación con la intervención del Grupo Andalucista, quiero agradecer nuevamente la intervención del señor Ortega y coincidir totalmente con él en la prioridad con respecto a Granada. No coincido con él en cuanto al dato exacto provincial de inversión, pero sí que coincido con él en que, en estos momentos, digamos, la red no principal de Andalucía... Luego especificaré al señor Martín Luna, que quizás no conoce a fondo la Ley de Carreteras de Andalucía, y quizá ha habido ahí un problema de identificación de la terminología, pero, en fin, eso lo comentaré. Pero lleva razón el señor Ortega cuando comenta que hay determinadas carreteras en Granada que son absolutamente prioritarias, y que su falta de..., bueno, pues su situación puede estar condicionando ese desarrollo.

Efectivamente, las carreteras que ha citado son las prioritarias. Le digo que una de ellas ha sido ya licitada esta semana, y comentaba que, precisamente, por la que usted se interesa, tiene un coste como si fuese de autovía. Lógicamente, no se va a hacer una autovía, porque lo primero que hay que mantener en La Alpujarra granadina es su territorio, su paisaje. El valor turístico que tiene La Alpujarra es su territorio, y se provoca un encarecimiento porque prácticamente hay que hacer volada la carretera, para no tocar las faldas de las montañas, para evitar los grandes deslizamientos que se producen por las características geotécnicas de ese territorio.

De todas maneras, coincidir en su preocupación y decirle que el Consejo de Gobierno estima que todas las obras que contempla el plan en relación con Granada van a ser las primeras en ponerse en carga, y se está haciendo así desde el punto de vista de licitación de obra, y también de licitación de los estudios informativos y de los proyectos. Es decir, que el caso de Granada, por la complejidad que tiene la red intercomarcal, competencia de la Comunidad Autónoma, que está dentro de la red de carreteras de Andalucía, parece que es un tema prioritario y, por tanto, pues son las primeras que se van a abordar. Coincido con la valoración que usted hace.

También decirle y tranquilizarle, y, si tiene ocasión luego de ver la documentación en la parte de Granada, verá que la autovía del mármol, efectivamente, el Gobierno ha considerado que, dado el plazo temporal, convendría hacer ya el estudio informativo del tramo entre Baza y la comarca del mármol, a pesar

de que la intensidad de tráfico es escasa, que desde el punto de vista técnico, según el informe que se ha hecho, bueno, pues hay bastante margen de nivel de servicio. Sin embargo, se ha considerado oportuno disponer ya de los estudios correspondientes para que, una vez finalizada la primera fase, que es donde hay un problema objetivo de intensidad de tráfico, con tráfico de camiones que van todos hacia la autovía del Mediterráneo, porque van buscando los puertos y el puerto no está hacia Baza, sino que están hacia la línea del Mediterráneo, es lógico que vayan buscando la salida natural de los productos, y por eso hay mayor intensidad de tráfico, y, además, de tráfico pesado, que genera una mayor incomodidad y un menor nivel de servicio. Por eso se va a abordar primero esa parte, que está congestionada, pero el Consejo de Gobierno decidió incorporar también el estudio de la otra parte.

Hablaba también del problema del litoral. Yo coincidí con usted. Es decir, las grandes vías, las grandes vías del litoral corresponden a la Administración central fundamentalmente, como es lógico, porque son, digamos —en Algeciras, que es donde confluyen el eje Atlántico y el Mediterráneo, pues confluyen también las vías transeuropeas—, son de competencia del Estado; pero ello no debe de impedir el hacer una articulación interna de determinadas comarcas, a pesar de estar en el litoral, de vías que se está planteando desde el punto de vista de la ordenación del territorio. Y éste es uno de los temas que planteamos y abrimos en este capítulo, y entendemos que deben contemplarse.

También usted habla del tema del ferrocarril. Lo que sí le puedo decir es que hay un tema que considero de especial importancia para la costa. Y empezamos, lógicamente, por la parte donde hay mayor congestión y mayor dificultad de solución del tráfico que en otros términos, que es toda la Costa del Sol, en la que se está trabajando muy decididamente para el desarrollo del ferrocarril de la costa, sobre todo para conseguir una movilidad adecuada de un área metropolitana amplia, concebida en términos amplios, y que su señoría conoce porque ha sido miembro del Consejo de Gobierno y sabe en qué punto se encuentra el mismo. Y con el nuevo Gobierno, pues confirmarle que hay un especial interés por parte del Gobierno de la Nación en que estas infraestructuras se aborden por un problema de estrangulamiento claro en la Costa del Sol, sin perjuicio de que, lógicamente, se puedan diseñar infraestructuras de más largo recorrido.

