

## COMISIONES



Núm. 285

VIII Legislatura

Año 2009

## OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Mario Jesús Jiménez Díaz

Sesión celebrada el miércoles, 2 de diciembre de 2009

## ORDEN DEL DÍA

### COMPARECENCIAS

8-09/APC-000837. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las líneas a seguir en la financiación de los metros de Granada, Málaga y Sevilla, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-09/APC-000846. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la ejecución del proyecto de construcción del tranvía de la Bahía de Cádiz, Chiclana-San Fernando-Cádiz, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez y D. Juan Antonio Segura Vizcaíno, del G.P. Socialista.
- 8-09/APC-000847. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar sobre la ejecución del proyecto de construcción del tranvía de la Bahía de Cádiz, Chiclana-San Fernando-Cádiz.

### PREGUNTAS ORALES

8-09/POC-000181. Pregunta oral relativa al acceso a La Peza y Lopera desde la A-92, Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. José García Giralte y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000909. Pregunta oral relativa a la ronda de circunvalación de Ubrique, Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/POC-001015. Pregunta oral relativa a las obras de acondicionamiento en la A-495, Huelva, formulada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, Dña. Susana Rivas Pineda, Dña. María Lourdes Martín Palanco y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

---

#### PREGUNTAS ESCRITAS

---

8-09/PE-003390. Pregunta escrita relativa a la travesía de Ibros, Jaén, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/PE-003393. Pregunta escrita relativa al puerto seco en la estación Linares-Baeza, Jaén, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

---

#### PROPOSICIONES NO DE LEY

---

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-09/PNLC-000234. Proposición no de ley relativa a la construcción del bulevar sobre el túnel del Ave en Málaga capital, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-09/PNLC-000260. Proposición no de ley relativa al bulevar sobre las vías del Ave en Málaga, presentada por el G.P. Socialista.

8-09/PNLC-000242. Proposición no de ley relativa a la situación del puerto de Málaga y el soterramiento del tren de mercancías, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/PNLC-000347. Proposición no de ley relativa a los accesos a la A-376 Sevilla-Utrera, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

---

## SUMARIO

---

Se abre la sesión a las once horas, ocho minutos del día dos de diciembre de dos mil nueve.

### Comparecencias

8-09/APC-000837. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las líneas a seguir en la financiación de los metros de Granada, Málaga y Sevilla (pág. 5).

Intervienen:

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

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

8-09/APC-000846 y 8-09/APC-000847. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre la ejecución del proyecto de construcción del tranvía de la Bahía de Cádiz, Chiclana-San Fernando-Cádiz (pág. 16).

Intervienen:

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

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

D. José Loaiza García, del G.P. Popular de Andalucía.

Dña. Raquel Arenal Catena, del G.P. Socialista.

### Preguntas orales

8-09/POC-000181. Pregunta oral relativa al acceso a La Peza y Lopera desde la A-92, Granada (pág. 30).

Intervienen:

D. José García Giralte, del G.P. Socialista.

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

8-09/POC-000909. Pregunta oral relativa a la ronda de circunvalación de Ubrique, Cádiz (pág. 31).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-001015. Pregunta oral relativa a las obras de acondicionamiento en la A-495, Huelva (pág. 33).

Interviene:

Dña. Susana Rivas Pineda, del G.P. Socialista.

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

### Preguntas escritas

8-09/PE-003390 y 8-09/PE-003393. *Contestadas por escrito.*

### Proposiciones no de ley

8-09/PNLC-000234 y 8-09/PNLC-000260. Proposiciones no de ley relativa a la construcción del bulevar sobre las vías del Ave en Málaga (pág. 35).

Intervienen:

D. Francisco Javier Oblaré Torres, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

*Votación de la 8-09/PNLC-000234: Rechazada por 7 votos a favor, 10 votos en contra y ninguna abstención.*

*Votación de la 8-09/PNLC-000260: Aprobada por unanimidad.*

8-09/PNLC-000242. Proposición no de ley relativa a la situación del puerto de Málaga y el soterramiento del tren de mercancías (pág. 42).

Intervienen:

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

D. Francisco Javier Oblaré Torres, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

8-09/PNLC-000347. Proposición no de ley relativa a los accesos a la A-376 Sevilla-Utrera (pág. 45).

Intervienen:

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

D. José Muñoz Sánchez, del G.P. Socialista.

*Votación: Rechazada por 7 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

Se levanta la sesión a las quince horas, cuarenta minutos del día dos de diciembre de dos mil nueve.

**8-09/APC-000837. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las líneas a seguir en la financiación de los metros de Granada, Málaga y Sevilla**

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Transportes y le damos también la bienvenida a la excelentísima señora Consejera a la Comisión.

Empezamos, si les parece, el orden del día con el punto primero, de comparecencias en comisión, y lo hacemos con la iniciativa que figura en primer lugar en el orden del día, en la que se solicita información sobre las líneas a seguir en la financiación de los metros de Granada, Málaga y Sevilla, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Comparezco ante esta Comisión, a petición del Grupo Parlamentario Popular, para dar cuenta de las líneas de financiación de los metros de Sevilla, Málaga y Granada. Con la de hoy será la quinta comparecencia que celebramos en esta Comisión, desde el inicio de la presente legislatura, sobre las líneas de metro en Andalucía: tres corresponden al metro de Sevilla y una conjunta de las líneas de Málaga y de Granada. El objeto de la comparecencia es analizar las líneas de financiación de los tres metros.

Las líneas de financiación, señorías, responden a dos modalidades contractuales diferenciadas. Mientras los metros de Sevilla y Málaga responden a un modelo de colaboración público-privada a través de una concesión administrativa de construcción de infraestructuras y explotación del servicio, en el metro de Granada las obras, como bien saben todos ustedes, se han venido ejecutando íntegramente, de manera directa, con cargos a los Presupuestos de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, teniendo su encomienda la empresa de ferrocarriles de Andalucía.

Con algunas pequeñas diferencias, los modelos de financiación de la línea 1 del metro de Sevilla y las líneas 1 y 2 del metro de Málaga responden a lo siguiente:

La redacción del proyecto, la ejecución de las obras de infraestructuras y superestructuras, la adquisición

del material móvil y la explotación y mantenimiento del servicio se realiza por parte de la empresa concesionaria por un periodo de 35 años. Así, tomando como ejemplo el metro de Sevilla, proyecto ya finalizado en lo que respecta a la línea 1, la financiación para hacer frente a la inversión en infraestructuras, instalaciones y material móvil ejecutada por la sociedad concesionaria procede de lo siguiente:

El capital social de la concesionaria, aportado por los socios, equivalente al 20% del total de la inversión; un préstamo de financiación en condiciones preferentes por parte del Banco Europeo de Inversiones, que, en el caso del metro de Sevilla, ha ascendido a 260 millones de euros; una subvención de capital, del 45% del coste de la infraestructura, durante el periodo de ejecución de la obra, y un préstamo participativo de los propios socios a la sociedad concesionaria, que, en el caso de la línea uno del metro de Sevilla, ha ascendido a 6,42 millones de euros.

Señorías, con estas fuentes financieras, la sociedad concesionaria ha financiado la ejecución de la obra, que, en el caso de la línea 1 del metro de Sevilla, ha ascendido, como ya he señalado en sede parlamentaria, a 658 millones de euros.

Este es el modelo de financiación de la línea 1 del metro de Sevilla y de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, si bien, de esta última, es decir, de las líneas de Málaga, debemos esperar, lógicamente, para conocer todos los datos a la finalización de los últimos proyectos y al devenir de las obras que en estos momentos se están realizando, se están ejecutando.

Para hacer frente a la aportación pública, en ambos proyectos la Junta de Andalucía, como Administración titular de la concesión administrativa, ha suscrito convenios de cofinanciación con los ayuntamientos por los que discurren las diferentes líneas, y con la Administración General del Estado. En el caso de la línea 1 del metro de Sevilla, la Junta de Andalucía suscribió el 10 de julio de 2002 los respectivos convenios con los ayuntamientos de Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe y Dos Hermanas; en el caso de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, el convenio con el Ayuntamiento de Málaga se firmó el 15 de abril de 2003. En virtud de estos convenios, los ayuntamientos inicialmente se obligaban a aportar el 25% del total de las aportaciones autonómicas, ya fuese como subvención a la infraestructura, ya fuese como subvención a la explotación. El porcentaje del 25% inicial se redujo posteriormente al 17% en virtud del convenio suscrito con el Gobierno de España, presidido por José Luis Rodríguez Zapatero.

En efecto, el 22 de septiembre del año 2005, se suscriben protocolos de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España para la financiación de la línea 1 de Sevilla, del metro de Sevilla, y las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, que se refrendarían el 22 de diciembre con la firma de los correspondien-

tes convenios específicos. Hasta este momento que le señalo, de firma del protocolo y posterior refrendo con los convenios, el Gobierno de España anterior no había participado en nada de lo que respecta al metro de Sevilla y al metro de Málaga.

En el caso del metro de Sevilla, el acuerdo que se alcanza con el Gobierno de España asciende a 218,31 millones de euros, que se abonarán desde 2005 hasta 2035, siguiendo expresamente el convenio que se firma, el calendario de pago establecido por la Junta de Andalucía en el contrato con la concesionaria.

La cantidad máxima que en ese convenio se refleja, es decir, los 218 millones de euros, se destinaban a abonar, por una parte, el ciento por ciento de las infraestructuras en el tramo urbano de Sevilla, excluido el material móvil; conforme a las exigencias de la Ley de Construcción y Explotación del Metro de Sevilla, de 1975, y por este concepto, por tanto, del global total se destinaban al tramo urbano 176,21 millones de euros, y se contemplaba, también, en esa cantidad de los 218 millones de euros el abono del 33% de las infraestructuras en los municipios de Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Dos Hermanas.

Por tanto, para esos tres municipios, el 33% correspondiente, es decir, 42,74 millones de euros, que se sumaban a los destinados al tramo urbano de Sevilla, y es lo que hacía la cantidad total y global que le he referenciado de los 218,31 millones de euros.

En el caso del metro de Málaga, el compromiso del Gobierno de España, el Gobierno socialista, con la financiación de infraestructuras y supraestructuras de las líneas 1 y 2, es una aportación máxima de 175 millones de euros, entre 2005 y 2037.

Nos encontramos nuevamente en Málaga, con pagos anuales, entre ejercicios 5 y 37, acorde, totalmente, con la fórmula contractual del metro de Málaga; una concesión de 35 años de duración.

Por tanto, señorías, hay que subrayar, hay que señalar, que el primer presupuesto del Estado que incluía una partida real y específica para la financiación de los metros de Sevilla y de Málaga fue el Presupuesto de 2005; en las cuentas de 2005 se incluyeron ya lo correspondiente a esa anualidad, 20,8 millones de euros, para el metro de Sevilla, y 5,59, para el metro de Málaga.

En lo que respecta al metropolitano de Granada, las obras se están realizando, desde 2007, con cargo exclusivamente a los presupuestos de la Junta de Andalucía; un presupuesto estimado de inversión que se mueve en torno a los cuatrocientos millones de euros, cifra a la que tenemos que sumarle 50 millones de euros del material móvil.

Existen convenios en relación al metro de Granada con los Ayuntamientos de Maracena, Albolote, Granada y Armilla, que van a aportar el mismo porcentaje que Sevilla y Málaga, es decir, el 17% del coste de inversión en sus respectivos municipios, un porcentaje idéntico

—subrayo— de cofinanciación al de los metros Sevilla y Málaga, aunque en Granada no se ha suscrito convenio con el Gobierno de España.

Este, hay que decir, es el presente, la realidad de nuestros metros, con una primera línea ya en pleno rendimiento, la de Sevilla, y otras tres líneas en construcción en Málaga y en Granada.

Un metro, el de Sevilla, que hay que decir que ya ha alcanzado su velocidad de crucero, respecto al número de viajeros, en los escasos seis meses que lleva funcionando desde su inauguración, y que, además, la ciudadanía de Sevilla lo califica con una nota, prácticamente de notable, en su funcionamiento. Y Sevilla ha hecho suyo el metro, usándolo, y superando los treinta mil viajeros, aproximadamente, de media, que utilizan la línea 1, teniendo en cuenta, además, que recientemente es cuando se inauguró la Puerta de Jerez, en el mes de septiembre, y que en este último mes de noviembre se han inaugurado las tres estaciones que faltaban para ponerlas en carga en el municipio de Dos Hermanas.

Por lo tanto, ha sido recientemente cuando toda la línea ha estado en carga, y podemos decir que ya el metro ha alcanzado su velocidad de crucero y que está respondiendo cada día con más usuarios, con más viajeros.

Y, en relación al metro de Málaga, tenemos un metro que tiene ya en obras el 85% del trazado, y un metropolitano de Granada que ya está en obras en el ciento por ciento de su trazado.

Este que les acabo de señalar y de subrayar es el modelo de financiación de los metros de Sevilla, de Málaga y de Granada, un modelo que pone de manifiesto un liderazgo incuestionable, asumido como correspondía competencialmente y en la apuesta de movilidad sostenible que ha hecho el Gobierno de Andalucía por la Junta de Andalucía, y que, desde el ámbito de la Junta de Andalucía, del Gobierno andaluz, hemos dado un fuerte impulso al desarrollo y a la ejecución de unas obras, de unas infraestructuras, complejas, sin duda, que planteaban retos y desafíos, a los que hemos sabido adecuadamente responder, y que también expresa un modelo de colaboración institucional, donde se implican todas y cada una de las administraciones: Administración local, la Administración central —el Gobierno de España— y cómo no, la Administración autonómica, el Gobierno de Andalucía, que, en el ámbito de la Andalucía sostenible, ha hecho una puesta clara de presente y de futuro, en términos de movilidad sostenible, en las zonas metropolitanas y urbanas, y eso se expresa a través del metro de Sevilla, del metro de Málaga, del metropolitano de Granada, pero también se expresa a través de los sistemas tranviarios de Jaén —en estos momentos, ejecutándose—, de la bahía de Cádiz, y en los sistemas tranviarios de futuro que hemos comprometido con las ciudades de Jerez, de Córdoba, de Almería... Porque esto es un suma y sigue, no vamos

a parar hasta hacer plenamente realidad el concepto de movilidad sostenible, que significa oportunidades, en términos de calidad de vida para la ciudadanía, que significa posibilidades de desarrollo no solo personal y profesional de cada ciudadano y de cada ciudadana, sino que también genera oportunidades de desarrollo empresarial, de desarrollo económico y de generación de riqueza en nuestra tierra.

Así que, señorías, el metro de Sevilla, el de Málaga y el de Granada responden a un modelo de Comunidad, a una apuesta de movilidad. De ahí, desde nuestras competencias, el esfuerzo que está realizando y que va a continuar realizando el Gobierno de Andalucía.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.  
Señor Raynaud.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, muchas gracias, señora Consejera, por su intervención, y por sus aclaraciones en esta comparecencia.

Permitame que..., bueno, en primer lugar, ha hecho usted mención a que esta es la quinta vez que comparece para hablar de los metros en esta Comisión. Y usted entenderá, efectivamente, que así sea lógico, porque es una inversión muy importante, supone un porcentaje mayoritario, conjuntamente con el eje transversal de Andalucía, del global de las obras o de las inversiones que se acometen en nuestra tierra, y, por lo tanto, es lógico que, desde la oposición, sigamos, pues, evidentemente, con todo el interés posible la marcha de unas obras de infraestructuras de tanta importancia.

Yo, con independencia de lo que usted acaba de aportar, pues le voy a hacer una serie de preguntas, que usted en su intervención, pues, no ha hecho alusión a ellas, y que yo necesito elevar y tenerlas claras. Y me voy a referir, lógicamente, a los tres metropolitanos: al de Málaga, al de Granada y al de Sevilla. Y, en este sentido, va a ir mi intervención.

Señora Consejera, partiendo..., usted ha hecho unas glosas del compromiso del Gobierno de la Nación y del Estado en relación a los convenios. No cabe la menor duda, porque la realidad es tozuda e incuestionable, la fecha de los convenios son las que son; lo firma quien lo firma, y, por lo tanto, pues eso es inútil el llegar y el pretender discutirlo. Eso no significa que, por ese hecho, vaya a estar justificado el posible desarrollo o los acontecimientos que se producen después. Y en este sentido, evidentemente, lo que sí usted me tendrá

también que reconocer es que son unos convenios atípicos, tanto en el metro de Málaga como en el de Sevilla, respecto a los convenios que firma el Estado con el resto de los metropolitanos. Hasta ahora no había precedentes de 30 años de financiación en convenio. Supongo que, evidentemente, la actitud del Estado habrá estado en relación directa con el sistema de ejecución del propio metro de Málaga y de Sevilla, al que usted ha hecho mención —adjudicación del proyecto, de la construcción y de la explotación durante 30 años—, y, evidentemente, a partir de ahí, la Administración General del Estado asume ese discurso. Ahora, a mí sí me gustaría que usted hiciera una cuenta.

Ha dicho usted que la aportación son 175 millones de euros al metro de Málaga como cantidad máxima, como cantidad máxima, y durante esos 35 años. Yo le pregunto que haga la cuenta, de en cuánto se quedan los 175 millones distribuidos en esos 35 años. Usted se sonríe, pero, evidentemente, si hace usted la cuenta, por poco que se deprecie la moneda, haga usted la cuenta y veremos cómo, de 175 millones de euros, nada de nada, porque pagar a 35 años ya está bien. La cantidad fue fijada por un porcentaje establecido inicialmente sobre el documento de contratación, y, a partir de ahí, ha pasado todo el tiempo de la construcción, de la explotación... Dígame si es cierto o si no es cierto lo que le estoy diciendo.

Pero nosotros hemos visto globalmente en su Consejería, a partir de este año 2010, evidentemente, un cambio importante en los criterios de financiación. Ustedes han hecho una apuesta decidida, yo diría que hasta mayoritaria, por lo que es la inversión específica en la colaboración público-privada. Por lo tanto, a mí me gustaría que usted me contestara, en el futuro del metro de Málaga, en relación a la línea 3, qué sistema se va a seguir, puesto que ya hemos comprobado cómo, en el cuadrante de las inversiones, ya se prevé inversión para el metro de Granada. Por lo tanto, la pregunta es: ¿Cuál va a ser el sistema de financiación que adopten para el futuro del metro de Málaga, en concreto para la línea 3?