En cualquier caso, agradecerle su intervención, y le pido que sigamos trabajando y haciendo por su parte, que conoce bien todo el territorio al haber tenido una responsabilidad desde el punto de vista turístico, pues, lógicamente, esa percepción de la importancia en todo el desarrollo del turismo rural para las infraestructuras de carreteras.

En cuanto a Izquierda Unida, bien, agradecerle su valoración. Decirle que el horizonte temporal es 2010, sobre todo a partir del momento en que desde el Gobierno se considera que éste será uno de los planes que absorberá recursos provenientes de los

2.500 millones de euros que va a recibir Andalucía. Es decir, que sí es verdad que en los primeros documentos teníamos un horizonte temporal más amplio y probablemente... —ésta es una hoja de la primera parte—; pero, después de su aprobación, lo que quiero decirle es que el Gobierno está ahora mismo viendo la necesidad de que sea, precisamente, en este plan donde se concentren y se anticipen inversiones para que el horizonte temporal, efectivamente, sea 2010.

Usted se preocupa por el tema de las prioridades. A mí me parece que eso es un tema clave. Decirle que, como va dirigido fundamentalmente a la red intercomarcal, es un plan de red intercomarcal fundamentalmente, se hace la prioridad en cada comarca de acuerdo con un consenso establecido con los propios Alcaldes. Decirle que normalmente hay bastante consenso dentro de las comarcas andaluzas, de los municipios, de por dónde debe de ir la primera infraestructura y cuál debe ser la última, porque se va pensando siempre en la que afecta a más número de habitantes y se va dejando, lógicamente, a una segunda fase aquella que tiene, pues una incidencia menor en el conjunto del territorio. Por supuesto, la prioridad en seguridad vial y conservación, ésa, digamos, está, incluso, por delante de lo que es obra nueva, porque es mucho más rápida su actuación, el tipo de proyecto a hacer, en relación con la seguridad vial y la conservación, tiene un período de maduración muy diferente, y, por lo tanto, vamos a tener ocasión de presentar en esta Comisión el Plan Específico de Seguridad Vial, con lo cual tendrán ustedes ocasión de analizar específicamente, anualmente, dónde van las actuaciones de seguridad vial de cada año y de conservación, ¿eh? O sea, que conservación y seguridad vial, por supuesto, como tema importante y para que sea lo prioritario.

Existe, lógicamente, un volumen de inversión importante. Decirle que en lo que es obra nueva hay que tener en cuenta que hay muchas actuaciones y que cada ficha determina exactamente en qué situación se encuentra. Hay que hacer el estudio informativo. ¿Por qué? Porque afecta..., es una obra nueva completamente y hay que hacer una variante que no existe, y afecta a fincas, a la ordenación urbanística, hay que hacer un trámite de información pública..., es decir, hay un procedimiento más complejo en todo lo que es obra de nueva planta completamente. Lo que es acondicionamiento se puede hacer directamente con proyecto, sin necesidad de un gran estudio informativo, porque, lógicamente, es mucho más lento en el tiempo, y existe también un banco de proyectos realizados ya por la Junta de Andalucía porque, como le digo, este plan empieza a elaborarse en el momento en que se inicia la discusión y el debate de la segunda modernización, y ya, en 2003, empezamos a sacar muchos proyectos, que se están concluyendo ahora, y que están saliendo ya a licitación.

Es decir, que, en términos generales, ¿eh?, primero, seguridad vial y conservación y, segundo, las prioridades de cada comarca discutidas con los

Ayuntamientos. Hay determinadas zonas que necesito que sean los Ayuntamientos los que me faciliten el suelo, todo lo que tiene que ver con la ordenación urbanística, o sea, que digamos que estoy pendiente de realizar la ejecución a tener la disposición de los suelos, con lo cual hay que plantearlo siempre en un debate con los Ayuntamientos. Y, en tercer lugar, en todo lo que es obra nueva, lo que le puedo decir es que la idea que tenemos es que todos los estudios informativos de todas las infraestructuras que necesitan nueva vía completamente van a estar licitados antes de que termine el primer semestre de 2005, todos los estudios informativos licitados antes de que termine 2005, para que podamos llegar en la ejecución al final del plan. Los proyectos que no están hechos deben finalizar para el 2006, y los proyectos que tenemos hechos, estamos haciendo la licitación, durante 2004 hemos hecho licitación por valor de 300 millones de euros, y para el año que viene tenemos previsión de licitación por un volumen de recursos para el MAS CERCA de 500 millones de euros. En cualquier caso, como vamos a tener ocasión de discutir el presupuesto y con posterioridad vamos a seguir discutiendo, pues ya iremos viendo cada una de estas actuaciones en los tres capítulos grandes que les he comentado.

Bien, señor Martín Luna, creo que hay una pequeña confusión, pero, vamos, que es lógico. Quiero decir que hay muchos Parlamentarios que estaban en la anterior legislatura, que debatieron y aprobaron la Ley de Carreteras, y saben perfectamente que la red de carreteras de Andalucía, por su funcionalidad, tiene varias clasificaciones: una parte es la red básica, otra parte es la red intercomarcal y otra parte es la red complementaria, ¿eh? Entonces, la actuación que se plantea aquí es fundamentalmente la parte intercomarcal, todas estas actuaciones están básicamente o principalmente en la red intercomarcal.

Decirle que, como verá también, en el I Plan de Carreteras de Andalucía lo que se aborda es el acondicionamiento de la red básica, en torno a tres mil y pico de kilómetros de lo que se hace en la primera modernización Andalucía, la red básica, que es más de un tercio de los 10.000 kilómetros de carreteras de Andalucía. Ése es el primer acondicionamiento general que se hace en esa primera fase.

Decirle también que el Plan Director de Infraestructuras tiene su propia dinámica... Y discúlpeme si ha habido alguna confusión con alguna ficha; entiendo que se subsanará. No tengo constancia de la confusión que usted dice y se debe estar usted refiriendo a actuaciones completamente diferentes. Pero, en cualquier caso, como vamos a tener ocasión de discutir, pues ya iremos viendo exactamente qué obra está en cada plan, más que nada para hacer un seguimiento de cada uno de los documentos que se trae a este Parlamento.

Lo que sí le puedo decir es que lo que sí ha habido es una voluntad del Gobierno de incorporar todo lo que han querido incorporar los agentes económicos y sociales, ¿eh? Y ha habido muchos casos en que,

a un Alcalde, una organización empresarial ha dicho: «Por favor, hay que incorporar esto», ¿eh? Entonces se ha incorporado.

Digo que tenga usted en cuenta eso también, porque, a veces, la propuesta que hace el Gobierno puede ser mucho más nítida y, a la hora del proceso de discusión, hay también un debate y hay, digamos, pues una flexibilidad, la misma que he mostrado con el Grupo Socialista, que, a la hora de la ejecución, lógicamente, éste es un plan que muestra una voluntad del Gobierno de poner en el primer punto de actualidad y poner sobre la mesa algo que llama menos la atención, porque llama siempre mucho más la atención una autovía, cuando a veces es tan importante o más el esfuerzo de una pequeña actuación, significa mucho para muchos ciudadanos.

Y éste era el objetivo del Gobierno: poner en la primera plana de la actualidad unos temas que consideramos importantes, además de hacer una explicación pública global, de tal forma que haya también ese seguimiento y esa actualización permanente, como no puede ser de otra manera.

En cualquier caso, a su disposición también para hacer el análisis de la red intercomarcal, de la básica, identificarle cuál es una y cuál es otra, y le pido disculpas, porque a veces yo hablo como si todos supiéramos o tuviéramos la experiencia de la anterior legislatura y pido disculpas, porque, lógicamente, estamos en una nueva legislatura y he debido de explicar, pues las previsiones de la ley en cuanto a la denominación de lo que es la red básica, qué es la red intercomarcal, qué está en el Plan Director de Infraestructuras, y considero que es un poco lo que le ha podido llevar a error y a confusión. Pero le pido disculpas, porque probablemente haya sido una falta de explicación por mi parte.

En cualquier caso, señorías, éste es un plan que, como digo, va a seguir debatiéndose en esta Comisión, y, de todas formas, tengan la libertad también de hacer las sugerencias, porque a la hora de la ejecución cabe debatir, discutir y, sobre todo, tener en cuenta cómo tiene éste un efecto específico en el territorio.

Muchísimas gracias.

Pregunta Oral 7-04/POC-000092, relativa a los programas de rehabilitación de viviendas en Andalucía.

La señora PRESIDENTA

—Muchísimas gracias, señora Consejera.

Pasamos al tercer punto del orden del día, preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión, y la primera pregunta es una pregunta del Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía relativa a los programas de rehabilitación de

viviendas en Andalucía, cuyo proponente es el señor García Rodríguez.

Su señoría tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Me limito a leerla:

¿En qué otros municipios de Andalucía se han aplicado programas de rehabilitación similares al de la ciudad de Cádiz? ¿Cuál ha sido la inversión y el número de viviendas rehabilitadas en cada uno de ellos? ¿En qué otros municipios de Andalucía piensa la Consejería aplicar próximamente programas de rehabilitación similares al aplicado en la ciudad de Cádiz?

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

Tiene la palabra la señora Consejera para contestar a su pregunta.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta.