También me gustaría, si el proyecto de ejecución de la línea 3 está finalizado con acuerdo del Ayuntamiento, que usted, en su última comparecencia, dijo que estaba propiciando el acuerdo con el Ayuntamiento, saber cómo está el proyecto de ejecución que pudiera, de alguna manera, dar el pistoletazo de salida en la construcción de la línea 3 del metro de Málaga.

Y también recuerdo perfectamente —y consta en el *Diario de Sesiones*— que usted habló como inicio de algunos de los tramos, bien línea 2 o parcialmente la línea 1, pero la línea 2, de finales de 2011, primeros de 2012, para su puesta en servicio. Me gustaría que usted me ratificara esos datos.

Igualmente, habló usted de la cifra de 362,2 millones de euros, pero con una desviación que pudiera alcanzar los cien millones de euros como consecuencia de las

modificaciones establecidas. Le pregunto si, en estos momentos, en el metro de Málaga sigue usted manteniendo que podemos estar en cien millones de euros de desviación de los 362 millones de euros iniciales.

Y, en relación al metro de Málaga, señora Consejera, también me gustaría que me respondiera si ha llegado usted a cerrar el compromiso con la adjudicataria respecto al tramo de metro que le fue, diríamos, sacado, quitado, de lo que era la concesión global del ciento por ciento. En su última comparecencia usted me dijo que había llegado ya a un acuerdo verbal, que las conversaciones estaban muy avanzadas y que era inminente la redacción del documento, en el cual quedara, negro sobre blanco, en qué condiciones queda el sistema de construcción y explotación del metro de Málaga con la concesionaria: qué se le quitaba, qué no iba a hacer; qué tramos iba a adjudicar directamente, o se iba a hacer cargo de ello, la Junta de Andalucía; cuál se le iba a seguir manteniendo a la empresa concesionaria. Pues saber si eso ya está hecho, si a ese acuerdo ya se ha llegado, como usted dijo, y, evidentemente, habrá quedado plasmado en el correspondiente documento que modificaría sensiblemente el acuerdo de adjudicación del metro de Málaga.

En relación al metro de Granada, que usted mismo acaba de decir ciento por ciento inicialmente público, nosotros hemos visto, en este cuadrante, en la memoria del proyecto de presupuesto del año 2010, en el que ustedes hacen una apuesta importantísima por la colaboración privada en la financiación. Llegan ustedes a incluir 370 millones de euros para el metro de Granada, 370 millones de euros en los próximos cuatro años, y, para el año 2010, 35 millones de euros, para el año 2010. Como en la propia memoria, en la propia memoria del borrador de presupuesto, del proyecto de presupuesto, ustedes hablan de tres posibilidades o de tres sistemas distintos de colaboración público-privada, al ponerle ustedes esas cantidades tan concretas, de esos 35 millones, de esos 370 millones, supongo que tendrá usted perfectamente definido cuál es el sistema de financiación público-privada que va a adoptar para la colaboración en el metro de Granada, porque, claro, yo hago algunas cuentas, yo hago algunas cuentas.

Mire, en los Presupuestos de 2009, 2008 y 2007, hay presupuestados, para el metro de Granada, 129,6 millones de euros —Presupuestos de la Junta de Andalucía, 2009, 2008, 2007—, 129,6 millones de euros.

Yo le pregunto: ¿Se ha certificado ya esa cantidad? ¿Más? ¿Menos? Porque, claro, hay unas cuentas que no me cuadran, no me cuadran. Si el presupuesto de la obra son 400 millones de euros y ustedes apelan a la financiación privada en 370, significa que tan solo tendrían que financiar públicamente, puros y duros, por parte de la Junta de Andalucía, 30 millones de euros, la diferencia entre los 400 y los 370 millones. Sin embargo, ustedes tienen presupuestados ciento veintinueve, casi ciento treinta millones de euros. ¿Es

que ustedes prevén que ese dinero que hay en el cuadrante para la financiación del metro de Granada va a ir a la línea 1 en construcción —todo a la línea 1 en construcción—, o va a ir a la línea 1 y a la línea 2? ¿O eso es previsión exclusivamente para la línea 2 del metro de Granada?

Yo creo que la pregunta, en este sentido, evidentemente, está clara; es decir, no tiene, de alguna manera, más historia. Es decir, ustedes apelan a 370 millones de financiación privada. El presupuesto es de 400 millones de euros. Luego, entonces, ustedes le están imputando a la línea 1 el 90% de la financiación en esa financiación específica. Pero no me cuadra todavía, repito, porque lo presupuestado, recogido en los presupuestos provincializados en la provincia de Granada, años 2007, 2008 y 2009, son 129,6 millones de euros.

Dicho esto, señora Consejera —se lo pregunté en su última comparecencia y se lo vuelvo ahora a repetir—: ¿Cuándo se va a firmar el convenio con el Estado, con la Administración General del Estado, para su contribución al metro de Granada?

Usted ha dicho que las aportaciones —lo ha dicho..., en fin, un poco regodeándose en su intervención—, que la aportación del Estado ha supuesto que los ayuntamientos rebajaran su aportación del 25% al 17%. Ya ha arrancado usted con el 17% de aportación en los cuatro municipios de Granada. ¿No le parecería a usted interesante el insistir —vamos, interesante, absolutamente justo y necesario, justo y necesario— en que el Estado contribuyera y se firmara un convenio como el metro de Málaga o de Sevilla? A ser posible, un convenio no a 30 años, ni a 35 años, puesto que, en principio, en principio, la financiación corría al ciento por cien de la Administración de la Junta de Andalucía. Ya, claro, ya no puede decir eso, porque, como lo han metido a usted en el convenio de la financiación público-privada, a lo mejor el sistema que ustedes van a elegir también es el de la concesión, para esos 370 millones de euros, y van ustedes a convertir el metro de Granada, que estaban ustedes convencidos de la bondad del sistema de concesión pública ciento por ciento, se arrepienten ustedes y vuelven a dar marcha atrás, porque, claro, si no, qué sentido tiene el calendario de esa financiación. Si de alguno de los tres sistemas, repito, que contempla la memoria del proyecto de presupuesto, habla de la posible concesión, pues, claro, a lo mejor resulta que el Estado nos devuelve de nuevo el balón, suponiendo que usted llegara y reivindicara, como debería hacer, un convenio para el metro de Granada como tienen el resto de los metros de España, y, en Andalucía, los de Málaga y de Sevilla.

Y, del metro de Granada, a mí también, señora Consejera, me gustaría que me respondiera usted si está usted informada de cómo va el convenio en materia de seguridad, de salud y de seguridad laboral en Granada, el convenio de la obra firmado con los dos sindicatos, con UGT y Comisiones Obreras. Me

gustaría conocer su opinión, si se está haciendo frente, por parte de la Junta de Andalucía, a los desembolsos correctamente, y si la actuación de tutela, de vigilancia, de control por parte de ambos sindicatos está ajustándose a los convenios firmados entre los sindicatos y la Junta de Andalucía —en este caso, la Junta de Andalucía, porque no hay sociedad concesionaria— en relación al control de las obras en materia de seguridad laboral. Le hablo de competencias, de titulaciones, de seguimiento de la obra y también de compromiso de la Junta de Andalucía con los dos sindicatos que han firmado ese convenio.

Y me falta por referirme, señora Consejera, al metro de Sevilla. Pues bien, en el metro de Sevilla, usted... Yo le iba a preguntar: usted, señora Consejera, está convencida de que, efectivamente, el convenio que se firmó entre ambas Administraciones, con don José Luis Rodríguez Zapatero en la Moncloa, pues, es un convenio que está en vigor —supongo que en eso estamos de acuerdo—. Supongo, porque usted también ha hecho mención a ello, que la Ley 37/1975 también está en vigor, puesto que usted también ha hecho mención a ello. Supongo que usted estará de acuerdo conmigo en que en ese convenio se hace referencia a la ley y que en la ley hay un artículo 2 que dice que la Administración general del Estado se hará cargo de las obras de infraestructura y sus modificaciones, si las hubiere. Y, perfectamente definido, ciento por ciento término municipal de Sevilla y 33% en los términos municipales de San Juan, de Mairena y de Dos Hermanas. Por lo tanto, en el propio fundamento de la aportación de la Administración general del Estado, los 218 millones de euros, ya se está admitiendo el ciento por ciento del costo de la explotación en el término municipal de Sevilla.

Por lo tanto, tenemos un convenio que está en vigor, tenemos una ley que está en vigor y tenemos lo que pone el convenio. Otra cosa distinta es que ustedes, una vez más, pues, permitan que en el convenio, contra...

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, ruego que...

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

... contra esas cláusulas, ese artículo tan claro en el que habla de «sus modificaciones, si las hubiere», ustedes admitan una cláusula limitativa —que no enunciativa—, es decir, 218 millones como máximo. Es decir... Pero, ojo, diciendo que sí, al final, el costo de la obra es menor, el Estado pondría menos. Oiga usted, como en cualquier revisión de obra, se revisan los índices, a

la baja y al alza. Si usted admite a la baja, ¿por qué no admite al alza, sobre todo, teniendo un artículo 2 en el que dice que está claro que la Administración general del Estado se hace cargo de las modificaciones, si las hubiere? Por lo tanto, ni que decir tiene de los 30 años. Los 215 millones de euros pagados en 30 años, haga usted la cuenta y verá usted en lo que se queda esa aportación de los 215 millones de euros.

Y, por último, señora Consejera, ha hablado usted de la cifra final, de los 658 millones de euros, una desviación de 197 millones de euros, que supone el 42,67%. Y usted lo ha dicho también claramente. El sistema de concesión en el metro de Sevilla y Málaga es el proyecto, la construcción y la explotación. Ha presentado una memoria de la justificación de esa desviación, y, en el propio epígrafe, usted lo divide en tres bloques: incrementos derivados de solicitudes o acuerdos con mejora de otras Administraciones, mejoras y modificaciones incorporadas por la dirección del proyecto y modificaciones relacionadas...

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, ruego que vaya terminando. Tendrá otro turno.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Termino inmediatamente. Muchas gracias, señor Presidente.

... y modificaciones... Es la última pregunta que le hago a la Consejera. Y modificaciones relacionadas con la seguridad de ejecución y explotación.

¿No cree usted, señora Consejera, que, antes de aceptar sin discusión esa cantidad, hay que exigirle responsabilidades a la sociedad concesionaria por las modificaciones que haya podido haber en el proyecto? Es que ellos han cobrado en el paquete por el proyecto, es que no se le puede justificar que lo que no viniera bien determinado en el proyecto y haya que ejecutar, lo tenga que pagar la entidad promotora —en este caso, la Junta de Andalucía, todos los andaluces—.

Yo creo, señora Consejera, que de esa relación de partidas que usted aportó en su día..., esas partidas hay que pelearlas una a una, una a una, para rebajar ese montante de los 198 millones de euros, que los tenga que pagar la Administración. Y, del saldo resultante, hacer la cuenta de lo que corresponde al término municipal de Sevilla y pedirle la modificación del convenio al Estado, para que aporte en función de lo estipulado en el convenio y en la Ley 37/1975, que está en vigor.

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

## El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.  
Tiene la palabra la señora Consejera.

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

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Raynaud, ya sabía que volveríamos a reproducir hoy aquí debates que ya hemos mantenido en el marco de la Comisión. Yo le subrayaba que con esta era la quinta comparecencia y, desde luego, se lo subrayaba con la voluntad de decirle que esta Consejera no tiene ningún inconveniente en venir a esta Comisión todas y cada una de las veces que sean necesarias y haga falta hablar del metro de Sevilla, del metro de Granada y del metro de Málaga, acaso, quizás, porque su señoría no tiene iniciativa que presentar y solamente tenemos que hablar de los metros. O acaso, quizás, por algo más, con una intencionalidad política clara, y es poner permanentemente en cuestión un proyecto de ciudad como es el metro de Sevilla, que han hecho suyo las sevillanas y los sevillanos, utilizándolo y usándolo; que lo han hecho suyo, calificándolo de notable en cuanto al servicio que presta y que, además, ustedes saben que es una apuesta seria, necesaria para Sevilla y toda su área metropolitana, que lo está ejecutando el Gobierno socialista de Andalucía y que no le gusta nada ese escenario al Partido Popular, en términos —como ustedes piensan— de rentabilidad electoral.

Desde esa perspectiva, pues, seguiremos hablando del metro de Sevilla, pero también, por parte del Gobierno de Andalucía y por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, seguiremos actuando. Eso quiere decir desarrollando el proyecto del metro de Sevilla, del metro de Málaga, del metro de Granada y de todos los sistemas tranviarios, porque no nos van a parar. Tenemos un modelo de Comunidad, tenemos una apuesta por la movilidad sostenible y tenemos un compromiso con la ciudadanía andaluza de responderle para mejorar su calidad de vida.

En ese tenor, y en ese sentido, señor Raynaud, hay que constatar un hecho y una realidad que es innegable. Usted pretende permanentemente poner en cuestión la aportación del Gobierno de España, presidido por José Luis Rodríguez Zapatero, al metro de Sevilla y al metro de Málaga. Y, claro, lo que usted no dice es algo real, objetivo y verdad, que es que el Gobierno del Partido Popular negó el pan y la sal a Andalucía y se negó a hacer aportación alguna al metro de Sevilla, al metro de Málaga, al metro de Granada, es decir, a todo lo que era la apuesta por la movilidad sostenible en Andalucía. Y, claro, usted sabe que ese es su punto débil y por eso pretende que no llegemos..., o que

no aterricemos en ese espacio y en ese lugar. Pero esa es la verdad, esa es la realidad. Ustedes tuvieron la oportunidad de firmar un convenio con el Gobierno de Andalucía, con la Junta de Andalucía, mientras gobernaba el Partido Popular, y se negaron sistemáticamente a ello. Y tuvo que ser el Gobierno socialista el que firmó el convenio y se comprometió con el metro de Sevilla y el metro de Málaga.

¿Y sabe una cosa, señor Raynaud? Se comprometió en los términos exactos que demandó la Junta de Andalucía, los mismos términos que le estaba demandando para la firma del convenio al Partido Popular, cuando tenía la responsabilidad en España de gobernar. El Partido Popular dijo no y el Partido Socialista asumió su compromiso con Andalucía, a nivel de Gobierno en España. Esta es una realidad objetiva.

Y me hubiera gustado que con el mismo interés que usted viene a esta Comisión... Y yo encantada de volver una y otra vez a debatir sobre este tema, que es un tema en términos de proyecto de ciudad y de comunidad. Pero me hubiera gustado que el mismo interés que usted muestra ahora por estos convenios lo hubiera mostrado, como Concejal del Ayuntamiento de Sevilla, demandándole al Gobierno de España del Partido Popular que firmara los convenios rápidamente, para poder empezar las obras del metro. Pero, desgraciadamente, no era lo mismo la actitud entonces de la actitud ahora.

Hay hechos objetivos innegables. No puede negar que el convenio se firmó, en los términos que estaba pidiendo el Gobierno de Andalucía, porque un planteamiento a 35 años es, justamente, lo que se le hizo al Gobierno de España. Si estamos en una concesión a 35 años, estamos en una financiación a 35 años, normal que el convenio prevea la aportación durante ese tiempo.

Pero, además, hay algo más, y usted lo sabe perfectamente. Usted es que empieza a hacer las cuentas con la depreciación de la moneda...

Usted sabe que, globalmente, aun en términos de depreciación de la moneda, el 33% de la aportación del Estado está garantizado con los convenios de Sevilla y de Málaga, que es el mismo porcentaje que se aporta en Madrid o en Barcelona. Sabe perfectamente que eso es así. Otra cosa es que no lo quiera reconocer, porque, claro, nada va a reconocer en relación al metro de Sevilla, al metro de Málaga o al metro de Granada; ninguna virtud, ninguna bondad tienen estos proyectos para el Partido Popular, sencillamente porque el Partido Popular no los hubiera hecho, no los hubiera hecho.

En ese contexto, usted permanentemente recurre, desde el punto de vista del lenguaje, a dos conceptos, y habla de desviación y de sobrecostes con una intencionalidad política clara. Y yo le digo a usted: Sabe perfectamente que todas las modificaciones de proyectos habidos en Sevilla, en Málaga y en Granada responden al diálogo con los ayuntamientos; que su-

pongo que usted estará de acuerdo en que se dialogue, que se coordinen actuaciones, que se consensúen y que se actúe, y eso significa modificar.

El otro día, en Sevilla abríamos tres nuevas estaciones. El propio Alcalde de Dos Hermanas agradecía la sensibilidad del Gobierno de Andalucía al haber escuchado al Ayuntamiento, a las asociaciones vecinales, a los colectivos, en cuanto a las propuestas que se realizaron en ese tramo de la línea 1. Si no hubiéramos escuchado a nadie y hubiéramos ejecutado la obra tal cual la teníamos prevista, usted hoy estaría diciendo aquí que hemos sido insensibles a las demandas ciudadanas y a las demandas municipales, que no tenemos vocación y voluntad municipalista y que hemos malogrado una oportunidad para el metro de Sevilla. Como resulta que hemos sido sensibles a los vecinos, sensibles a los ayuntamientos, y hemos mejorado modificando los proyectos, resulta que ahora hay que criticar que esa modificación de proyecto haya significado un, lógicamente, incremento del presupuesto previsto, porque se ha mejorado, y, entonces, hay que utilizar las expresiones más negativas para cargarlas de tintes peyorativos, de manera que se busque el titular mediático al respecto. Pero yo se lo he dicho también en esta Comisión en alguna ocasión, señor Raynaud, que no se puede ir por parte —y usted participó en ello—, con la Consejera, a ver los sistemas más modernos implantados en el metro, que los traigamos a Sevilla, y ahora resulta que yo no dije nada ni supe al respecto.

Las puertas de andén que tenemos en el metro de Sevilla es la más alta tecnología que existe hoy. Único metro en España que las tiene, mayor seguridad para la ciudadanía. Eso significa gastar más dinero, y a eso usted rápidamente lo llama «sobrecoste o desviación». O sea, para usted no ha habido ninguna mejora. Y, cuando nos encontremos restos arqueológicos en la Puerta de Jerez y tenemos que replantear el proyecto de la estación Puerta de Jerez, resulta que eso también es una desviación, y cuando tenemos que escuchar a las vecinas y a los vecinos, a los ayuntamientos de las distintas zonas por las que discurre y transcurre el metro, resulta que eso son sobrecostes. Es decir, usted utiliza los términos con intencionalidad política, con intencionalidad política.