Señoría, efectivamente, a partir de la experiencia en Cádiz, hay un amplio programa de actuaciones de rehabilitación en los cascos históricos de las ciudades, prácticamente, en gran brochazo, le digo, prácticamente en todas las capitales, el centro histórico de todas las capitales, más los centros históricos de ciudades históricas, que prácticamente salen a tres o cuatro por provincia. La enumeración exacta. Si luego quiere, le paso el informe, para que disponga exactamente, porque cada uno ha sido declarado de rehabilitación preferente en un momento determinado en función de los decretos y de la normativa vigente.

Finalmente, es el último plan de viviendas el que hace una generalización de cómo deben abordarse estos proyectos; pero, como usted lo que pide es lo que está en marcha ahora y lo que se va a poner en marcha, pues lo que le puedo confirmar exactamente es que, por supuesto, las capitales más otras ciudades emblemáticas, por ejemplo Úbeda y Baeza, como no podía ser de otra manera, o Casares, que ha sido la última. Es decir, que en cada provincia hay prácticamente actuaciones de este tipo. Junto a las actuaciones de las áreas de rehabilitación concertada dirigidas a los centros, existe el programa de rehabilitación integral de barriadas, que va, precisamente, con una misma filosofía de gestión integral por parte de la Empresa Pública de Suelos, y que va dirigido a zonas marginales de Andalucía en las grandes ciudades también. Es decir, ahí tiene usted el Polígono Sur, Almanjáyar, Cerro del Moro en Cádiz, parte de Cerro del Moro... También parte de

la experiencia de Cádiz, y a partir de ahí es donde... Y si usted es de Cádiz, pues recordará Cerro del Moro: muchos personajes que trabajaron en aquella, pues están ahora en Polígono Sur y otras barriadas, pues, por ejemplo, Chanca o Puche. En fin, en todas las capitales también hay... Hay hasta 11 zonas o barriadas marginales en las que se está haciendo una actuación intensiva en este sentido.

Tengo aquí la enumeración exacta del nombre, la orden... Se lo doy con posterioridad, si es tan amable, para no cansar a sus señorías, exactamente la resolución de cada una de ellas y las próximas a poner en marcha.

Y la inversión. Lo que le puedo decir es lo que está aprobado ya. La ejecución aprobada por el Consejo de Administración de EPSA son cincuenta y tres millones de euros aproximadamente, en áreas de rehabilitación, y en barriadas, la inversión aprobada... Perdón, inversión aprobada, 96 millones en el caso de áreas de rehabilitación, y 20 millones en el caso de la rehabilitación integral de barriadas. También existe toda una documentación de la previsión, porque son actuaciones a medio y largo plazo.

Pero, en cualquier caso, estoy a su disposición. No sé... en cuántos otros municipios de Andalucía.

Al final, van a ser, en esta legislatura, que son los que tenemos capacidad para poner en carga, los que están ahora mismo ya, digamos, con calificación, estamos hablando de 25 más 11, 36.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

¿Quiere hacer uso de su turno?

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Le agradecería, efectivamente, que me pasase el informe, en cuanto fuese posible, para estudiarlo con detalle.

Empiezo por el final. Ha dicho que en toda la legislatura no se van a incorporar, o he creído entender, no se van a incorporar nuevas áreas de rehabilitación integrada, o barriadas, porque ya con lo que está en carga hay bastante para la inversión prevista. Me parece, si es así, si yo he entendido bien, que decir esto a principio de la legislatura resulta un poco frustrante y muy poco ambicioso para lo que deberían ser los objetivos de la Consejería en esta materia.

Ha dicho 36 municipios. Evidentemente, esto es claramente insuficiente. En Andalucía hay muchos más municipios con cascos históricos, que es donde se suelen concentrar situaciones de deterioro, y no sólo deterioro urbanístico o deterioro arquitectónico, sino marginación social y deterioro en la convivencia.

Por tanto, en una primera valoración, y como nos temíamos, esto es..., resulta claramente insuficiente, y me temo que la Consejería tendrá que buscar otras

vías para resolver un problema como es el despo-
blamiento de los cascos históricos, con lo que ello
supone, insisto, de marginalidad, de problemas de
seguridad, etcétera. Con 36 municipios únicamente,
realmente, es poco, ¿no?