Y en ese tenor, y en ese sentido, yo lo que le digo es que me demuestre que todas y cada una de las modificaciones de proyectos habidas no son mejoras que hemos introducido en la línea 1 del metro de Sevilla y no es la mejor forma y manera de abordar aquellas situaciones que han acontecido en el desarrollo del proyecto y a las que hemos tenido que dar respuesta: el puente, los restos arqueológicos, la Universidad, que dijo: «Por el espacio mío, no: hay que sacar fuera del terreno de la Universidad el discurrir del metro». Se trata de dar respuestas ciertas, concretas, adecuadas y rigurosas a las realidades que nos hemos encontrado

en el desarrollo del proyecto del metro en Sevilla, y, por lo tanto, ha tenido una resultante económica que se ha mostrado y se ha manifestado a través de las mejoras que hemos implementado e implantado en la línea 1 del metro de Sevilla. Por tanto, esa es la realidad con la que nos encontramos, exactamente igual que en Málaga.

El Alcalde de Málaga, del Partido Popular, plantea una serie de cuestiones en relación a las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, somos receptivos a ellas, modificamos proyectos, y usted habla de sobrecostes —claro, este es el problema— y de desviación. O con el Alcalde de Granada: firmamos un acuerdo de cómo discurre el metro de Granada por El Zaidín; mejoramos sustancialmente todas las zonas urbanas por las que discurre el metro, tanto en Sevilla, como en Granada, como en Málaga, y usted lo llama «sobrecoste». Es que este doble juego no se puede sostener, señor Raynaud.

El acuerdo con un alcalde del Partido Popular se traduce, para el Grupo Parlamentario Popular en el Parlamento, en términos de sobrecostes, y, si le decimos que no al alcalde del Partido Popular, ustedes dicen que es que los desatendemos y que no los oímos porque es de una fuerza política diferente o distinta al Gobierno de Andalucía. Este es el doble lenguaje, el doble juego, permanente y constante, que le lleva a estar en una contradicción evidente. O desautoriza lo que hacen sus compañeros al frente de los ayuntamientos, o, desde luego, el discurso aquí no se mantiene.

Y le diré en relación —para terminar— con alguna de las cuestiones que ha venido lanzando a lo largo de su intervención.

Por cierto, como están empeñados, en el Grupo Parlamentario Popular, en establecer una estrategia totalmente partidista en torno a los metros, tanto el de Sevilla como el de Málaga o el de Granada, le diré que, en su estrategia partidista y partidaria, global, de arremeter, en todo y por todo, contra el Gobierno de España, la Consejera de Obras Públicas y Transportes no va a entrar. Esa es la estrategia de su partido, de su partido, y, por lo tanto, desde la Consejería de Obras Públicas y Transportes vamos a seguir trabajando como hasta ahora: desde el diálogo, desde la colaboración y desde la cooperación institucional, que es claramente beneficiosa para Andalucía, como lo demuestran los convenios firmados en su día y como lo demuestra el diálogo que ya estamos y tenemos establecido con el Ministerio de Fomento para lo que es y significa la financiación de explotación de los metros de Andalucía.

Ustedes están en la estrategia de la confrontación por la confrontación, y desde la Consejería de Obras Públicas y desde el Gobierno de Andalucía, en defensa de los intereses de los andaluces y las andaluzas, la mejor manera de defenderlos es colaborar, cooperar, dialogar y exigir lo que a Andalucía corresponde.

Estamos ya hablando con el Ministerio de Fomento en lo que significa la financiación de explotación. Por eso

ya aparecen partidas de este concepto incorporadas, incorporadas. Desde ese ámbito nosotros ya estamos trabajando, en ese espacio y en ese lugar, que es el idóneo y el adecuado.

Pero ha dejado caer tres cosas que yo le quiero convenientemente aclarar.

Por una parte, de pronto habla del convenio que tenemos suscrito con los sindicatos en Granada, poniéndole ahí un tupido velo de interrogación, y yo le digo que se desarrolla el convenio en Granada, que tenemos suscrito con los sindicatos, con total normalidad, con total normalidad. Es un convenio que se está llevando a efecto y a cabo, y que, por lo tanto, cuando los sindicatos han visto algo que debiera ser subsanado, se ha puesto en conocimiento y se ha abordado. Los sindicatos cumplen su función, y nosotros, una vez más, somos sensibles y exigentes con quienes ejecutan la obra para que respondan a las cuestiones puntuales que hayan podido en algunos momentos plantear los sindicatos en virtud del convenio suscrito.

Y, por otra parte, bien sabe que, en el metro de Granada, la inversión total de 400 millones de euros, más 50 del material móvil, la inversión ejecutada a la fecha en la que estamos es algo más de cien millones de euros, y a final de 2009 se habrán ejecutados, al ciento por ciento, las dotaciones presupuestarias previstas de 2007 a 2009. Y le diré que, en términos de explotación, en el metro de Granada, y vendremos, y vendrá la Consejera a esta Comisión, *motu proprio*, a dar cuenta, pues, estamos trabajando en la constitución de una sociedad mixta, donde la presencia pública tenga fortaleza, con la incorporación de algún socio tecnológico, que explotaría el servicio de la sociedad, y que, además, se puede, lógicamente, obtener financiación externa, lógicamente, como bien sabe, en el mercado.

Y también le diré, en relación al metro de Málaga, que ya sabe que lo mismo que el metro de Sevilla, aun con la depreciación que a usted le gusta hacer siempre de la moneda, estamos hablando de una aportación del 33%, del Gobierno de España, para el metro de Málaga.

En Málaga estamos cerrando los proyectos de instalaciones y el tramo Guadalmedina-Malagueta —en ese momento, lógicamente, concretaremos la cifra final—. Sabe que hablamos de tramos sensibles: el de Malagueta, el de la Plaza de la Marina, el de Alameda... Son tramos extraordinariamente sensibles. Y estamos trabajando, en una colaboración continua y constante, con el ayuntamiento de la ciudad.

Y, en cuanto a la concesionaria metro de Málaga, hay un acuerdo. En octubre hubo dictamen favorable del Consejo Consultivo para la modificación de los proyectos. Y ahora se está cerrando la auditoría del BEI para la financiación, y prevemos que la firma de esta financiación se producirá entre el mes de enero y febrero del próximo año.

Y como —termino con una cuestión— tanto le interesa saber si vamos o no a sancionar a la concesionaria del metro de Sevilla, yo le diré a usted, que está ahora muy interesado en que sancionemos a las empresas, pues le diré que la Consejería de Obras Públicas, en este caso la Empresa de Ferrocarriles, va a hacer una evaluación exacta y exhaustiva de todo lo que ha sido la ejecución de la obra, en los distintos proyectos que se han ido modificando, y el plazo de ejecución de los mismos.

El otro día constatamos una cosa: se modificó totalmente el proyecto de las tres estaciones últimas que se han abierto en el municipio de Dos Hermanas. Se modificó como consecuencia del planteamiento del ayuntamiento y de las asociaciones de vecinos de la plataforma vecinal. Hubo plazo de ese proyecto —la empresa lo ha cumplido—. Con las mismas exigencias vamos a evaluar todas las modificaciones de proyectos y los plazos previstos, y los plazos en los que se han ejecutado, para ver qué procede realizar y qué procede hacer en términos de aplicación del marco legal. Y eso es lo que va a realizar y va a hacer la Consejería de Obras Públicas. No sabía yo que ahora tenía usted tanta preocupación por que sancionáramos de inmediato ya a la empresa. Sabía que eso es lo que le preocupaba. Seguramente, como lo ha visto escrito en prensa, ya le ha preocupado ese tema, que hasta ahora parece que no le preocupaba.

En definitiva, señor Raynaud, sabe bien que estamos hablando de un proyecto para la Comunidad Autónoma de movilidad sostenible, y sabe bien que uno tiene menos fuerzan cuando ha tenido la oportunidad de llevar a cabo un convenio para el metro de Sevilla y para el metro de Málaga, cuando en España gobernaba el Partido Popular; se cerró en banda, cerró las puertas de la financiación y dijo no. Es difícil que ahora usted quiera cobrar fuerzas diciendo lo contrario de lo que dijo entonces. Pero seguiremos hablando porque no hay ninguna intención de evitar el seguir hablando del metro de Sevilla y del de Málaga y del de Granada, y de todos los sistemas tranviarios, porque bien sabe usted que son proyectos adecuados, buenos proyectos en términos de movilidad sostenible, y además sabe algo más, que quizás es lo que más le preocupa: que los vamos a llevar por parte del Gobierno de Andalucía.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.  
Señor Raynaud.

**El señor RAYNAUD SOTO**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, permítame que le diga que su discurso es absolutamente contradictorio. Me echa usted en cara que yo a lo único que vengo aquí es a hablar de los metros, y del metro de Sevilla, y luego usted misma reconoce que vendrá tantas cuantas veces sean necesarias, y que va a venir *motu proprio*. ¿En qué quedamos? ¿No tiene usted bastante con las comparecencias que le pido yo? Supongo que, cuando usted dice que va a venir *motu proprio*, es porque reconoce que, evidentemente, el tema tiene su importancia.

Y usted devalúa ese proyecto cuando le molesta a usted el que la oposición venga aquí y le pida explicaciones sobre un proyecto que les cuesta a los andaluces millones y millones de euros, millones y millones de euros. Pero a usted eso parece que no le importa.

Pero, le repito, su discurso es absolutamente contradictorio.

De la misma manera que dice usted que no va a entrar en el debate de politizar. Mire usted, aquí estamos para hacer política, eso es obvio, hasta ahí podríamos llegar, que no hiciéramos política en el Parlamento. Y ustedes, en su discurso, en el 70% se dedican a arremeter contra el Partido Popular.

Usted está haciendo el papel de la oposición al Partido Popular en el Gobierno hace seis años, en vez de hacer el papel de Consejera, que es responder a las preguntas que yo le hago. Punto.

Hable usted del metro de Sevilla, de Granada y de Málaga ahora, déjese usted de recuerdos. Es que, como no tiene usted argumentos, como no tiene usted argumentos, la única solución que tiene es recurrir al pasado y hablar de lo que el PP hizo, de lo que dejó... Luego, le voy a recordar yo, también, lo que ustedes hicieron cuando estábamos gobernando.

¿Usted se cree que nosotros no tenemos memoria, que no tenemos hemerotecas, que no nos acordamos de la actitud del Partido Socialista durante los ocho años que estuvo gobernando el Partido Popular? ¿Usted se cree que no tenemos nosotros memoria y que no hay un *Diario de Sesiones*? Hombre, por Dios, señora Consejera. Cumpla usted su papel institucional de Consejera, porque la misión mía es llegar y plantear tantas cuestiones como considere convenientes a lo largo y ancho de la legislatura.

Por lo tanto, no haga usted más oposición al Gobierno del PP con siete años de retraso. Póngase al día y cumpla con sus obligaciones.

Yo voy a traer aquí tantas cuantas iniciativas sea, mientras que vea que usted pues no responde, que ustedes no reivindican, que ustedes no reclaman, que a ustedes les da igual ocho que ochenta. ¿Me puede usted decir que 215 millones de euros es lo mismo pagarlos en seis años que en treinta años? ¿Eso se lo puede usted decir a un ciudadano que tiene una hipoteca, y que le dicen que le van a conceder una hipoteca de una vivienda a cuatro años o a veinte? ¿Es lo mismo

el esfuerzo que hay que hacer? Pero si estamos en una crisis impresionante, y están ustedes reduciendo el presupuesto, y se conforman con que les paguen a treinta y cinco años, cuando el resto de los metros de España pagan a cinco, a seis, como mucho, el periodo de construcción de los metros. Exijanle ustedes al Gobierno de Rodríguez Zapatero.

Oiga usted, si es que se creen ustedes que ustedes han hecho la obra de la Catedral de Sevilla con el convenio. Si con el convenio lo que han hecho es dilatar los pagos a los próximos ocho Gobiernos de España. A ver si se entera usted claramente.

¿Pero qué esfuerzo financiero está haciendo Zapatero, si tenemos una cuenta que hay que pagar en el año 2035, cuando ustedes no vayan a estar gobernando? Si eso es hipotecar el pago de los metros de Málaga y Sevilla a los próximos ocho Gobiernos de España. Que está usted aquí haciendo un discurso demagógico, que si el PP dijo, que si no... Así firmo yo todos los convenios del mundo, todos los que me pongan por delante.

Mire usted, señora Consejera, justifica usted las modificaciones. Pues, muy bien. Si yo no le estoy poniendo ninguna pega, ninguna. Le estoy diciendo que las desviaciones las pague quien las tenga que pagar. No estoy pidiendo sancionar a nadie. Lo que no quiero es que se pague más de lo debido, y a usted le da igual. Usted, por su actitud, me está demostrando que le da igual, y las modificaciones, si son correctas, las tendrá que pagar el Estado en el término municipal de Sevilla, porque pone el convenio: «modificaciones, si las hubiere».

Luego ese argumento que usted me da a mí, déselo usted al Ministro de Hacienda, a la Vicepresidenta del Gobierno, déselo usted. Mira, esta desviación es por esto, y está justificada, porque lo ha pedido el Alcalde de Dos Hermanas, socialista, y el de Mairena del Aljarafe, socialista, y el de Sevilla, socialista, y el San Juan, socialista. No se lo va a negar, son del mismo partido. Luego las modificaciones del ayuntamiento no se las va a negar, no le va a negar las modificaciones que haya pedido el ayuntamiento.

Mire, y establece un diálogo muy peligroso, muy peligroso, en su responsabilidad como Consejera, de pretender hablar de las modificaciones en materia de seguridad.

Usted qué quiere, ¿que tengamos un metro del siglo XIX en vez del siglo XXI? Si las mamparas tienen más seguridad. Claro que sí. Es que usted hace un discurso absolutamente kafkiano y retorcido, para decir, hombre, es que hemos puesto más seguridad. Naturalmente. Si el sistema se ha patentado con posterioridad al proyecto, habrá que incorporarlo, ¿o es que quiere que se ponga en riesgo la vida de los sevillanos para poder justificar el mayor costo? Y a mí no me mande usted más a Londres, ¿eh?, no me mande usted más, porque yo, con el metro, donde más he ido es a Dos Hermanas.

Dos Hermanas y Mairena, mire usted, es lo más lejos que yo he ido con el metro de Sevilla. Yo no he ido a ningún lado. Así que...

Pues muy bien, pues naturalmente que eso es absolutamente necesario: eso es absolutamente necesario.

En definitiva, señora Consejera, usted no me ha respondido a lo importante, nada de lo sustancial. Le he preguntado, ha hablado usted de comparecer para una sociedad mixta que se va a crear, para...

Dígame usted: ¿Por qué ha incluido usted esa financiación público-privada tan importante para el metro de Granada? ¿Eso va a ir a la línea 1? ¿Va a ir a la línea 2? Respóndame, que no me ha respondido. No me ha respondido usted sí, de verdad...

Porque dijo usted que estaba a punto de hacer lo que era el nuevo convenio del metro de Málaga. ¿Está hecho o no está hecho el convenio con la concesionaria, quitando la...? Que nos queremos enterar, porque yo no lo sé, y usted hoy aquí no ha respondido.

Respecto al metro de Granada, le vuelvo a ello, señora Consejera, entérese bien: Yo no he dejado caer nada. Se lo digo negro sobre blanco, nítidamente. Entérese usted cómo va el convenio. ¿Me puede usted garantizar que los dos sindicatos están cumpliendo en cuanto a la asistencia técnica a la obra, en cuanto a la titulación de los que están, y que están al día en el cobro correspondiente de las cantidades que debería pagar la Junta? Yo creo que se lo estoy haciendo clarísimamente —termino, señor Presidente—, se lo estoy planteado muy claramente: titulación de los técnicos que están haciendo el seguimiento, dedicación de los técnicos de los sindicatos a su labor como responsables en materia de seguridad laboral, y, tercero, si la Junta está al día en el pago de lo que establece el convenio. De eso no me ha dicho usted ni pío. No he dejado caer ninguna cortina ni ninguna nebulosa. Le estoy preguntando nítidamente: respóndame.

Y, por último, metro de Sevilla. Reclámelo usted, hombre, reclámelo usted. Treinta y dos recursos hicieron ustedes cuando el Gobierno del Partido Popular gobernaba en Madrid: 32 recursos puso. Póngale usted una reclamación, hombre, reclámeme usted al Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Hicieron ustedes algunas reclamaciones verdaderamente rocambolescas, sobre la participación de las ITV, sobre el tema de la competencia de un islote en la costa gallega, porque si era de la zona marítimo-terrestre o no era... Treinta y tres o treinta y dos reclamaciones en cuatro años, en cuatro años. Reclamen ustedes.

Mire, el dinero que venga a Sevilla, señora Consejera, del Estado a la Junta de Andalucía, por la vía que sea, ¿sabe usted a lo que va a contribuir? Pues, mire usted, a que, mientras los sevillanos, por un billete, para poder recorrer 10 kilómetros, les cuesta 1,30 euros —lógicamente, sin ningún salto: lo máximo que puede recorrer entonces son 10 kilómetros—, en Madrid, por

un euro, recorren 281 kilómetros; en Roma, 38; en Budapest 32; en, Milán 76; en Oporto, 60 kilómetros con 95 céntimos, y en Lisboa, 37 kilómetros con 80 céntimos. Esa es la realidad pura y dura.

Y a usted eso le duele, y, en vez de reivindicar, lo que hace es arremeter contra el PP, confundiendo el papel de usted, de responsable máxima de la Consejería, con un papel trasnochado de oposición. No mire para atrás, póngase en el día a día, póngase en la realidad y evite que su partido, cuando viene una proposición no de ley a esta Comisión pidiendo financiación, modificación de la línea 1 del metro de Sevilla, el Partido Socialista no vote en contra.

Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Para terminar el debate, señora Consejera, tiene usted la palabra.

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

—Gracias, señor Presidente.

Señor Raynaud, de contradicción en mis palabras, absolutamente ninguna. Lo único que le señalaba y le subrayaba es que parece que no tiene otra iniciativa que traer a la Comisión que la comparecencia en relación al metro de Sevilla, al metro de Málaga y al metro de Granada; que parece que empieza y termina ahí su función y su acción parlamentaria. Pero ya le he dicho de antemano que seguiremos hablando de estos proyectos. La Consejera de Obras Públicas y Transportes es la primera interesada en que la Comisión vaya teniendo pleno conocimiento de todas y cada una de las actuaciones en relación a los metros, de todas y cada una de las actuaciones en relación a los sistemas tranviarios, porque hay una apuesta, en un modelo de comunidad de Andalucía sostenible, por la movilidad sostenible, que la estamos haciendo realidad.

Mire usted, yo no soy como su compañero del Partido Popular, en su momento Secretario de Estado de Infraestructuras, que, cuando la anterior Consejera de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía le mandaba una carta para decir «hablemos del metro de Sevilla», automáticamente él le contestaba diciendo «en segundo lugar, que los convenios de financiación de infraestructuras suscritos entre la Administración General del Estado y algunas comunidades son instrumentos esencialmente financieros en los que la aportación estatal se realiza con cargo a aplicaciones presupuestarias ajenas al propio Ministerio de Fomento», concretamente pertenecientes

al Ministerio de Hacienda. Y decía el Secretario de Estado de Infraestructuras del Partido Popular: «Como puede ver, se trata de un asunto que no está dentro de mi responsabilidad, ni, por supuesto, tampoco de mis competencias, y, por tanto, de mis decisiones». Es decir, larga cambiada. En Fomento, en el Partido Popular no querían saber nada de financiación. Pero como esta Consejera quiere abordar en su integridad todo el tema de los metros, yo no he tenido ningún problema en venir hoy aquí a hablar de financiación, que podía haberle dicho, en resumen, una frase: «Eso no es de mi competencia, es de Hacienda, y váyase a hablar con Hacienda». Esto es lo que decía el Partido Popular cuando no quería entrar en el metro de Sevilla, el señor Benigno Blanco, hoy Presidente del Foro de las Familias.

Y, en ese tenor, y en ese sentido, aquí estamos hablando de los metros, y seguiremos, señor Raynaud. Lo que pasa es que, además de hablar de los metros, alguna otra cosita, por favor, que podemos hablar de muchas cosas que se están haciendo en Andalucía.

Pero, además, hay una cuestión que yo también le quiero señalar.

Yo no hago aquí de oposición. Lo que pasa es que a usted le molesta mucho que la Consejera le diga la verdad. Y la verdad es que estamos haciendo un proyecto de futuro, como es el del metro de Sevilla, el de Málaga, el de Granada, y todo el sistema tranviario en Andalucía. Pero también hay que echar la vista atrás, porque, cuando usted quiere aquí dar lecciones, yo le tengo que decir que, políticamente, no tiene ninguna fuerza moral para dar lecciones aquí de nada, cuando negó el metro de Sevilla el Partido Popular, cuando negó el metro de Málaga, cuando nada quiso saber de la movilidad sostenible, del sistema de los metros y del sistema tranviario para nuestra Comunidad. Es que esa es la realidad. Usted no me puede a mí decir que es que yo le hago... No, no. Yo le digo la verdad, la realidad, le subrayo y le señalo los hechos objetivos, que ahí están.

A mí no me gusta mirar al pasado; pero, cuando usted aquí viene a dar lecciones magistrales, yo le tengo que referenciar que es que su fuerza moral no está intacta: está tocada, tocada —por no decir aquello de «tocado, hundido»—. Pues usted no me puede dar ninguna lección a mí. Usted no me puede decir que yo no le sé reivindicar al Gobierno de España, porque el Gobierno de Andalucía le reivindicó al Gobierno de España de José Luis Rodríguez Zapatero y tuvo respuesta, en un convenio concreto, de una cantidad máxima: 218,31 millones de euros para Sevilla. Y la cantidad correspondiente, más de ciento setenta y cinco millones de euros, para Málaga. ¡Si reivindicamos y tuvimos respuesta! Lo que usted quiere es que yo me adentre en la estrategia del Partido Popular, y ahí no voy a entrar. A la que usted le conviene, a la de la confrontación. Dejemos el diálogo aparte.

Y, además —es curioso—, le traicionan el lenguaje y el subconsciente cada vez que hablamos de esto, señor Raynaud. De pronto dice: «Pida para el metro de Sevilla. Dígale que le ha pedido el Alcalde de San Juan, del Partido Socialista; el Alcalde...» Y usted, claro, no habla ni de Málaga ni de Granada, porque es alcalde del Partido Popular, ¿verdad? Claro, para seguir, además, manteniendo el argumento de que es que nos discriminan por razón de quienes gobiernan, cuando en Málaga y en Granada hay acuerdos con los alcaldes del Partido Popular. Todos iguales, todos el mismo trato, todos el mismo porcentaje en los convenios: absolutamente todos. Pero, claro, que le interesa en un tema, como es este, hablar solo de Sevilla, porque coincide con que, en esas localidades, la ciudadanía, democráticamente, ha decidido quiénes quieren que sean sus alcaldes. Usted subraya eso, y calla los alcaldes de otras ciudades, porque eso demuestra que el Gobierno de Andalucía, que la Consejería de Obras Públicas y Transportes, trata a todos los alcaldes y alcaldesas por igual, no mira el signo político del que son sino el objetivo junto que perseguimos, que es hacer realidad los proyectos que tiene comprometidos con la ciudadanía andaluza el Gobierno andaluz, la Junta de Andalucía. Por eso, claro, le molesta que le recuerde algunas cosas.

Yo se bien cuál es mi papel de Consejera, pero lo que no me va a poner es una mordaza y va a evitar que yo constate hechos que son objetivos y que son verdad. Claro. Ya, lo que no me puede pedir, encima, es que venga a comparecer, pero que me calle lo que no me gusta oír. No, no, señor Raynaud. Le tengo que recordar la realidad, porque usted quiere obviarla y quiere evitarla.

Y hay una cuestión, hay una cuestión que es también cierta y objetiva, y es que la propuesta que el Gobierno de Andalucía, en su momento, hace al Gobierno de España, presidido por José Luis Rodríguez Zapatero, es la misma que el Gobierno de Andalucía hace al Gobierno de España cuando lo presidía José María Aznar: 35 años para el convenio, porque había una previsión en esos términos, las cantidades correspondientes, y ahí están las cartas. Están las cartas escritas, donde se dirige el Gobierno de Andalucía al Gobierno de España. ¿Qué ocurre? En un momento determinado, el Gobierno de España, del Partido Popular, no quiso ni entrar, cero, y, en otro momento determinado, con el Gobierno socialista, pues entra en convenio con la Junta de Andalucía. Y se habla de una cantidad máxima. Seamos serios y rigurosos. Una cantidad máxima, que es, justamente, la que se cierra en los dos convenios: el metro de Sevilla y el metro de Málaga.

Y le digo: ¿Sabe hoy cuál es el elemento fundamental y esencial, que ya estamos hablando con el Gobierno de España, y qué es lo realmente importante para Andalucía y para los metros? La financiación en la explotación, que ya hemos incorporado el concepto.

Que ya hemos incorporado una cantidad inicial. Pero que, lógicamente, estamos ya hablando con el Gobierno, demandando y exigiendo lo que es conveniente para Andalucía, lo mejor para nuestra Comunidad. Ahí es donde está hoy cifrado el debate, ahí es donde estamos y ahí es donde estamos hablando con el Gobierno de España. Claro que sí. Nosotros sabemos, desde el ámbito andaluz, defender los intereses de las ciudadanas y de los ciudadanos de Andalucía, en relación al Gobierno de España. Exigir lo que es nuestro.

Si este Gobierno reconoce a todos los andaluces y andaluzas, no los 500.000 que se limpió del censo el Partido Popular, que eran inexistentes, aunque vivían aquí y estaban aquí, no. Nosotros, en ese contexto, sabemos plantear: ¿Qué es lo esencial? Explotación. Financiación para la explotación. En eso estamos, en eso nos hallamos, habiendo introducido el concepto ya adecuadamente en el ámbito de los presupuestos.

Y cuando habla de seguridad, con el tema de las puertas de andén, permítame que le diga, señor Raynaud: ¿Es que está usted diciendo aquí, en la sede parlamentaria, que aquellos metros que no tienen puertas de andén son inseguros? Porque está usted diciendo una cosa muy grave. Está usted diciendo que los metros de la Comunidad valenciana, que han puesto sus compañeros del Partido Popular, son inseguros para los ciudadanos. O sea, podíamos haber ido a otro sistema más barato, pero no hemos querido ahorrar en esos términos. Pero, si usted pone en cuestión eso, ¿está diciendo que es que el metro de Madrid o el metro de Barcelona o el metro en Valencia son inseguros? No. Pero nosotros hemos ido a lo mejor de la tecnología, a la tecnología punta en Sevilla, y eso significa un coste adicional. Y usted dice, como hemos decidido aquí, entre todos, que la tecnología punta... Y cuando yo le digo a usted..., no le digo que usted fuese a Londres: fueron sus compañeros del Grupo Popular, dos compañeros diputados. Cuando usted dice: «No, no, es que eso tiene un coste añadido. Se lo pide usted al Gobierno». No, si es que somos nosotros, en aras a nuestras competencias, los que decidimos que se instalan esas puertas. Es que usted decide comprarse un coche de mejor calidad, de mayor seguridad, y me pide que le pague yo la demasía. Estas son las cuentas del Gran Capitán. O sea, yo decido esto, pero usted me lo paga. No, nosotros somos serios, firmamos un convenio y exigimos, lógicamente, su cumplimiento. Y se está cumpliendo. Y ahora estamos en una segunda etapa: explotación. Y ya estamos en el diálogo con el Gobierno.

Entonces, ¿qué es lo que quiere el Gobierno de Andalucía? —y termino, señor Presidente—, ¿qué es lo que quiere? El cumplimiento de los convenios suscritos del metro de Sevilla, de Málaga, y se están cumpliendo y queremos, lógicamente, una buena negociación para unos excelentes resultados en términos de financiación a la explotación. En eso estamos trabajando el Gobierno de Andalucía.

Y, señor Raynaud, se lo he dicho muchísimas veces. Le he respondido antes. En el metro de Málaga, entre el mes de enero..., probablemente, a lo mejor a primeros de febrero, estaremos firmando, después de haber aprobado el Consultivo la modificación de los proyectos y finalizar la auditoría del BEI, estaremos firmando la financiación. Estaremos firmando la financiación.

Y le he dicho que vendremos a sede parlamentaria a dar cuentas, en términos de metro de Granada, cuando constituyamos la sociedad mixta que vamos a realizar, que vamos a realizar. Y ya le he dicho que queremos una fuerte presencia pública y queremos un socio tecnológico, pero no cerramos las puertas a otros socios con los que ya estamos hablando y dialogando para una resultante de explotación del metro de Granada, donde la presencia pública va a tener fuerza, fuerza mayor que los metros de Sevilla y de Málaga. Le estoy diciendo en lo que ya estamos trabajando. Y, cuando esté culminado el proceso, vendremos y daremos cuenta, porque no hay ninguna contradicción. La sede parlamentaria es un lugar, para la Consejera, esencial y fundamental a la hora de incorporar en esta sede parlamentaria a sus señorías toda la información, absolutamente toda la información de los pasos que estamos dando.

Y termino. El 33% es el porcentaje que corresponde a Sevilla y a Granada, en relación a los convenios firmados. Y con normalidad se está desarrollando el convenio suscrito con los sindicatos en Granada, atendiendo a aquello que los sindicatos nos plantean y las cuestiones que nos apuntan. Por tanto, señor Raynaud, seguiremos hablando de los metros, seguiremos hablando de los temas tranviarios, pero, por favor, aquello que usted quiera saber, pregúntelo, que por parte de la Consejería le informaremos, pero deje de querer enturbiar o empañar un proyecto de ciudad para Sevilla, como es el metro, un proyecto de ciudad para Málaga, un proyecto de ciudad para Granada, que cambian radicalmente la realidad de las ciudades y de la ciudadanía, a través de la modalidad sostenible que le ofrece oportunidades.

Muchas gracias, Presidente.

**8-09/APC-000846 y 8-09/APC-000847. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre la ejecución del proyecto de construcción del tranvía de la bahía de Cádiz, Chiclana-San Fernando-Cádiz**

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al debate de la segunda solicitud de comparecencia. Es el debate agrupado de dos solicitudes,

una del Grupo Parlamentario Socialista, otra del propio Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre la ejecución del proyecto de construcción del tranvía en la bahía de Cádiz, Chiclana-San Fernando-Cádiz.

Si está preparada la señora Consejera, tiene usted la palabra.

Un turno. Un turno, sí.

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

—Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, como bien ha reseñado, comparezco, a petición propia y a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre el ritmo de ejecución de las obras del tranvía de la bahía de Cádiz. Y hay que decirles, señorías, que estamos ante un proyecto que representa con claridad, lo mismo que los metros de Sevilla, de Granada y de Málaga, la apuesta de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la apuesta del Gobierno de Andalucía, por implantar en nuestra Comunidad un modelo de transporte sostenible, por generar, desde la movilidad sostenible, oportunidades para el conjunto de la ciudadanía. Un transporte sostenible que encuentra, precisamente, en el ferrocarril, en los metros, en el tranvía, su máxima expresión.

Nos encontramos, pues, en el marco de la Andalucía sostenible, en un modelo global de movilidad sostenible que cambia sustancial y radicalmente la realidad de Andalucía, la realidad de nuestra Comunidad. Este es uno de los cambios, de las transformaciones profundas que Andalucía va a sufrir, está sufriendo ya, desde la perspectiva de movilidad. El tranvía de la bahía de Cádiz nos sitúa ante un proyecto de conexión de los grandes núcleos de población de la bahía de Cádiz, una singular, como bien saben, área metropolitana, cuyas peculiaridades físicas y geográficas obligan a extraer las máximas posibilidades de los modos de transporte. Es una actuación que por su relevancia se incluye en la principal herramienta de planificación que tiene la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y que, además, es producto de la concertación social. Hablo del PISTA, que recoge esta actuación concreta en el paquete de medidas de mejora de las infraestructuras del transporte público dentro de las áreas metropolitanas.

Sin lugar a dudas, señorías, este es un proyecto que nace con una clara vocación vertebradora para un área estratégica de la provincia de Cádiz. Hablamos de ofrecer una mayor, una mejor comunicación para una zona de Cádiz en la que se concentra una población de 630.000 habitantes. Eso significa y supone atender las necesidades de desplazamiento de más del 50% de toda la provincia gaditana.

Este proyecto tiene unas características singulares, y hay que decir que el tranvía de la Bahía de Cádiz se

ajusta, sin duda, a las características singulares del espacio en el que operamos, donde desarrollamos el proyecto del que en estos momentos hablamos, y hemos optado por un modelo que denominamos *tren-tran*, un tren-tranvía, cuya virtud es su capacidad para circular por un trazado mixto. Es decir, vamos a ir a través de una plataforma específica para tranvía, pero también vamos a ir a través de vía férrea, porque eso es lo que nos permite cerrar el anillo de la Bahía de Cádiz y atender integralmente a todo el conjunto de población de la totalidad de la Bahía.

De este modelo, del *tren-tran*, debemos subrayar, además, algo extraordinariamente importante, que es que es un producto que ha salido de una factoría andaluza, concretamente de las instalaciones de Linares, lo que, sin duda, es un valor añadido para el proyecto, para la actividad productiva de Andalucía, para la generación de empleo en nuestra Comunidad, y hay también que señalar y subrayar que, al calor de la obra pública, se consolida un sector industrial de mucho valor añadido, medido en términos de I+D+i y, desde luego, medido también en términos de desarrollo empresarial y de empleo de calidad —subrayo empleo de calidad—.

Uno de los aspectos sobresalientes del tranvía hay que decir que es su accesibilidad, accesibilidad plena y total, porque vamos a contar con puertas adaptadas, tanto para el andén ferroviario como para el andén tranviario, que —saben sus señorías— se sitúan a diferentes alturas. Las puertas van a estar adecuadamente adaptadas, y vamos a hacer, por tanto, como el resto de proyectos de movilidad sostenible, un proyecto plenamente accesible.

El tranvía de la Bahía de Cádiz se desarrolla a través de dos líneas. La primera de ellas comunica las poblaciones de Chiclana, San Fernando y Cádiz, mientras que la segunda se extiende desde Cádiz hasta Jerez a través del segundo puente —llamado el puente de La Pepa en Cádiz—, y en este segundo trayecto se contempla también una parada en el futuro parque tecnológico de Las Aletas. Y le voy a detallar, como no podía ser menos en este momento, los niveles de ejecución de ambas líneas.

El trayecto de Chiclana-San Fernando-Cádiz se compone de tres tramos: el tramo Chiclana-Caño Zurraque, que se divide, a su vez, en dos subtramos, uno urbano, y en fase de adjudicación, y otro interurbano, que ya está en ejecución; el tramo de Caño Zurraque-San Fernando, que también ya se está ejecutando, y, por último, la conexión con las vías del ferrocarril en el nudo de La Ardila, que ya está finalizado. En estos momentos, tenemos que decir, sobre el balance de ejecución de estos tramos, que se encuentra en obra el 75% del trayecto entre Chiclana y San Fernando, y del 25% restante, relativo al tramo urbano de Chiclana, nos hallamos en fase de evaluación de las ofertas, para su próxima adjudicación, y les diré a sus señorías que

han sido 26 empresas las que han hecho ofertas para este concurso, que tiene un presupuesto de licitación de 51,44 millones de euros.

Las obras en esta línea han comenzado en dos fases diferenciadas. La primera intervención acometida fue en 2007 y supuso la construcción del viaducto Nudo de La Ardila, concluido a finales de 2008, y hay que decir que esta intervención es un viaducto que, por su apariencia, se denomina Salto del Carnero, y que es estratégica, porque ha permitido la conexión del tranvía con las vías del ferrocarril de la línea Sevilla-Cádiz. Esta era, pues, una intervención esencial y fundamental.

La siguiente fase de la obra, en la línea Chiclana-San Fernando-Cádiz, fueron las obras urbanas, que arrancaron en septiembre de 2008, concretamente en una arteria capital para San Fernando, como era la calle Real.

La actuación en la calle Real —no porque lo digamos nosotros: así lo han señalado los propios comerciantes— ha sido una actuación ejemplar: ha cambiado la fisonomía de la calle, con una reurbanización fachada a fachada, con la introducción de nuevo mobiliario urbano, y con prácticamente la peatonalización total de la calle. Es el valor añadido, hecho realidad, de las actuaciones como consecuencia de la entrada del tranvía en el trazado urbano. El recorrido entre Chiclana y Cádiz va a ser de 24 kilómetros, 11 de los cuales van a transcurrir por las vías del ferrocarril, y va a contar con 22 paradas, incluidas las cinco estaciones o apeaderos de la línea férrea Sevilla-Cádiz.

Y luego está Cádiz-Puerto Real, en la segunda línea —se va a conectar Cádiz con Puerto Real—, y se va a extender a El Puerto de Santa María y a Jerez. Hablamos de una actuación conjunta de la Junta de Andalucía y del Ministerio de Fomento.