Bien, cuando conozcamos el informe, probable-
mente le hagamos alguna pregunta también sobre
los criterios en la elección de los distintos municipios,
porque, bueno, entendiendo rehabilitación en sentido
amplio, quizás haya otros programas que usted no
ha considerado incluidos en la pregunta. Pero, por
ejemplo, tenemos aquí un programa, en concreto de
rehabilitación de viviendas, en este caso del patrimonio
público de la Junta de Andalucía, que se hablaba de
una inversión de 6'8 millones de euros para 1.400
viviendas, fundamentalmente para fachadas —en
este caso era rehabilitación de fachadas—, y, de
esas 1.400 actuaciones, 600 eran en la provincia de
Málaga. Enhorabuena para la provincia de Málaga,
pero es el 50% de toda Andalucía. Y, en concreto,
en la provincia de Cádiz —o sea, 660 en Málaga—,
en la provincia de Cádiz eran 200, en concreto en
Puerto Real. Bueno, y ya está. O sea, que parece
que el reparto... Yo no sé con qué criterio se realiza,
pero casi no se puede hablar de reparto, sino, no sé
si en el mejor de los casos de lotería, porque sobre
1.400 le toca a una provincia casi setecientos y en
una provincia le toca a una población la única actua-
ción; no sabemos si esto responde a unos criterios
demasiado limitados sobre las actuaciones.

Habría que hablar también de la posibilidad —no
sé en qué medida lo contempla esa Consejería— de
cambios legales que permitan, incluso desde los
Ayuntamientos, actuaciones más ágiles en materia
de rehabilitación o incluso en materia de expropiación
en caso de ruina, de las que ahora se tienen actual-
mente, y le pediría también que, en la medida de lo
posible, informe sobre la vía de la autorrehabilitación,
que en el algún momento estuvo contemplada entre los
programas de la Junta y que, bueno, en su respuesta,
pues no ha habido ninguna referencia a ello, ¿no?

Y, finalmente, para terminar, me gustaría tam-
bién recoger algunos de los puntos débiles, para
que constasen, y que, de alguna manera, muchas
veces se utilizan, yo diría, como disculpa, para no
incluir a determinados programas o a determinadas
barriadas, por ejemplo, en programas de rehabilita-
ción. Conozco directamente el caso de una situación
en El Puerto de Santa María, en concreto la barriada
de Los Milagros, cayéndose prácticamente, y, por los
requisitos exigibles de mínimo número de propietarios
y de no sé qué, pues al final prácticamente no se ha
rehabilitado nada.

Tras, digamos, un estudio y diversos contactos con
bastante gente, en relación, incluso, a la experiencia
del municipio de Cádiz, yo le resaltaría, con la idea
de que se evitasen en lo posible estos puntos débi-
les y se introdujesen medidas correctoras, en primer
lugar, las trabas burocráticas. Esto es un problema,
digamos, de difícil resolución para los ciudadanos y
ciudadanas a los que se dirige este programa. Son

ciudadanos y ciudadanas de escaso poder adquisitivo,
para los que resulta a veces complicada la aporta-
ción de documentación para resolver el problema de
rehabilitación de la casa.

Insisto en lo que decía al principio: la persistencia
de importantes focos de infravivienda, no sólo en las
grandes ciudades, sino en otras comarcas, muchas
veces de carácter rural; la baja participación de los
usuarios en muchos de estos programas, y, sobre todo,
algo que, bueno, por responsabilidad las Administra-
ciones deberían resolver, como son los problemas de
coordinación entre los diferentes niveles administrati-
vos. Incluso en la ciudad de Cádiz —y podría ponerle
ejemplos; no me voy a extender en ello—, pero se han
dado controversias, se han dado disputas en función
de las actuaciones de rehabilitación, aunque hay que
reconocer un cierto protagonismo de la Junta en este
sentido. Pero parece ser que no siempre la relación
con otras Administraciones, en particular con los
Ayuntamientos, ha sido lo suficientemente buena.

Y quedo a la espera de conocer en profundidad
el informe.

La señora PRESIDENTA

—Sí. Muchas gracias, señor García.
Tiene la palabra, señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muy bien.

Yo es que creo que usted ha formulado una
pregunta sobre experiencia en el casco histórico de
Cádiz, es decir, área de rehabilitación concertada.
Luego, en la...

No, pero yo le he dicho las fórmulas, porque lo
plantea usted..., las preguntas que usted plantea
eran sobre barriadas y sobre casco histórico. Yo
le he contestado sobre este tipo de programa, que
lleva un procedimiento mucho más complejo, y que
podemos poner en carga en esta legislatura todas
aquellas iniciativas de Ayuntamientos que han lleva-
do un programa de delimitación y un trabajo previo
urbanístico, y que nos permite, de acuerdo con la
normativa vigente, abordar esos proyectos. Si hay
nuevas demandas y los Ayuntamientos cumplen con
los requisitos que establecen las normas, por supuesto
que se va a extender.