La intención es crear una conexión directa entre todos los municipios que les he referenciado en las dos fases de actuación, frente a la situación actual que tenemos, que es que hay que bordear la Bahía de Cádiz para lograr la comunicación de Cádiz y Jerez. Con esta intervención estarán perfectamente conectadas. Se va a utilizar el puente de la Constitución de 1812, el puente ya bautizado como el de La Pepa, que está ejecutando el Ministerio de Fomento, para la habilitación de una plataforma tranviaria, y en este sentido, según el convenio suscrito en febrero de 2008, al Ministerio le corresponde la elaboración del proyecto, y la ejecución, y la Consejería asumimos la inversión exclusivamente de la plataforma, que alcanza un coste aproximado de 27,3 millones de euros.

Tengo que decir que esta plataforma tranviaria ya se está ejecutando, ya se está haciendo, ya se está realizando, y será, lógicamente, una de las principales contribuciones del tranvía de la Bahía de Cádiz, que va a significar ese cierre del anillo ferroviario y que va a propiciar una conexión directa de todas las poblaciones limítrofes que integran la Bahía de Cádiz.

Además de la plataforma tranviaria, en el puente de La Pepa necesitamos unos ramales de conexión entre el puente y los núcleos urbanos de Cádiz y de Puerto Real, y en este punto me gustaría referenciarles algunas actuaciones que hemos realizado ya, porque se ha llegado a acuerdos con el Ayuntamiento de Puerto Real y con el Ayuntamiento de Cádiz.

En el mes de julio, el Presidente de Adif y yo misma tuvimos un encuentro en la comisión de seguimiento con la Alcaldesa, y, en aquel momento, con la Alcaldesa de Cádiz cerramos acuerdos que significaban el preservar el edificio de La Aduana, la intervención de Adif para su recuperación para la ciudad en el mismo, y que la plaza de Sevilla fuese un espacio intermodal, donde iba a estar el tren, el ferrocarril, donde iba a haber tranvía, donde iba a haber aparcamiento privado disuasorio y donde iba a haber estación de autobuses. Y, además, acordamos que esa comisión de seguimiento iba a trabajar con una continuidad que permitiera que, antes de final de año, tuviéramos todas y cada una de las cuestiones despejadas.

Pues bien, así lo ha hecho la comisión de seguimiento, y en el mes de noviembre se han producido dos cuestiones. Una, la visita, por mi parte, al Ayuntamiento, a la Alcaldesa de Cádiz, para cerrar definitivamente que el tranvía llegaría hasta la Plaza de Sevilla. El ayuntamiento planteó que no quería que fuésemos más allá de la Plaza de Sevilla y, por parte de la Consejería, hemos hecho una opción clara. No nos íbamos a poner —así se lo manifesté a la alcaldesa de la ciudad— a discutir si íbamos más allá o no de la Plaza de Sevilla, hasta la Plaza de España, o nos quedábamos en la Plaza de Sevilla. El ayuntamiento había dicho Plaza de Sevilla, y nosotros lo que queríamos desde la Consejería era pasar a la realidad cuanto antes, para la ciudadanía gaditana, el proyecto, y, por lo tanto, trabajamos con puntos de llegada a la Plaza de Sevilla. Más allá de que, en el devenir de los tiempos, pudiera haber, por parte de la ciudadanía gaditana, de los colectivos del propio ayuntamiento, alguna posición diferente o distinta a la actual. Pero trabajamos, desde el consenso y desde la colaboración institucional, hasta la Plaza de Sevilla.

Con posterioridad a esa reunión, ha habido, el 25 de noviembre, un nuevo encuentro al máximo nivel en la comisión de seguimiento: Presidente de ADIF, Alcaldesa de Cádiz y Consejera de Obras Públicas y Transportes, donde hemos tomado decisiones importantísimas.

En primer lugar, el Ayuntamiento de Cádiz se ha comprometido, con toda prontitud, celeridad y velocidad, a llevar a cabo la aprobación del estudio de detalle que va a permitir la segregación de parcelas, y, por tanto, que la Junta de Andalucía, que la Consejería de Obras Públicas y Transportes, conozcamos cuál es la parcela en la que va a ir ubicada la estación de autobuses, para, de inmediato, encargar el proyecto y comenzar.

Cuando el proyecto se finalice, licitemos y adjudiquemos, las obras, para las cuales hay una previsión de inversión de 6 millones de euros.

Además, lógicamente, la otra parcela, el ayuntamiento la pondrá a disposición de ADIF para que pueda capitalizarla e invertir en todas y cada una de las actuaciones que, por parte de ADIF, se van a hacer en la Plaza de Sevilla, en la integración ferroviaria en la propia ciudad de Cádiz.

En ese tenor y en ese sentido, hemos acordado más cosas, cosas importantes:

Una, que todas las Administraciones, las tres, vamos a actuar a la par, coordinadas por tres técnicos, nombrados cada uno por la Administración respectiva, coordinada día a día, a pie de tajo, en las obras mismas. Y la comisión de seguimiento se va a reunir cada quince días para ir evaluando, más allá de que, en el mes de marzo, habrá otra reunión al más alto nivel. ¿Por qué? Porque en la Plaza de Sevilla vamos a actuar el ayuntamiento con el aparcamiento disuasorio, nosotros, que anticipamos las obras del tranvía en ese punto, para simultanear las colas del ayuntamiento y con las de ADIF en la plaza, y, además, actuamos en la estación de autobuses.

Todas las Administraciones en un mismo lugar, coordinadas, cooperando, colaborando, técnicamente, en la comisión de seguimiento, y siendo eficaces y eficientes para las ciudadanas y para los ciudadanos, que es lo que pretendemos, lo que perseguimos y lo que buscamos.

Este es el gran acuerdo que se ha alcanzado en Cádiz. Queremos responder a la ciudadanía, y queremos responder ante un evento tan importante como el Bicentenario en el 2012. Y lo hacemos desde una colaboración leal, permanente, continua y constante. El Gobierno de España, el Gobierno de la Junta de Andalucía y la ciudad de Cádiz y el ayuntamiento de la ciudad.

Este es el sistema de trabajo que vamos a seguir, y en ese tenor y en ese sentido, pues, vamos a seguir trabajando para cumplir fielmente el compromiso que hemos contraído.

La repercusión —termino con esto— que tendrá en la vida de los ciudadanos la entrada en servicio del tranvía de la bahía de Cádiz simplemente se la voy a referenciar con algunos pequeños ejemplos.

Hoy, Plaza de Sevilla, barriada Río San Pedro, en autobús, 22 minutos; en tranvía serán 9 minutos.

Hoy, Plaza de Sevilla-Puerto de Santa María, 47 minutos en cercanías; 32 minutos serán con el tranvía, 15 minutos menos.

Chiclana-Plaza de Sevilla, de 40 minutos pasan a 28 en el tranvía.

La longitud del trazado entre Cádiz y Puerto Real va a ser de 11 kilómetros, va a contar con 10 paradas, tres en Cádiz y siete en Puerto Real, tal y como hemos concretado con el propio Ayuntamiento de Puerto Real,

con el que también hemos hablado y consensuado, lo mismo que lo hemos hecho con Chiclana y San Fernando.

Todos los ayuntamientos afectados han tenido espacio de diálogo y, desde luego, tienen colaboración y cooperación plena de la consejería para hacer realidad los proyectos.

La inversión total, 374 millones de euros, en torno a casi 63.000 millones de pesetas. La generación de empleo, en total, las obras que se han ejecutado y las que se están ejecutando y ejecutarán —estamos hablando entre empleos directos e indirectos—, en torno a seis mil empleos que se generan.

Y, desde luego, hoy son 11 empresas, a través de una UTE, fórmula de cooperación empresarial, las que están trabajando ya en el tranvía de la bahía de Cádiz, y, desde luego, lo que pretendemos es tener un referente de la movilidad sostenible en Cádiz, que cierre el anillo de toda la bahía, que va a permitir que el recorrido de la misma sea poco más de 30 minutos, para completarla en su totalidad y que, además, pues sea también exponente del diálogo y del consenso y la colaboración institucional.

Les digo una última cuestión. El tranvía de la bahía de Cádiz no solo genera oportunidades para esa población de 650.000 personas, a las que nos dirigimos más del 50% de la población de la provincia de Cádiz, sino que genera oportunidades esenciales y fundamentales desde el punto de vista del desarrollo empresarial. En cuanto al desarrollo turístico, sin lugar a dudas, el tranvía va a ser un elemento que va a impulsarlo, en cuanto a las posibilidades que ofrece en toda la bahía. Va a impulsar el desarrollo comercial de toda la zona y va a impulsar el desarrollo industrial. Así lo han constatado los propios empresarios, así lo han manifestado los propios empresarios de la bahía de Cádiz, más allá de ser un referente claro del desarrollo sostenible y un referente claro, también, de lo que significa utilizar a pleno rendimiento los servicios que tenemos, en este caso tranvía y tren juntos, para servir a las ciudadanas y a los ciudadanos.

Muchas gracias.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

Señor García Rodríguez, del Grupo de Izquierda Unida, tiene usted la palabra.

**El señor GARCÍA RODRÍGUEZ**

—Sí. Gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera, también por su información.

Evidentemente, el tranvía de la bahía de Cádiz, tranvía Chiclana-San Fernando, es un proyecto apasionante. Es un proyecto largamente demandado por toda la sociedad gaditana y que ojalá llegue en tiempo y forma, por lo menos en el tiempo y forma previstos actualmente, porque ya acumula retrasos importantes.

Y ojalá también que no sea algo que se quede ahí, sino que sirva como punto de partida para extender y completar la malla ferroviaria, a través de líneas o vectores que intentaré, también, exponer en mi intervención.

Pero antes quisiera que, en su segunda intervención, señora Consejera, solventase una duda que nos queda. Nos quedan varias, pero hay una fundamental, que tiene que ver con los presupuestos y con los plazos.

Hemos hecho un estudio de las previsiones presupuestarias para el tranvía, contempladas en la Ley de Presupuestos del año 2009, comparándola con lo contemplado en el año 2010, en el proyecto, en este caso, de Presupuestos del año 2010. Y nos encontramos con que la cantidad que estaba previsto invertir en 2010 eran 51 millones de euros. Sin embargo, lo presupuestado para el próximo año, en el proyecto que se está debatiendo y tramitando, es menos. Son 43.800.000. Por tanto, hay 7.200.000 euros menos previstos para 2010, respecto a lo que se había previsto en el año 2009, para 2010.

Haciendo la misma comparación, nos sorprende que para 2011 había previstos 85 millones, en el proyecto de presupuestos del año pasado, y, sin embargo, solamente hay 61 en el proyecto de presupuestos que se está tramitando. Es decir, haciendo un análisis global, de las cantidades previstas de inversión para este proyecto, nos encontramos con que se retrasa la inversión; es decir, gran parte de lo previsto para 2010 y 2011, en términos económicos, se pasa a 2012 y 2013. Con lo cual, nos gustaría saber si esto, como es previsible, va a tener un efecto en el retraso de la línea en su conjunto, porque, claro, de nada sirve que se hable del proyecto si las cantidades presupuestadas no se corresponden con lo que hace un tiempo se decía. ¿Por qué este cambio? ¿Tiene que ver con la crisis? ¿Tiene que ver con problemas de financiación? Aclárese, porque se pueden generar expectativas. Creo que me ha captado la idea. Es decir, hay un corrimiento —valga la expresión— de la financiación de los primeros años, 2010, 2011, a 2012 y 2013: no entendemos a qué puede responder esta cuestión.

Bien, la segunda cuestión a que usted ha hecho alusión en su intervención tiene que ver a que ha hecho usted una inclusión, como si fuese un proyecto conjunto, de la línea Cádiz-Puerto Real por el segundo puente. La ha llamado ahora «tranvía de la Bahía». Eso es, de alguna manera, nuevo. De hecho, como tuve ocasión de decirle en la intervención en el debate sobre Presupuestos, eran dos proyectos que tenían nombres distintos, eran diferentes. Pero, bueno, bienvenidos

sean. El nombre es lo de menos: si se entiende que «tranvía de la Bahía», de alguna manera, es el círculo completo, Chiclana-San Fernando-Cádiz, y, a su vez, por el segundo puente, Cádiz-Puerto Real, y con conexión a Jerez y tal, perfecto. Pero, bueno, nos preguntamos, a partir de ahí nos preguntamos:

Señora Consejera, ¿esto va a funcionar en red, o van a ser dos líneas? Dicho de otra manera, para entendernos: Hay una demanda importante de transporte, un flujo de transporte —creo que usted tiene conocimiento de la Bahía suficiente para entenderme—, por ejemplo, que va de El Puerto de Santa María a Puerto Real hospital —no Puerto Real pueblo, sino Puerto Real hospital— y San Fernando. ¿Eso va a poder hacer uso del tranvía, o no? Es decir, o se va a limitar a los cercanías habituales de Adif. Me explico. Es decir, el girar la Bahía en el sentido actual ¿va a seguir siendo posible con tranvía, o no va a seguir siendo posible?

Le hago la misma cuestión pero al revés: hay una demanda importante ciudadana que quiere, necesita, transporte Chiclana-Jerez. Chiclana...

Claro. Usted habla de la línea Chiclana-Cádiz, y Cádiz-Jerez, pero ¿para ir de Chiclana a Jerez hay que ir hasta Cádiz, o hay que hacer trasbordo en San Fernando? Esas son nuestras cuestiones, porque, evidentemente, creo que —en la pregunta va implícita nuestra posición— se debería fomentar el transporte en red al máximo en la Bahía, de manera que con demanda suficiente hubiese líneas Chiclana-Jerez. Hay que recordar que Chiclana tiene más de cincuenta mil habitantes y que Jerez tiene un campus universitario que atiende a toda la provincia de Cádiz, y también hay una demanda importante, por motivos sanitarios, y de otra índole, por ejemplo, entre el otro lado, la otra rama, y San Fernando. Es decir, dicho de otra manera, ¿el tranvía son solo dos líneas —lo que podía ser una uve, para entendernos—, o esa uve, ese círculo, se cierra? Primera cuestión que nos gustaría, que nos gustaría que se aclarara.

A partir de ahí, vamos a hacer también un pequeño análisis sobre, un poco, los tramos, los tramos que contiene la obra, ¿no?

En primer lugar, en lo referente a Chiclana, parece —y nos alegramos de ello— que se haya encontrado una solución que permita que el tranvía penetre en la ciudad y no se quede, como en algún momento hubo el peligro, a la entrada. Creemos que es una buena solución y que, aunque esto suponga cerrar al tráfico rodado la calle Mendizábal, en concreto, creemos que una ciudad hay que planificarla a largo plazo, y, evidentemente, es responsabilidad de los gestores de esa ciudad el conseguir vías alternativas para ese tráfico. Pero, en relación a Chiclana, nos preguntamos y le preguntamos, y le planteamos, si está prevista una estación de tren. Parece razonable una estación ferroviaria con todos sus avíos, valga la expresión,

no una simple parada, parece razonable que, siendo principio de línea y siendo una ciudad importante, de más de 50.000 habitantes, se plantee una estación de tren, no las típicas paradas, porque, hasta ahora, si es así, desde luego, no lo conocemos, y creo que es una reivindicación razonable que Chiclana, como ciudad importante, y que Chiclana, como cabecera de momento —y ahora le plantearé otras reivindicaciones, de momento—, cabecera de una línea, pues tenga la estación ferroviaria que le corresponde.

Bien, entramos en el tema de San Fernando y el siguiente tramo, San Fernando-Cádiz. He creído entender, o deduzco de su exposición, y nos gustaría que lo confirmase en su segunda intervención, que no va a ser necesario, no va a ser necesario un trasbordo al llegar a San Fernando, en La Ardila en concreto, porque hubo algún momento en que Adif planteaba problemas para la conexión de la línea Cádiz-San Fernando para seguir a San Fernando-Cádiz. Dicho de otra forma, obligaba a hacer un traslado porque, en algún momento, hasta hace relativamente poco, se planteaba que no se conectaban las dos líneas, o que aquella línea era de Renfe y que, por tanto, no se podía utilizar. He creído entender —y, repito, me gustaría que lo confirmase— que va a ser posible montarse en el tren-tranvía, que es, por cierto, una denominación común y genérica, en Chiclana, y va a ser posible bajarse en Cádiz sin necesidad de hacer un trasbordo en La Ardila. Quiero entender que es así; me gustaría también que lo confirmara.

Por cierto, hablando de San Fernando, hablando de San Fernando: La estación actual de San Fernando, que está actualmente frente a un centro comercial, con una configuración arquitectónica un poco particular, creemos que se queda escasita de espacio. Probablemente a medio plazo habría que plantearse —esperemos que algún día esta Junta de Andalucía tenga las competencias oportunas, ferroviarias—, habrá que plantearse una estación digna en San Fernando, porque lo que hay actualmente para la demanda que queremos que tenga el ferrocarril, el servicio ferroviario, es altamente, altamente insuficiente.

En cuanto a la obra por San Fernando, a través de la calle Real, la obra está avanzando. Está suponiendo, hay que decirlo, está suponiendo una incomodidad —vamos a decir—, una molestia importante para el conjunto de los ciudadanos; pero yo creo que merece la pena, efectivamente, para lo que puede suponer el tranvía en San Fernando y los beneficios para la propia calle Real, para el comercio de la calle Real y para lo que va a suponer la peatonalización de la calle Real. Ahora bien, señora Consejera, entendemos que ha faltado diálogo y comunicación, especialmente con los comerciantes, y que probablemente habría que ver alguna forma, no sé si de compensación, o por lo menos de cariño, valga la expresión, para unos empresarios, pequeños empresarios, que han sufrido,

o están sufriendo, durante un periodo de tres años, la molestia que supone el tener una obra que impide el acceso, con grandes dificultades, y que, evidentemente, eso afecta, afecta a los negocios. Bien.

Y llegamos al tema de Cádiz.

Nos ha sorprendido, señora Consejera, en los últimos meses, el repliegue del Partido Socialista. El Partido Socialista, en Cádiz, en la provincia de Cádiz, y en Cádiz ciudad, había apostado siempre por que el tranvía llegase, por lo menos, a la plaza de España. Porque hay un hecho, hay un hecho cierto y comprobado, y es que, tras el soterramiento del tren en Cádiz, y habiendo retranqueado, habiendo retrasado la estación ferroviaria a la actual nueva estación, se ha producido un progresivo alejamiento de los andenes de la gente que llega a Cádiz a la ciudad. Y puedo dar fe de ello porque me afecta incluso personalmente. Hay gente, bastante gente, que prefiere, hoy por hoy, coger el autobús, con todo lo que eso supone, efectivamente, de retrasos, porque la distancia que hay ahora mismo desde la nueva estación de Cádiz hasta el resto de la ciudad, es muy significativo, y desde luego lo que puedas ganar por un lado casi lo pierdes por otro, porque desde luego no hay un transporte urbano lo suficientemente ágil y flexible para compensar ese alejamiento.

El tranvía, de alguna manera, podría haber subsanado este problema y estas diferencias llegando, por lo menos, hasta la Plaza de España, pero incluso algunos apostábamos para más, y no damos por perdida la batalla, será en el futuro. Pero entendemos que no se debería cerrar a la ciudad de Cádiz la posibilidad de tener su tranvía como lo va a tener Jaén, como lo va a tener Granada, como lo va a tener Córdoba, como lo va a tener..., es decir, ¿por qué Cádiz no puede tener un tranvía? Sabemos de la configuración especial urbana de Cádiz, pero un poco un tranvía por la parte de la Alameda, que llegase, por ejemplo, en una primera etapa, al Castillo de San Sebastián, a la Caleta, para entendernos. Lo cual favorecería la comunicación con todo el casco histórico de Cádiz, porque es conocida la capilaridad perfectamente asumible para un peatón de la ciudad antigua de Cádiz, si se hace una buena circunvalación ferroviaria.

Y entendemos que, para eso, aunque habría la posibilidad de un tranvía específico o habría la posibilidad, incluso del cercanías, lo razonable sería que este tren continuase e hiciese esa labor.

Y por eso nos sorprende, nos sorprende y nos gustaría..., vemos con extrañeza lo que se presenta como un acto de consenso. Para una vez que llega el consenso en Cádiz, creemos que sale perdiendo la ciudad de Cádiz. Y creemos... Sí, sí, creemos que sale perdiendo la ciudad de Cádiz porque se mantiene el tren alejado de la ciudadanía y alejado, fundamentalmente, de los centros de interés de la población.

Y, finalmente, dos cuestiones:

Una, de carácter general, y es que rogamos tome nota de que los usuarios de bicicletas confían y confiamos en que se hagan las previsiones oportunas para que en este tren se puede transportar sin problemas la bicicleta, para después manejarla en el punto de destino.

Y otra cuestión que queremos plantearle es el tema de una posible prolongación a través de La Janda, desde Chiclana hasta Conil y, posiblemente, hasta Barbate, que son poblaciones importantes, que vemos que entre las dos suman del orden de sesenta mil o setenta mil habitantes, y que especialmente en verano, por las circunstancias del uso turístico tendría una demanda y una utilización importante. Estamos hablando de un tren tranvía, por tanto, con paradas suficientes que articulen el territorio, y que en principio sería diferente de la futura, aún en el limbo, conexión entre las dos bahías, que al parecer se plantea en una línea cercana a la autopista Jerez-Los Barrios. Pero entendemos que la costa, por lo menos hasta Barbate, en distintas fases se merecería también una conexión ferroviaria como el resto de la provincia.

Nada más, y muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz.

#### El señor LOAIZA GARCÍA

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Señora Consejera.

Es verdad que esta obra es importante para la bahía de Cádiz, pero llevamos hablando de ella desde el año 2000, y ahora es cuando se está empezando hacer realidad. Ya, en los presupuestos del año 2004, había consignación presupuestaria para este proyecto.

Habla usted de presupuestos, y al final me gustaría que nos aclarara qué coste final va a tener este proyecto, porque no nos cuadra. No nos cuadra. Me parecer haber escuchado a su señoría haber dicho 374 para las dos líneas, 273 para la segunda línea. Si sumamos los 273 con lo que hoy me ha parecido escuchar... Por eso me gustaría que me aclarara, porque hasta hoy día en la primera línea hay licitado 211 millones de euros, de lo que había previsto inicialmente, que eran, si no recuerdo mal, ciento treinta y algo, pues, 142 para la primera línea hay licitados ya; comprometidos, 211. No me cuadran los números de los presupuestos, en cuanto al total de las dos líneas del tren de la Bahía, como ahora se le ha empezado a denominar.

Nos gustaría saber —eso, al final—, cuando estén en servicio las dos líneas, qué importe va a tener. Y, luego, si en ese importe, señora Consejera, usted tiene incluidas las obras comprometidas con la Junta de Andalucía, como son los aparcamientos alternativos, por ejemplo, en la ciudad de San Fernando, está metido, y cuyo aparcamiento iba con coste a la Junta de Andalucía.

Por cierto, señora Consejera, con independencia de la importancia de esa obra, el 40% de los presupuestos del año 2010 para toda la provincia de Cádiz es para el tren-tranvía. Eso se va a ir ejecutando; el problema es que con esto se hipoteca toda la vertebración de la provincia. Estamos vertebrando parte de la Bahía, porque, como bien ha dicho, no es un anillo tranviario, sino una línea en uve y utilizando la vía del tren. Y se han abandonado, pues, variantes del Plan MAS CERCA, como Paterna, Ubrique... Se ha olvidado y hemos, ya, renunciado —sí, señora Consejera— a la Arcos-Antequera. El señor Chaves se quedó en la Arcos-Algodonales, y el señor Griñán se ha quedado, ya siendo usted Consejera, porque se incorporó al equipo de gobierno, en la Arcos-Bornos, que son siete kilómetros. Dígame si no se vertebra la provincia, nada para la sierra y nada más.

Le digo... Y, aparte, luego veremos la falta de ejecución, que es permanente en las inversiones en nuestra provincia, a ver dónde se van a quitar, porque no creo que se quiten del tranvía, sino de las obras que no se han empezado.

En cuanto al trazado, no ha sido pacífico, ahí ha faltado diálogo. No ha sido pacífico ni en San Fernando ni ha sido pacífico en Chiclana, ni sigue siendo pacífico en Chiclana, ni sigue siendo pacífico... Usted sabe que parte de la sociedad no quiere, a pesar de lo que se diga, la peatonalización de la calle Mendizábal. Ni ha sido pacífico... Es cierto que, ahora, parecer ser, con la ciudad de Cádiz, donde ha habido un acuerdo, donde se habla de un acuerdo en un estudio de detalle, llevamos, ya, tres estudios de detalle en esa zona, señora Consejera, y los tres estudios de detalle siempre se han hecho por modificaciones que ha pedido la Junta de Andalucía, también se lo digo. No sé si usted tiene memoria histórica, pero yo he sido Teniente Alcalde de Urbanismo en Cádiz, y se lo digo, y este sería el tercer estudio de detalle que se hace por modificaciones a que nos ha obligado la Junta de Andalucía, para llegar al consenso. Y me alegro que se haya llegado a un consenso con la ciudad de Cádiz, porque, al final, lo mismo que se llega con el Alcalde de Dos Hermanas para modificaciones en la línea del metro, en la parada, también hay que llegar con otros alcaldes del Partido Popular.

Con lo cual, no ha habido, creemos, el diálogo, y ahora lo vamos a ver en cuanto a las incidencias de la obra.

Señora Consejera, en cuanto a los plazos. Es verdad que está terminado el intercambiador, con dos años

de retraso se ha terminado, con dos años de retraso. También es verdad que se podía haber retrasado más hasta que se ponga en servicio. Pero se iniciaron las obras en 2006, 11 meses de ejecución y se han finalizado en 2009. La ejecución de San Fernando, hoy en obra, levantada la calle Real entera, 23 meses para el tramo completo del tramo urbano y 18 meses para la calle Real. Se tenía que haber finalizado en septiembre de este año, pero no está finalizada, no está finalizada, y los plazos eran septiembre de este año. El problema lo están teniendo los comerciantes. Ahora hablaremos de los comerciantes, con los cuales ha dicho su señoría que parece ser que había buen entendimiento.

Hoy, para esos comerciantes, se ha debatido en la Comisión de enfrente una iniciativa que también vamos a hablar qué es lo que ha votado el Partido Socialista.

Mire, en Chiclana se licitaba el tramo de la obra del tramo urbano, de ese subtramo que usted ha dicho, Chiclana-Cañío Zurraque, hace ocho meses, y no se han iniciado. ¿Cuál es el motivo? Contésteme a cuál es el motivo de por qué no se han iniciado las obras en Chiclana, si hay total acuerdo con el Consejo Económico y Social desde hace tiempo.

¿Se van a cumplir los plazos al final de toda esta obra? ¿Estarán listos estos tramos antes del 12, tan importantes para la bahía de Cádiz?

Yo digo que, en cuanto a los plazos, señora Consejera, incumplimiento tras incumplimiento, con los problemas que haya habido con las modificaciones que haya habido. Explíquenoslo. Pero incumplimiento tras incumplimiento.

Y no vaya a decir que el Partido Popular se oponía en Chiclana, porque nunca se ha opuesto. Lo que le pidió a la Consejería era un tramo alternativo y que se estudiara, cosa que no sabemos si se ha hecho. Y, si se ha hecho, no se ha hecho público. Eso es lo que único que se le ha pedido, igual que se les pidió en San Fernando a ustedes muchas veces el diálogo, y el consenso lo entienden como que se acepten las propuestas que ustedes dan. Esos son el diálogo y el consenso que ustedes piden.

En cuanto a las incidencias de las obras, señora Consejera. Hemos hablado de los comerciantes, se les prometió ayuda por parte de la Junta de Andalucía a esos comerciantes —hoy se ha votado—, pero no se les ha entregado ninguna ayuda, no se les ha dotado de ninguna ayuda. Hoy se ha debatido una proposición no de ley en esa Comisión, y se ha votado por parte del Partido Socialista que no. Además, se les dice que el Ayuntamiento de San Fernando, en los presupuestos del año que viene, que ponga ayuda. Hay que cumplir los compromisos que uno tiene, por lo menos, si se compromete con unos comerciantes en San Fernando.

Dice usted que es pacífica. Yo diría que no es pacífica, pues se están cerrando muchísimos comercios. La

crisis y la obra del tranvía acaban con otro comercio en la calle Real. Van cerca de 20 comercios los cerrados en la calle Real de San Fernando.

Por tanto, no son tan pacíficas las obras de este tranvía en la parte de San Fernando.

Se pidió, por parte del Ayuntamiento de San Fernando, que fuera una única vía y desdoble de vía, por ejemplo, en las plataformas de parada. Tampoco se ha admitido ese consenso, doble vía en toda la plataforma.

Se pidió en la comisión... No, no haga usted eso, señora Consejera. Yo le digo lo que sabemos y los datos que tenemos. Se pidió, señora Consejera, en esa comisión que trabaja diariamente en el Ayuntamiento de San Fernando con las obras del tranvía, que se arbitrara una serie de entradas alternativas por polígono de Tiro Jané y por la zona de la feria, en la Venta Vargas. Hoy día están sufriendo codazos permanentes, codazos permanentes porque esas entradas alternativas no se han tenido previstas; fallo por parte de la Junta de Andalucía, quien ejecuta la obra, y fallo, quizás, por el Ayuntamiento de San Fernando, que no ha sabido imponerse y no han sabido hacerlo.

No se ha comenzado el parquin de la Venta Vargas, que también va en el proyecto: no se ha comenzado. Le han lanzado ustedes un guante al Ayuntamiento de San Fernando, de que tienen un proyecto para la plazoleta de Las Vacas, muy cercana, que, si quiere hacerlo su delegado provincial, me imagino que siguiendo sus instrucciones, todavía no ha contestado.

Habla usted de mobiliario urbano, y que están muy contentos en la calle Real. Pues parece ser que no, porque falta, y porque parece ser que no está consignado todo lo que debe ir de mobiliario urbano. Eso dicen los que trabajan allí, señora Consejera: no me mire allí de esa manera. Yo espero verla terminada, pero parece ser que no.

¿Consenso? ¿Por qué no se han soterrado, por ejemplo, el tema de recogida de residuos sólidos urbanos, cuando se está soterrando en toda la ciudad, se está haciendo una obra en la vía principal de la ciudad? Y resulta que no se contempla. Se dice: «Vamos a intentar». Tampoco se contempla. ¿Qué es lo que habrá que hacer? Pues, dentro de un año, dos años, tres años, levantar lo que se está haciendo para soterrar los bidones de recogida de residuos sólidos urbanos. Diálogo y consenso, señora Consejera. Vamos a hacerlo, quizás es que su Consejería a su nivel no ha tenido conocimiento de esto, pero esto están llevando a las reuniones técnicas que se están haciendo.

Señora Consejera, recuperación de un sitio histórico: la Batería de Alburquerque. Me imagino que tendrá conocimiento. El proyecto la tapaba, sin miramientos. Cuando eso se empieza a mirar, hoy, precisamente, o ayer, se licitaban las obras de recuperación del Real Carenero, y, precisamente, de las baterías. La Batería de Alburquerque ahí está, cortada la obra, y se nos

dice que va a pasar por encima, que se va a elevar la batería, que se va a traspasar, que se va a tapar la mitad... Todavía no se ha dado contestación cierta a qué va a pasar con la Batería de Alburquerque.

Y, mire usted, un detalle tan nimio, tan nimio, como que se van a retransmitir las campanadas de fin de año por Canal Sur, con motivo del bicentenario, en 2010 en la plaza de la Iglesia Mayor de San Fernando, y resulta que no va a estar terminada la plaza, cuando ya por plazos tenía que estar terminada. Lo que se ha dicho es que será accesible. Estaría bueno que, además, no fuera ya accesible.

Y le comento de Chiclana.

Hemos hablado del trazado. ¿Qué pasa con las tres bolsas de aparcamientos previstas? Una es la venta Agustín, donde se va a hacer, porque el espacio que hay allí es complicado; otra en Huerta Mata, que está sujeta a un plan especial que todavía no está resuelto; otra en la zona del Eroski, una zona de área de gestión básica que todavía no está resuelta urbanísticamente. Las cocheras de Pelagatos, señora Consejera, ¿están o no están? ¿Está el terreno o no está el terreno? Nosotros tenemos entendido que no, que no se sabe todavía dónde va a ir. Esperemos que ese convenio ejecutivo se firme y que lo tengamos. ¿Cuánto se va a esperar? Y, entre otras cosas, todo esto depende también de materias urbanísticas.

Chiclana tiene un plan general, uno, sometido a vaivenes jurisprudenciales o juristas —vamos, de derecho—, porque tiene sentencias en contra, sentencias a favor, recursos, sentencias en contra, y otro, que mientras que estamos pasando este tiempo vamos a hacer uno nuevo, que es lo que se tenía que haber hecho desde hace cinco o seis años.

¿Para cuándo, señora Consejera, se va a poner en servicio solo la línea 1, que es la que más avanzada está? En cuanto a la línea 2, yo le pregunto también y se lo he preguntado.

Yo tengo claro, según las informaciones que hemos recibido, que quien se monta en Chiclana termina en Cádiz, pero el que se monta en Chiclana tendrá que terminar en Cádiz para volver a Jerez: no puede ir por el otro anillo. Pero yo me pregunto: ¿Con Adif está resuelto lo de la utilización de las vías? ¿Está resuelto el tema desde Las Aletas hasta Jerez y está resuelto el tema desde Cádiz, desde Ardila hasta Cádiz? ¿Eso ya está conveniado y está...? Porque lo que no tenemos claro es, con un altas prestaciones, que no es alta velocidad, con un ferrocarril de altas prestaciones, con una cercanía que, por ejemplo, en frecuencia, de San Fernando-Cádiz tiene cada 15 minutos, cada 15 minutos, y se tiene previsto que esa frecuencia se alargue desde el aeropuerto hasta Cádiz cuando esté el desdoble completo de la vía, ahí ¿cómo metemos un tranvía, cómo metemos mercancías y cómo metemos altas prestaciones? Dígame usted. No, no, dígame. Lo tiene muy claro el portavoz que va a —me imagino—

defender esto del Partido Socialista, pero los demás no lo tenemos claro, y eso queremos escucharlo. En primer lugar, si ya hay convenios con Adif y con Renfe, y, en segundo lugar, qué perjuicios o qué ventajas vamos a tener en cuanto a la línea de alta velocidad para nuestra provincia.

Yo le pediría —y se lo ha pedido el portavoz de Izquierda Unida—: ya que esa obra es tan importante, vamos a intentar, vamos a mirar, porque ustedes ya se han comprometido con un tranvía urbano en Jerez, con inicio, también, de estudios del tranvía o del anillo tranviario del Bajo Guadalquivir, que, ya le digo, vamos a unirlo en El Puerto de Santa María, porque parece ser que se queda en Rota. Vamos a unirlo en El Puerto de Santa María y con un anillo tranviario también en el Campo de Gibraltar. Esos son los anuncios que su Delegado del Gobierno y que su Delegado de Obras Públicas han ido haciendo en esta legislatura. Veremos lo que tarda, pero que se estudie que se lleve desde Chiclana hasta Barbate, Conil y Vejer, porque es necesario, porque lo que está claro es que ustedes han renunciado al ferrocarril de las dos bahías.

Con el ferrocarril de las dos bahías, al que ustedes han renunciado, que fue motivo de confrontación entre Chaves y el Gobierno de José María Aznar, que hasta licitó estudios informáticos y todo, y luego ya se ha quedado en un cajón, con eso se evitaría mucho el transporte de la costa de Cádiz. Pero de eso ya ustedes se han olvidado, y a lo mejor, incluso, no hacía falta ni un tranvía, sino haciendo una vía doble en ese ferrocarril, con paradas intermediarias, con apeaderos y con circulaciones como hoy tiene Cádiz-San Fernando cada cuarto de hora de trenes de cercanía.

Señora Consejera, yo lo que le pido —y termino— es que este proyecto es bueno, que esto no es la panacea, que no se cierra el círculo tranviario, que lo que hay es en uve, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, que no se une, por ejemplo, Chiclana con Puerto Real ni con el hospital, que es donde muchos chiclaneros van, que no se une —al contrario, no se une— y hay que ir hasta Jerez, y lo que pido, señora Consejera, es más diálogos con técnicos, más diálogos con alcaldes y menos imposiciones. Y, a lo mejor, con su llegada a la Consejería, ha cambiado un poco el tono, o ha cambiado un poco el consenso; pero yo he tenido reuniones para plaza de Sevilla y el consenso era: o ustedes admiten esto, o esto no sale para adelante. Y eso se lo digo yo.

Muchísimas gracias, señora Consejera.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Loaiza.

Para terminar el posicionamiento de los grupos, tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, la señora Arenal.