Lo que quiero decirle es que le he dicho aquellos
municipios con los que venimos trabajando a lo largo
de la legislatura pasada y que están en disposición
de ponerse en carga en esta legislatura. Si surgen
nuevas iniciativas, pues, lógicamente, habrá que in-
corporarlas, de eso no cabe duda.

Y luego usted ha mezclado lo que son los programas
horizontales, tanto de rehabilitación, de programas
de rehabilitación autonómicos, como el programa de
rehabilitación de viviendas públicas, y yo he dado la

amplitud del tema. Y además me parece que es un tema netamente apasionante.

Yo lo que sugiero es que pida usted una comparecencia, porque la pregunta parlamentaria quizás no se ajusta al tiempo, y tampoco quiero, bueno, pues abusar del tiempo que me da el Reglamento.

Gracias.

Pregunta Oral 7-04/POC-000121, relativa a la autovía Baza-Huércal Overa.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la segunda pregunta con ruego de respuesta oral, formulada por el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, relativa a la autovía Baza-Huércal Overa, cuyo proponente es don José Torrente García.

Su señoría tiene la palabra.

El señor TORRENTE GARCÍA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Bueno, pues tomo el testigo aquí de la petición que hacía anteriormente el portavoz del Grupo Socialista, en la comparecencia anterior, en el sentido de traer propuestas, traer alternativas.

Señores Diputados, aquí hay una propuesta, señora Consejera, una alternativa.

Nosotros, a lo largo de la historia, hemos visto como, desde el año... —reciente historia política andaluza, lógicamente—, en el año 1989, el anterior Consejero, predecesor suyo, el señor Montaner, recibió unos premios en la comarca del mármol, y él ya hablaba de la necesidad de que aquellas comunicaciones se convirtieran en algo más. Ya se empezaba a hablar de la autovía. El señor Vallejo también confirmó que la autovía, a medio plazo, era necesaria en la zona. El Parlamento andaluz, señora Consejera, en varias iniciativas, ha instado a la Consejería que usted dirige, unánimemente —difícil cosa de conseguir en el este Pleno, en este Parlamento, pero unánimemente—, a que usted inicie y ejecute una autovía que vaya desde Baza hasta Overa.

El señor Martín Soler, compañero suyo, portavoz suyo en Almería, incluso en 2002 dijo que ya había presupuesto para en 2004 iniciar las obras —dijo—, 12 millones de euros. Llamo la atención sobre la fecha: 2002. En mayo de 2003 hubo que acudir a votar elecciones locales.

Señora Gutiérrez, usted mismo, en octubre de 2002 dijo que el proyecto de la autovía del mármol sería una realidad en 2003. Recuerdo una vez más la fecha de 2002 con respecto a 2003, las elecciones locales. Es más, en la campaña electoral de las elecciones

autonómicas, señora Consejera, usted tuvo una presencia en Baza, y usted, al menos, no dijo que no, y defendió la autovía Baza-Huércal Overa.

Bueno, recuerdo las elecciones autonómicas, recuerdo las elecciones municipales, y, sin embargo, señora Consejera, una vez pasado todo este proceso, en el mes de mayo de este año, usted, en Almería, delante de Alcaldes y delante de agentes sociales almerienses, dice que sí, que el proyecto, hombre, no para 2004 —nuevo retraso—, sino para 2006, pero que hasta Purchena, hasta Purchena, señora Consejera.

¿Usted ha puesto ahí —y le pregunto— algún tipo de riesgo en la financiación del proyecto, dado que está supeditado al Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006?

Y, señora Consejera, lo que más nos interesa a los ciudadanos, a los habitantes de la comarca de Baza y Huéscar: ¿Por qué hasta Purchena, señora Consejera? ¿Por qué no hasta Baza, que no es ni más ni menos que lo que ustedes prometieron y han tenido como petición máxima de los habitantes de aquella zona?

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Torrente.

Señora Consejera, tiene la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría.

Bueno, creo que hay un trastocamiento, por su parte, de fechas y datos. Y, lógicamente, los compromisos de esta Consejera en relación con la autovía del mármol se van cumpliendo taxativamente.

Pero, bueno, voy a remontarme exactamente a la resolución de esta Cámara, que es lo que me importa, porque yo hablo del consenso, y de ese consenso que usted cita. Y, efectivamente, como consecuencia de una resolución de esta Cámara, que hizo a propuesta del Partido Socialista, que fue exactamente el Pleno del 10 y del 11 de abril de 2002, la Consejería realiza un estudio de alternativas para la conversión de autovía de la A-334, la Redia del Almanzora. Exactamente, se saca un estudio de viabilidad y estudio de alternativas.