## La señora ARENAL CATENA

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera, gracias, y dar las gracias a esta Comisión que me acoge hoy por primera vez para debatir un tema que considero importantísimo.

De lo que está segura esta portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, completamente segura, es de que me alegro. Me alegro de que proyectos como estos hayan llegado a la Bahía de Cádiz, se hayan puesto en marcha, y que la Junta de Andalucía no haya venido a menos ni un segundo, nunca se haya parado ante la puesta en marcha de este tren-tranvía para la Bahía de Cádiz, que así es como siempre lo he escuchado yo: en la anterior Comisión de Infraestructuras, Transportes y Vivienda de la anterior legislatura, así es como siempre, como siempre se defendió por parte de los socialistas.

Bien, lo ha destacado la señora Consejera, la afluencia masiva que se concentra en torno a la Bahía de Cádiz en determinados municipios: Cádiz, San Fernando, Chiclana, Puerto Real, Puerto de Santa María, Jerez... Ahí nos aglutinamos más de seiscientos mil habitantes, que, llegadas fechas de verano, podemos rondar cerca de las novecientas mil personas. Por lo tanto, consideramos que la apuesta por el transporte interurbano que hace la Junta de Andalucía desde su política de transporte, en este caso en concreto, es muy, muy positiva.

Creo que se está actuando, desde la Junta de Andalucía, acertadamente en dos líneas. Una fue la puesta en marcha del consorcio de transporte, de forma que las políticas de integración y de desarrollo se hacían de forma conjunta con los sistemas que ya estaban en marcha, que ya existían. El consorcio de transportes, que arroja unas cifras espectaculares, porque, desde su creación en agosto de 2002, ha ido incorporando uno tras otro, en muchos municipios llega hasta la sierra y hasta la costa noroeste, de lo cual nos alegramos, que se hayan ido sumando municipios de otras zonas comarcales que no son la Bahía de Cádiz. Y también beneficioso por la implantación del billete único, de forma que, cuanto más viajas, más barato te sale cada trayecto. Y la segunda línea en transporte público que creemos acertada por parte del trabajo de la Junta de Andalucía es la implantación de nuevos sistemas de transporte, como es este tren-tranvía del que hoy hablamos, y, también, la puesta en marcha de los catamaranes para la Bahía de Cádiz, lo cual no quiero dejar de destacar, porque también va en aumento el número de pasajeros que lo utilizan, con las líneas puestas en marcha, Cádiz-Puerto Santa María, Cádiz-Rota y Cádiz-Puerto Real, esperemos que dentro de poco.

Así que enhorabuena por estas dos políticas de transporte público, porque lo que están constatando es la puesta en marcha de ese plan de infraestructuras,

del PISTA, de lo que era el Plan MAS CERCA en materia de transportes, de infraestructuras, y es dar cumplimiento a lo que establece nuestro Estatuto de Autonomía, en su artículo 64.1, tercero, y en 64.2, segundo, que nos otorga las competencias exclusivas a la Junta de Andalucía en materia de transporte de personas y mercancías por ferrocarril.

La Ley de Ordenación de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía también tiene mucho que añadir a esto. Por lo tanto, estamos ante un servicio público, cumpliéndose la finalidad de llevar a cabo un servicio que haga a los ciudadanos que puedan moverse con cohesión de su territorio, de una forma más fácil; más cómoda; cómo no, accesible, por supuesto; más barata; con más respeto al medio ambiente; de una forma más eficaz; y, por lo tanto, dando cumplimiento a la normativa existente y también dando cumplimiento a los programas electorales con los que —iba a decir el Grupo Parlamentario Socialista— el Partido Socialista se ha ido presentado a las distintas convocatorias y elecciones autonómicas.

Por lo tanto, se promociona el transporte público como medio preferente de los desplazamientos cotidianos. Y ahí, como usuaria de la Bahía de Cádiz, como vecina de los gaditanos que ahí nos concentramos, tengo que darle las gracias, porque, más allá de la visión catastrofista que han arrojado los precedentes portavoces en el uso de su palabra, yo, como gaditana, veo que el proyecto... Claro que no carente de incidencias, evidentemente, es que un proyecto de esta envergadura tiene que tener incidencias a la fuerza. Yo creo que, afortunadamente, los ciudadanos y ciudadanas de la Bahía de Cádiz tienen más sensatez en analizar eso de que se producen incidencias, que, a veces, los políticos que nos sentamos en los sillones a defenderlos y a representarlos.

Por lo tanto, enhorabuena, porque creo que se frenará el uso del transporte privado, con lo cual bajaremos en emisión de CO<sub>2</sub> y beneficiaremos al medio ambiente en una Bahía de Cádiz que es uno de los referentes del medio ambiente de Andalucía. Ganaremos en movilidad, acortaremos nuestros tiempos de forma que le daremos más calidad a nuestras vidas.

Y ahora, entrando un poco en materia de lo que pueden ser puntos conflictivos de la puesta en marcha de este proyecto, de lo que pueden ser, bueno, impedimentos que se han llevado a cabo, obstaculizaciones por parte de otros ayuntamientos... Decía el señor Loaiza: «Más diálogo y menos imposiciones». Bueno, desde luego, si algo está caracterizando el trabajo de la Consejería, o de la Consejera responsable del departamento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, es la lección que está dando de ser una persona de consenso y de diálogo hasta sus últimas consecuencias, aunque ello conlleve no que el proyecto que los socialistas tenemos y con el cual nos hemos tirado a la calle para defenderlo

en las distintas elecciones, tanto autonómicas como municipales... Porque, señor García, le introduzco: en 2003 nosotros nos presentamos a las elecciones municipales del Ayuntamiento de Cádiz diciendo que queríamos el tranvía como anillo circular. Por supuesto que lo queremos, por supuesto que no renunciamos a ello y por supuesto que, de las palabras de la señora Consejera, así ha quedado claro. No renunciamos a nada, pero en aras del consenso, en aras de llegar a la fecha del bicentenario de la celebración de las Cortes de Cádiz, 1812, y San Fernando, 1810, en aras de eso, a que el proyecto esté terminado, tenemos no que renunciar sino dar un paso al lado. Señorías, es que eso es el consenso. El consenso no es o todo para ti o todo para mí. El consenso es vamos a sentarnos, vamos a estudiar las propuestas que los dos tenemos, y los dos que nos estamos sentando —o los tres, o los cuatro, los que seamos— cada uno vamos a tener que dejar algo aparcado en el camino. Porque, si no, evidentemente, si cada uno nos mantenemos en nuestras posiciones, no se llega nunca a ninguna parte. Y, señor Loaiza, la Alcaldesa de Cádiz, mi Alcaldesa, es experta absoluta en eso.

Imposiciones. La Plaza de Sevilla no sabe usted por qué ha sufrido retraso, no sabe por qué el proyecto estuvo parado tiempo en Adif. Digo yo que si la estación de trenes actual —que se inauguró... Creo que tres o cuatro veces la fueron a inaugurar. Quizás que le habían cogido gusto a ir a la ciudad de Cádiz y dijeron: «Bueno, pues ya que estamos aquí una vez, volvamos otras tres o cuatro veces a volver a inaugurar la estación, ¿no?». Que ustedes para eso se las pintan, para inaugurar lo mismo tres o cuatro veces... Sabían perfectamente a qué distancia quedaba el apeadero de la estación de trenes de Cádiz de lo que pueda ser la entrada al puerto marítimo, para el enlace, por ejemplo, con la instalación de los catamaranes, o con el enlace de las paradas de autobuses urbanos; o también la distancia adonde está la parada de autobuses interurbanos, claro. Y ni muertos, es que ni muertos querían ustedes hablar, desde el Ayuntamiento de Cádiz, de que la parada de autobuses iba en la Plaza de Sevilla. Ni muertos querían oír hablar de ese tema.

Y dice: «Ha sufrido varias modificaciones el proyecto». Hombre, claro. Dice: «Queremos construir viviendas en paralelo a una vía férrea y enfrente de la tapia de astilleros». Y yo le pregunto: ¿para qué? Uno, ¿para causar rechazo por parte de la ciudadanía, porque van a ponerse a protestar porque sus viviendas dan a un vía del tren o dan...? Las grúas de astilleros las vemos todo el mundo, vivamos donde vivamos; son altas. Protestas de la ciudadanía porque han comprado una vivienda sin tener la visión de cuándo compran la vivienda... Vamos, usted lo sabe bien porque en el barrio de astilleros han hecho eso. Lo que eran los antiguos terrenos de astilleros han hecho

eso. Han vendido gato por liebre. Le han vendido a los vecinos viviendas diciendo: «Tiene usted vistas a la bahía hasta el día en que se muera». Y resulta que le han ido metiendo infraestructuras por delante para privarles de esa vista a la bahía. Eso no se puede hacer. Por eso intervino la Junta de Andalucía, y por eso dijo modifiquen ustedes este proyecto. Porque si nosotros tenemos que aportar una parte a la construcción de esta plaza, no estamos dispuestos a hacerlo de esta forma.

Pero es que es por sentido común. Ustedes se saltaban normativas y se saltaban el bienestar de los ciudadanos de Cádiz. Y todo ¿para qué? Para tener terrenos para vender viviendas, y viviendas de renta libre. Esa ha sido la realidad de la Plaza de Sevilla. Hasta que no ha llegado al frente de la Consejería de Obras Públicas la señora Rosa Aguilar, que hoy nos acompaña, esto no se ha descongestionado. Esa es la realidad.

Entonces, ¿qué es lo que ha cambiado? ¿Ha cambiado el resto de interlocutores? No. La señora Teófila Martínez está. Por lo tanto, lo que ha cambiado es la señora Consejera de Obras Públicas, ¿no? Así que no nos pida diálogo y menos imposiciones. Me parece a mí que tendría usted que hablar más con la Alcaldesa de Cádiz que traerlo aquí a la Cámara.

Destacar que el proyecto hace una parada específica delante del Campus de Puerto Real, que eso ni siquiera lo han mencionado sus señorías. ¿Es que acaso no es importante que se conecte a toda la población de la Bahía hacia la puerta del Campus Universitario de Puerto Real, que hay allí unas instalaciones deportivas magníficas que se pueden utilizar por cualquier ciudadano de la Bahía de Cádiz y se va a llevar una parada del tranvía a la misma puerta de las instalaciones deportivas? ¿Eso, ustedes, no lo ponen en valor?

Tampoco hay nada que decir —bienvenidos sean, porque han encontrado la reconversión en la fe— del tranvía en San Fernando. Sí, magnífico. Yo me alegro enormemente como ciudadana de la Bahía de Cádiz; pero, por favor, díganse a los ciudadanos de la Bahía. Igual, se oponían como gato panza arriba, se negaban a que el proyecto del tranvía se llevara a cabo en San Fernando. No por un trazado o por otro, no. Se negaban en rotundo. Estoy viendo a su compañera Pedemonte, con las pegatinas en el pecho, paseándose por la calle Real. Se negaban en rotundo, en rotundo. Pero, ¿qué ocurre? Que la cordura de los ciudadanos... Llegan las municipales, depositan el voto, ganan los compañeros del Partido Socialista en San Fernando, pero PA le dice a PP: «Oye, si nos ponemos de acuerdo podemos gobernar juntos, pero yo llevaba en mi cartera el tema del tranvía, tú vas a tener que decir sí, porque además vas a ser la concejala de Urbanismo». Y por el bien de la ciudadanía, ¿no?, entiendo yo, se convierte así al tranvía la señora

Pedemonte. Bienvenidos. Pero ahora no vengan aquí a pegar pedradas de por qué ha sufrido retraso el proyecto, porque lo saben perfectamente.

El señor De Bernardo, hasta que no tuvo amarrada la financiación de la Consejería de Obras Públicas para aparcamiento y para la circunvalación de la carretera, no dijo el «sí quiero». Eso es lo que ocurrió. Y ahora, encima, vienen a echarle encima los plazos a la Consejera de Obras Públicas, ¿eh?, que se vio contra las cuerdas para que esto saliera adelante —no la señora Rosa Aguilar, sino la señora Concepción Gutiérrez—.

Pero se han visto contra las cuerdas continuamente por parte del Departamento de ferrocarriles de la Junta de Andalucía para impulsar este proyecto, que ahora ven ustedes que es la revolución para el comercio y la revolución para la economía de la bahía de Cádiz, ahora. Y ahora es cuando vienen con el mechero prendiendo fuego detrás, para que aligeren para que las obras estén terminadas.

Lo que hay que hacer es tener más visión, a medio y largo plazo, y, cuando un proyecto de esta envergadura se pone encima de la mesa, a los ayuntamientos de distintos colores, en vez de apedrear el proyecto, sentarse, dialogar e intentar limar en lo que no coincidimos y llegar a una solución. Y no irse a los periódicos a atacar, a emborronar, a retrasar..., para poder después venir aquí a decir: «Qué mala es la Junta de Andalucía que no cumple los plazos». Y desde sus ayuntamientos, también, en vez de dedicarse a las cuestiones municipales, dedicados a mociones contra la Junta de Andalucía.

Así no vamos a ninguna parte. Y ahora ya les hablo de verdad, como gaditana convencida, de que la bahía de Cádiz tiene un potencial tremendo si hacemos esto. Esto que la señora Aguilar ha hecho y que nos ha dado un ejemplo, un ejemplo como una catedral, de lo que hay que hacer.

Los políticos estamos para representar al pueblo, para eso nos pagan. Representar sus intereses, los nuestros, los de ellos. Nosotros nos presentamos a las elecciones con un programa electoral. Les decimos: «Si usted me elige a mí para que lo represente, yo voy a hacer esto, esto y esto». Si no cumplimos, la gente sabe lo que tiene que hacer a los cuatro años. Pero lo que tenemos que hacer obligadamente es sentarnos y ponernos de acuerdo, porque está en juego mucho. Está en juego el futuro de la bahía de Cádiz. Eso es lo que está en juego.

Respecto al apoyo a los comercios...

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Arenal, tiene usted que terminar inmediatamente...

#### La señora ARENAL CATENA

—Sí. Un minuto y concluyo.

... Respecto al apoyo a los comercios. Bueno, anunciar que también hoy se ponen en marcha, aprobadas por el Consejo de Gobierno ayer, las ayudas autonómicas, hasta el 65% del proyecto, para modernizar los comercios de Cádiz y San Fernando, lo cual creemos que es significativo porque el pase del tranvía por la calle Real va a ser un revulsivo centro comercial abierto de todo lo que haya en esa calle Real.

Y no quiero finalizar sin hacer una petición. Hacer una petición porque decía al principio que claro que todo no es magnífico, claro que hay incidencias. Quizás, para que no ocurra, adelantése, señora Consejera, se lo solicitamos desde el Grupo Parlamentario Socialista, instalen una oficina de información a los vecinos y vecinas en Chiclana y, si quieren, aprovechen las instalaciones de la Delegación Provincial de Cádiz para que también los ciudadanos de Cádiz conozcan de primera mano el proyecto.

Nada más, y muchísimas gracias en nombre de la bahía de Cádiz.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arenal.

Para cerrar el debate de esta iniciativa, tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

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

—Gracias, señor Presidente.

Muchas son las cuestiones que se han planteado en torno a este proyecto de extraordinaria importancia para el conjunto de la bahía de Cádiz. Pero, antes de dar cumplida respuesta a ello, me van a permitir que haga algunas consideraciones de carácter político.

Y es que al portavoz del Grupo Parlamentario Popular he de decirle que yo celebro que, en el día de hoy, el Partido Popular haya modificado totalmente su posición y, del no, haya pasado al sí. Yo lo celebro porque le puedo asegurar que, por parte de esta Consejera de Obras Públicas y Transportes, lo que desea, en un proyecto tan importante para el conjunto de la bahía de Cádiz, es que todas las fuerzas políticas podamos estar en él de manera leal, impulsando para que el proyecto se haga, cuanto antes, realidad.

Entonces, sin lugar a dudas, es un momento importante y notable.

Y también hay un hecho objetivo y hay un hecho real que lo señalaba la portavoz del Grupo Socialista: se ha obstaculizado, de manera constante y permanente,

la ejecución del proyecto, y ahora se señala que hay determinados retrasos en el mismo.

En este tenor, en lo uno y lo contrario, es mejor que no. Porque claramente es expresión de contradicción. Primero, obstaculizo y, después, cuando veo que la ciudadanía recoge el proyecto como algo bueno y positivo, necesario, que le cambia su vida, que le mejora su calidad de vida, automáticamente digo que es que el proyecto está retrasado, que qué es lo que está ocurriendo y, además, exijo responsabilidad por esos retrasos.

No se puede jugar al blanco y al negro porque, evidentemente, la contradicción se pone de manifiesto.

Y hay algo más que me gustaría reverenciarle en este momento. El Partido Socialista, en Cádiz, ha venido defendiendo que el tranvía llegue hasta la Plaza de España, no ha dejado de hacerlo. ¿Sabe lo que ocurre? Algo muy importante. El Partido Socialista en Cádiz, el Partido Socialista en Andalucía, el Gobierno de la Junta de Andalucía, tenemos un sentido de la responsabilidad extraordinario para con los compromisos que adquirimos con las ciudadanas y los ciudadanos. ¿Sabe una cosa? Si nos hubiéramos puesto a discutir con el ayuntamiento de la ciudad, con la Alcaldesa de Cádiz, si Plaza de Sevilla o a Plaza de España, y hubiera llegado el momento en el que los gaditanos y las gaditanas tienen que tener su tranvía en funcionamiento y no lo hubieran tenido, ustedes nos hubieran señalado con el dedo porque habríamos incumplido y porque no habríamos hecho lo que debíamos.

Y la Consejera de Obras Públicas, de la mano de los compañeros y compañeras de Cádiz, hemos antepuesto lo que siempre está primero para nosotros: el interés general de las ciudadanas y los ciudadanos. Y Cádiz quiere y necesita el tranvía como una expresión de cambio importante en la ciudad. Es un modelo de ciudad el que se está expresando con el tranvía en Cádiz, y queremos hacerlo, y hacerlo cuanto antes. Y se lo expresé a la Alcaldesa de Cádiz, con quien he compartido sensibilidad municipal durante muchos años. Y es que no íbamos a discutir hasta dónde tenía que llegar el tranvía, porque lo que queríamos era hacer realidad este proyecto para la ciudadanía gaditana, que era lo que realmente nos importaba. Y eso es lo que vamos a hacer.