Como resultado de este estudio, que es probablemente a lo que usted hace referencia en relación con las dos partes diferenciadas que concluyen el estudio, hay una parte que va entre la comarca del Mármol y el Mediterráneo —concretamente, de Purchena a Huércal-Overa—, que soporta una intensidad media de tráfico —y esto es lo que dicen los técnicos— de más de nueve mil vehículos/día, y además que toda la salida del mármol, que se hace por camión, se dirige normalmente hacia los puertos; es decir, que el 90%

de todo el tráfico pesado va hacia la autovía. Ésta es la conclusión a la que llega el estudio de viabilidad. Por lo tanto, lo que recomienda ese estudio es que, en primer lugar, se aborde como desdoblamiento y autovía, precisamente, el tramo que va desde la zona del mármol hacia la autovía del Mediterráneo. Y, en el otro tramo, el estudio analiza que no hay unos tráficos superiores a los tres mil setecientos vehículos/día y que, por tanto, este tema habrá de hacerse en segundo lugar y como segunda fase.

Recordarles, señorías, que hoy estamos hablando del plan MAS CERCA, y decirles que busquen la página correspondiente y verán que está incluido el estudio informativo de la parte hasta Baza, para que, una vez que esté concluida la zona que experimenta en estos momentos mayor estrangulamiento, que es precisamente la que va hacia la autovía del Mediterráneo, pueda abordarse la parte de Baza, de acuerdo con las necesidades del servicio y, por tanto, de la intensidad del tráfico que se vaya dando en cada momento.

Y lo que le puedo decir es que de la primera fase ha salido ya el estudio informativo —porque, lógicamente, ya vamos a abordarlo—, que son expropiaciones. Y, en el momento en que se termine la información pública, veremos si es posible, en función de lo que digan los afectados, abordar a continuación lo que es —porque se han hecho determinados tramos con proyectos— la licitación en este mismo año 2004, cuando el compromiso de la Junta de Andalucía era la licitación de la obra en el 2005.

Bien. Todo dependerá, como le digo, de la propia resolución y de las alegaciones que están abiertas en estos momentos. Antes de que termine el período de alegaciones tengo que escuchar a los propietarios, tengo que escuchar —como no puede ser de otra manera— y cumplir la legalidad. Y termina el período de alegaciones a finales de septiembre, según creo recordar.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señor Torrente.

El señor TORRENTE GARCÍA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, no me gusta mentir; yo no miento. Yo tengo aquí, delante de mí, la fotocopia del diario *Ideal*, de Almería, o *La Voz de Almería* —no le puedo decir exactamente—, donde dice: «la Consejera anuncia que el proyecto de la autovía del Almanzora estará en 2003». Esto es hemeroteca; yo no invento. Ahora se lo paso, si usted no está convencida de lo que yo le digo.

Pero, señora Consejera, dice que usted que los tránsitos. En el debate de esa moción, de esa PNL

a la que usted ha hecho referencia en el Pleno de este Parlamento, el portavoz del Grupo Socialista, don Martín Soler, dijo: «Hay zonas, hacia la comarca de Baza, donde se reduce considerablemente el tráfico, pero pensamos que ahí, evidentemente, también la necesidad de la obra es imprescindible». Yo creo que este señor, en ese momento, estaba hablando desde un punto de vista socialista, como Grupo político mayoritario. Y así se entiende y así, unánimemente, se apoya y se vota. Y, claro, ahora las circunstancias son otras.

Dijo usted en Almería, en mayo, que la forma de conseguir una infraestructura es basándose en las potencialidades de la comarca. Señora Consejera, ¿se desprende de eso el que usted considera, y su equipo, que la comarca de Baza y Huéscar no son potencialmente clientes de una autovía?

Eso es condenarnos de nuevo al cuarto oscuro de la espera; eso es tenernos de nuevo esperando a que nos toque, como siempre. Los socialistas, en el año 1985, eliminaron la línea férrea Guadix-Almendricos, que nos unía desde el sur con el Levante, y ahora, de nuevo, nos quieren dejar sin la autovía, que nos da potencialidad, que nos da posibilidades y que nos abre expectativas, señora Consejera.

El sector del mármol a usted le ha dicho que no está de acuerdo con que se acabe en Purchena, y si no se lo han dicho a usted, a mí sí me lo han dicho, que ellos prefieren que tenga la conexión completa hasta la A-92. Y yo no digo que se haga ya, porque sabemos todos lo que conllevan los plazos —una obra de infraestructura necesita financiación, planificación, etcétera—, pero que usted la proyecte. ¿Que usted ha dicho que va a hacer un proyecto hasta Purchena? Bien, pero hágalo hasta Baza. Si es que lo han prometido ustedes, si es que está aprobado unánimemente por todos. ¿Qué sentido tiene dejar sin autovía a Serón, a Tíjola, a Hijate, a Baza, a Caniles, y con ello a toda la comarca afectada? ¿Por qué nos niegan la salida en autovía con comodidad, con infraestructuras de la segunda modernización que ustedes defienden...? ¿Por qué nos la niegan? Y, sobre todo, ¿por qué no cumplen con los objetivos del Plan de Infraestructuras que ustedes mismos han aprobado y han definido? Objetivo: lograr la adecuada articulación interior de Andalucía; favorecer los procesos de desarrollo en el conjunto del territorio y en cada una de sus partes, dotando los nodos y ejes de mayor potencial económico con las infraestructuras necesarias para su desarrollo. No pedimos nada que no esté en su propia intención y objetivos de Gobierno, y no pedimos nada que no esté escrito en estas páginas.

Yo creo, señora Consejera —y ya acabo—, que es muy sencillo. Ha dicho usted que en el plan MAS CERCA se incorporaron algunas carreteras porque algunos Alcaldes o empresarios se lo pidieron. Pues, considere usted la humilde petición de este Diputado. Considéreme usted Alcalde o empresario; considéreme usted, y yo se lo digo a usted: incluya, por favor, en autovía la red que une Baza y Purchena, pero en el mismo período de rapidez que usted trae hasta

Purchena. Y le digo más, no nos vuelvan a castigar con la espera de siempre. A la comarca de Baza y Huéscar siempre se les condena a la espera de siempre; siempre somos los últimos: seguimos siendo los últimos en rentas, los últimos en todos los índices macroeconómicos. Ya está bien, nos gustaría por una vez poder ir los primeros. Desde el año 1985, que quitaron la línea férrea, estamos siendo los últimos.

Señora Consejera, déjenos tener expectativas de desarrollo, déjenos tener ilusión en crecer y déjenos salir del maldito último lugar que ocupamos en todos esos índices socioeconómicos.

Por eso creo que, en este sentido, yo como portavoz, pero también todos los habitantes, excepto —públicamente ya lo han dicho— los representantes públicos del Partido Socialista, les pedimos a usted y al Gobierno andaluz, señora Consejera, que nos faciliten el camino.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Torrente.
Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bien.

En primer lugar, yo creo que no se ha escuchado mi respuesta. Se traía un discurso previsto... Y yo siento mucho que a veces, cuando se tiene el discurso previsto, no se escuche. Le he dicho que está en el plan MAS CERCA incluido. Mire, exactamente, aquí la tiene incluida, aprobada por el Consejo de Gobierno

por recomendación del Partido Socialista y de los Alcaldes de la comarca. Aquí está, señoría.

Yo sé que usted se traía su mitin puesto, pero, por favor, que esto es la Comisión de Infraestructuras; es que aquí están los papeles... Aquí la tiene. Aquí tiene, efectivamente, abordar el estudio informativo, que es lo que han pedido los Alcaldes de la comarca, en la tramitación de este plan. Ésta ha sido la petición, porque me he reunido con ellos y aquí está, en el plan que he entregado al Parlamento y que tienen ustedes como Parlamentarios, en el plan que he presentado esta mañana en el Parlamento. Aquí está, señoría.

Y le voy a decir más: ha sido una iniciativa del Grupo Socialista el realizar esta autovía. Y le digo más: la primera autovía que hace la Junta de Andalucía es, precisamente, la de conectar Baza, ¿eh? No lo olvidemos. No olvidemos la historia.

[*Rumores.*]

Bueno, no, tiene que ver.

Lo que le quiero decir: en la primera opción que se planteó con la A-92 norte de comunicación se tuvo en cuenta el conjunto de actuaciones... Todavía está la Costa del Sol sin comunicar por autovía; fíjese, fíjese, fíjese con el Gobierno del PP. Y Baza, en 1995, estaba comunicada hacia el Levante y hacia el interior de Andalucía; en 1995.

Gracias, señorías.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera. Muchas gracias, señorías.

Ponemos fin a la Comisión de Infraestructuras, que ha concluido su orden del día. Les doy las gracias por su trabajo y la bienvenida a esta Comisión.

PUBLICACIONES OFICIALES DEL PARLAMENTO

EN CD - ROM



Edición, diseño y composición:
Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:
Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:
Servicio de Gestión Económica
c/ Andueza núm. 1 41009-Sevilla.

Teléfono:
34 (9) 54 59 21 00

Dirección web
<http://www.parlamento-and.es>

Correo electrónico:
dspa@parlamento-and.es
bopa@parlamento-and.es



PRECIOS

<i>Boletín Oficial</i>	<i>3,61 €</i>
<i>Diario de Sesiones</i>	<i>3,61 €</i>
<i>Colección legislativa</i>	<i>7,21 €</i>