También dije algo más. Se lo dije a la alcaldesa, se lo dije a los colectivos y a los empresarios: nosotros tenemos el proyecto hasta la Plaza de España. Si, en cualquier momento, la posición municipal cambia, por cualquier razón o motivo, o por diferentes o distintos motivos, nosotros el proyecto lo tenemos preparado y la inversión la realizaremos. Pero no van a ser ni la Consejería ni el Gobierno de Andalucía quienes dejen de hacer realidad un proyecto tan importante como el tranvía en la ciudad de Cádiz.

Por lo tanto, no lo ponga como ejemplo de cambio, no pretenda con esto meter el dedo en el ojo, porque

nos equivocamos. Porque no equivocamos. Si no se trata ahora... ¿Ahora, de qué se trata? ¿De tirarnos unos a otros? ¿Se trata de que yo le diga en esta comparecencia, ahora, que el edificio de la aduana se queda y se rehabilita para Cádiz? ¿Se trata de eso? ¿A que no? Se trata de nuclear un espacio leal de trabajo, de consenso, de diálogo y de acuerdo, para hacer las cosas que merece la ciudad. Ya está. Solo se trata de eso. En ese contexto estamos trabajando, y estamos trabajando las tres Administraciones.

Y, cuando sigue hablando del estudio detalle, parece mentira que usted, que dice tener buena información, diga lo que ha dicho. Es que este estudio detalle no lo ha pedido la Junta de Andalucía. Es que se está usted confundiendo, se está equivocando.

Aquí había dos parcelas. En una de ellas se había previsto inicialmente, todo el mundo de acuerdo, la estación de autobuses y, arriba, edificación. Se ha entendido, y no porque nosotros lo hayamos pedido, que era mucho mejor segregar las parcelas, que una parcela entera ADIF la pudiera capitalizar para la gran inversión que tiene que realizar en la Plaza de Sevilla, en la aduana, en la rehabilitación de todo lo que es la parte antigua de la estación, y que la Junta de Andalucía tuviera una parcela diáfana para construir la estación de autobuses que Cádiz quiere y que hemos consensuado también, para lo que tenemos el presupuesto adecuado.

En ese tenor, pues, por eso va a hacer el ayuntamiento el estudio detalle y por eso la alcaldesa, el otro día, en la reunión, manifestaba y decía: «Si podemos, antes del 31 de diciembre, aprobarlo, lo vamos a tener aprobado, porque sabemos que interesa». Interesa, interesa a la ciudad, y además que el planteamiento que se ha hecho es correcto y adecuado. Cuando estamos viendo las cosas juntos, cuando estamos haciendo las cosas mirando hacia la ciudadanía gaditana, no traiga aquí elementos que distorsionan absolutamente la realidad de lo que está ocurriendo y de lo que está pasando.

Esa es la verdad, y hay un elemento añadido que creo que también aclara algunas cuestiones. Se han planteado también por parte del portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El 29 de octubre se constituyó una comisión de coordinación entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Transportes; una comisión que va a determinar tres cuestiones: la homologación del material móvil, precisamente para que sea un material móvil adecuado a lo que pretendemos para el servicio que ha de prestar el tren-tranvía, en los dos tramos que va a recorrer, la parte de tren y la parte de tranvía, y lo vamos a hacer con Adif y con Renfe. Estamos coordinando las actuaciones en el anillo, y estamos ya trabajando sobre la infraestructura para que dependa en toda esa parte de Adif, y la operadora Renfe, para ver cómo planificamos el mejor de los servicios sin que

haya duplicidades de lo que son cercanías tranvías, y sumamos las dos sinergias para multiplicar en oportunidades al conjunto de la ciudadanía. Estamos trabajando con Adif, con el Ministerio de Fomento y con Renfe en esa comisión, que, por cierto, se vuelve a reunir este viernes, pasado mañana, de nuevo, para ir solucionando uno tras otro los temas que hay planteados.

Y es verdad que ha habido —y ustedes lo conocen perfectamente bien— una situación en Chiclana que ha significado que el diálogo que hemos llevado a cabo para alcanzar un acuerdo definitivo en la localidad haya significado que vamos a ir cuatro meses más tarde. El diálogo merece la pena, y el consenso y el acuerdo también, para luego correr más, y eso deriva un pago —que no retraso de obra, sino de pagos—. Y ahí está la cuenta presupuestaria que hacía el portavoz de Izquierda Unida. Los presupuestos que aparecen se ajustan a lo que es el calendario donde vamos a recibir certificaciones de la obra para ir abonando, para ir pagando. Ese contexto obedece a la situación que había que arreglar en la calle Mendizábal en Chiclana. Solucionado está, hemos llegado a un acuerdo, y, por lo tanto, digamos que el camino está expedito en relación al Ayuntamiento de Chiclana.

Y también les diré que no es necesario el trasbordo para ir desde Chiclana a San Fernando y Cádiz: no va a ser necesario el trasbordo. Y precisamente por eso estamos concretando y coordinando la homologación del material móvil para que haga factible y posible que se cierre, digamos, el anillo —ahora veremos que hemos preparado unas imágenes para que podamos ver de qué estamos hablando: tardarán solo cinco minutos—, y podrán observar sus señorías para ver cómo cerramos el anillo con un material móvil, precisamente homologado, que nos permite trasladarnos en esa duplicidad de vía.

En relación a los comerciantes de San Fernando, yo le diré algo que me parece importante, que parece que no ha existido, y, sin embargo, se ha venido con ellos trabajando. Hay una oficina de información, con dos personas, a pie de obra, informando permanentemente a los comerciantes, informando a los vecinos, pero teniendo una atención a los comerciantes personalizada, totalmente. Y, además, hay que decir que hemos hecho campaña —y vamos a seguir haciéndola— de apoyo al comercio en Navidad y en Carnaval, y la hemos hecho de la mano de los comerciantes. Ahí está, realizada y hecha. Y ahora viene la Navidad y volveremos a hacer campañas de Navidad por el comercio.

En ese sentido, ya le digo que con los comerciantes vamos a seguir, en San Fernando, trabajando de la mano, y, además, estamos hablando de que la apertura que va a haber, entre enero y febrero, en Chiclana, tendremos la apertura realizada, y, por lo tanto, seguiremos trabajando, y seguiremos trabajando desde el diálogo con los comerciantes, con las vecinas y con los vecinos, que es como lo hemos venido

haciendo. Es que de pronto hacen una descripción de una realidad que en nada se parece a lo que ha ocurrido y a lo que ha pasado. Hemos hablado con el Ayuntamiento de San Fernando, hemos hablado con el Ayuntamiento de Chiclana, hemos llegado a acuerdos con ambos ayuntamientos, y hemos estado atendiendo a los comerciantes.

En ese contexto, se ha pactado dejar la calle Mendizábal, con el Ayuntamiento, como una plataforma compartida, compartida con un carril de tráfico y tranvía. Lo hemos resuelto y lo hemos solucionado. Y también hay que decir que, en el trazado de Cádiz, van cinco estaciones, en la línea que va desde San Fernando, y tres estaciones en la que sale hacia Puerto Real por el puente. O sea, que tenemos un total de ocho estaciones.

Y ahí cuela de rondón, de nuevo, el tema del baularte, la batería. Y yo le digo que es que, el día 19 de noviembre, mi compañera, Consejera de Cultura, ha dado respuesta al tema. No sé si es que pretende pillarme planteando esto aquí, como si yo no me enterara de lo que mis compañeros de gobierno hacen, dicen y manifiestan en el Parlamento, o es que el que no se ha enterado es usted. Alguna de las dos cosas pasa.

Aquí está la respuesta de la Consejera, que nosotros hemos seguido paso a paso todas aquellas indicaciones que nos ha venido dando Cultura, y la Consejera de Cultura, en el espacio de la comisión, no solo ha hablado de las actuaciones que vamos a tener la Consejería de Obras Públicas, sino de la puesta en valor de restos arqueológicos por parte de la intervención correspondiente de Cultura.

Aquí se le ha planteado que cómo valora la Consejera de Cultura que el proyecto del trazado del tren-tranvía pueda destruir una fortificación clave en nuestra historia y en un sitio histórico, y aquí ha quedado claro que la Consejería ha dicho que, además de que los restos van a quedar salvaguardados, porque se van a cubrir en el tramo por el que discurren las vías, hay una oportunidad de poner en valor arqueológico todo el resto de restos arqueológicos que han aparecido y que serán un elemento más desde el punto de vista cultural y patrimonial para la ciudad.

Desde esa perspectiva, ha quedado claro: no hay destrucción de restos, hay cubrición por donde pasan las vías, y, además, se van a mejorar restos que han aparecido en el espacio al que hacía referencia. Está respondido al propio Grupo Popular por quien debía hacerlo, la Consejera de Cultura en el ámbito parlamentario.

Y hay algo más: hay un error en cuanto a cómo se computan los plazos de la calle Real, porque hay 18 meses de obras desde el inicio, y se cumple después de las Navidades. Es decir, que estamos en cumplimiento de plazos. Aquí lo que no pueden es adjudicar los plazos desde la adjudicación para decir que estamos retrasados, sencillamente porque no es

así. El cómputo de plazos es a partir del inicio de las obras. Así lo dice el proyecto y eso es lo que se está ejecutando y lo que se está cumpliendo.

Termino diciéndoles, señorías, que la inversión total es de trescientos setenta y cuatro millones de euros, aproximadamente: veintisiete en el puente de La Pepa, la plataforma tranviaria; conexiones Cádiz-Puerto Real en torno a ciento siete, y Chiclana-San Fernando-Cádiz, en torno a doscientos cuarenta. Esto significa que en términos de infraestructuras vamos a invertir, aproximadamente, ciento cincuenta millones de euros, cuarenta y cinco en instalaciones y otros cuarenta y cinco en material móvil.

En relación al hospital de Puerto Real, nosotros estamos hablando —y se lo digo al portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida—, precisamente con Adif, a ver cómo damos respuesta y hablamos con el Ayuntamiento de este tema, porque es verdad que la estación de cercanías más cercana al hospital queda a unos quinientos metros. Estamos viendo cómo responder a esas necesidades en un lugar como el hospital, donde hay un número de población importante que se dirige a él.

El otro día también, en otra expresión de lo que significa la movilidad del transporte colectivo de viajeros, en el marco del Consorcio de Transportes, donde tomamos alguna decisión en relación con otro núcleo importante, como es la Universidad en Jerez, estando presente el Alcalde de Puerto Real, se planteó este tema y también se va a ir estudiando, para dar una respuesta a lo que significa ese espacio que hay desde la parada hasta el hospital, cómo recorrerlo y qué servicios podíamos implementar, hasta tanto se le pueda dar una solución definitiva.

Por eso, le digo que es un tema en el que ya estamos trabajando, y que lleva razón su señoría cuando plantea que es necesario que reforcemos ese punto de destino —hospital—, donde muchas ciudadanas y ciudadanos se dirigen a él cada día. Como le digo, estamos trabajando y buscaremos, desde el consenso con el Ayuntamiento de Puerto Real, con su Alcalde, una solución, pero de antemano ya vamos a estudiar también las posibilidades que nos ofrece con el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz.

Y, por último, decirle que seguiremos hablando de un proyecto que vamos a hacer realidad y que es fundamental para la ciudad de Cádiz, para toda la Bahía de Cádiz y, además, para todo el desarrollo de turismo sostenible del conjunto de la Bahía y el desarrollo empresarial y, por lo tanto, la generación de empleo de la zona. Es un proyecto ambicioso, que va a hacer realidad la Junta de Andalucía, porque hemos adquirido el compromiso con el conjunto de las gaditanas y de los gaditanos. Y me gustaría que sus señorías nos concedieran cinco minutos para ver un vídeo, precisamente, donde se expresa todo el trayecto, todas las paradas y las inversiones de las dos líneas

que conforman el proyecto global de la Bahía de Cádiz —el tranvía metropolitano—.

Muchas gracias.

**El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, Consejera.

Y podemos ver ya el vídeo.

*[Presentación multimedia.]*

*[Aplausos.]*

**8-09/POC-000181. Pregunta oral relativa al acceso a La Peza y Lopera desde la A-92, Granada**

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Bueno, muchas gracias.

Pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión. Y empezamos con la primera, relativa al acceso a La Peza y Lopera desde la A-92, del Grupo Parlamentario Socialista, y que formula el señor García Giralte. Tiene usted la palabra.

**El señor GARCÍA GIRALTE**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, la Consejería de Obras Públicas que usted dirige está ejecutando obras de acceso a La Peza-Lopera desde la A-92, de Granada, incluida en el Plan MAS CERCA que está desarrollando el Gobierno andaluz a través de su Consejería.

En ese contexto, desde el grupo parlamentario le formulamos una pregunta para saber el estado de ejecución de esa obra, concretamente de acceso a La Peza-Lopera.

Muchas gracias.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor García Giralte.

Señora Consejera.

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

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, como decía su señoría, la Consejería de Obras Públicas y Transportes está llevando una actuación cuyo objetivo es conectar enlaces de la A-92, Darro y Lopera, mediante una carretera que va a mejorar los accesos a este último municipio y a La Peza. Los accesos, por tanto, Lopera y La Peza van a quedar sustancialmente mejorados en una actuación que tiene una longitud de 4,5 kilómetros, de los cuales, 1,5 discurren sobre las vías de servicio existentes en la margen derecha de los enlaces Darro y Lopera, y los 3 Kilómetros restantes son totalmente de nueva planta.

La inversión es de 2,63 millones de euros —se están generando 40 empleos con ello—, y en estos momentos el grado de ejecución de la obra es el 85% de las mismas están completadas, y las obras de drenaje están prácticamente al ciento por ciento finalizadas, junto con todo lo que es movimiento de tierra, zahorro artificial de firme y los muros de tierra armada.

En este sentido, visto el desarrollo que llevan las mismas, hay una previsión de finalizar en el primer trimestre de 2010 esta actuación. Y vamos a conseguir con ella la permeabilidad de la autovía, de la A-92, con otros municipios colindantes, no solo sobre aquellos que se actúa, como son Cortes, Graena y Purullena.

Tenemos que decir, que también lo referenciaba su señoría, que es una obra prevista en el Plan MAS CERCA, que la Consejería, como bien sabe, ha puesto en marcha del 2004 a 2013, y que, además, en la provincia de Granada tiene previstas actuaciones con una inversión global estimada de casi quinientos cuarenta millones de euros, de los cuales, ya hay ejecutados casi doscientos millones de euros, en lo que es el Plan MAS CERCA en estos momentos, lo que ha venido a significar casi cuatro mil empleos que se han generado con las intervenciones hasta ahora realizadas.

Nada más, y muchas gracias, señorías.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García Giralte.

#### El señor GARCÍA GIRALTE

—Sí. Señor Presidente. Brevemente.

De su respuesta, señora Consejera, cabe concluir algunas cuestiones:

De una parte, que la obra está avanzada, está prácticamente terminada.

Que avanzamos en la vertebración territorial de Granada, que es una realidad también.

Que genera empleo. Otra realidad.

Y, de otra parte, significa, también, la apuesta del Gobierno andaluz, a través de la Consejería, por mejorar las infraestructuras viarias de Andalucía, en este caso

de Granada. Y responde, también, a los compromisos del PSOE con la ciudadanía de Granada y con el resto de Andalucía, en cuanto a la vertebración.

Señora Consejera, el esfuerzo del Gobierno andaluz, de esta Consejería que usted dirige, está llevando a cabo un plan, el Plan MAS CERCA, que está mejorando la vertebración territorial y la cohesión social de la Comunidad Andaluza, y mejorando, también, cómo no, el acceso a servicios públicos de los andaluces y andaluzas. Pero, sobre todo, mejoramos su calidad de vida y su bienestar.

Termino, señora Consejera, indicando públicamente, desde el grupo parlamentario, que el Gobierno andaluz cumple, cumple con Andalucía, cumple con Granada. Y, en ese camino, ese camino de trabajo serio, de compromiso en Granada, va a tener el apoyo de este grupo parlamentario.

Pero también quiero felicitarla y darle las gracias por ese compromiso que ustedes, Consejera, también la Consejería anteriormente, y también el Gobierno andaluz, mantienen con Granada. Yo, como diputado granadino, me alegro y lo destaco.

A seguir trabajando, porque la inversión lo merece y vertebrar a Andalucía lo merece.

Muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García Giralte.

Para la siguiente iniciativa que figuraba en el orden del día, del Grupo Parlamentario Popular, por parte del propio Grupo Popular, se ha planteado una solicitud de aplazamiento de la misma. Esto supone una alteración del orden del día de la Comisión. Tengo que solicitar de la Comisión autorización para poder hacerlo.

Si hay conformidad, pues se alteraría el orden del día, y se aplazaría la iniciativa para la siguiente sesión o cuando estime el grupo parlamentario.

#### 8-09/POC-000909. Pregunta oral relativa a la ronda de circunvalación de Ubrique, Cádiz

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a la ronda de circunvalación de Ubrique, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, que formula su portavoz, el señor García Rodríguez.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

No, simplemente, como cuestión de orden, rogar que esto se nos comunique con un poco de antelación, porque podía estar aquí o podía no estar, confiando en que había una pregunta por medio. Estamos aquí, y no hay ningún problema, pero...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García, la solicitud por parte del grupo parlamentario se ha cursado hace escasos minutos, y, en ese sentido, en cuanto ha procedido...

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—De acuerdo, no tiene más importancia. Simplemente que, en la medida de lo posible, se comunique con anterioridad.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Bien, en cuanto a la pregunta —un segundo, por favor— que planteamos a la señora Consejera, parte de la inquietud y de falta de credibilidad que hay en la ciudadanía de Ubrique, con respecto a esta Consejería, por el retraso en el comienzo de las obras de la ronda de circunvalación de esta población prevista hace años, y anunciada reiteradamente en diversos programas electorales.

¿Cuáles son las razones del retraso de estas obras y cuándo tiene previsto esa Consejería el inicio de las obras de la ronda de circunvalación de Ubrique, y su culminación?

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, tuve oportunidad en el debate de presupuestos de comentarle, en relación a esta obra, que estaba el proyecto en supervisión, después de que ha habido diversas y distintas reuniones con representantes de ciudadanos, con grupos ecologistas, con el ayuntamiento, con personas afectadas por las expropiaciones, y han hecho todas y cada una de ellas, y de los colectivos, una serie de consideraciones que en la Consejería se están estudiando en profundidad, para ver la respuesta que merecen, atendiendo a todas y cada una de las cuestiones que nos han planteado, y a ser un proyecto viable, que sirva para Ubrique y para la ciudadanía de Ubrique, y, por lo tanto, podamos dar una respuesta a las necesidades que nos han estado expresando. Por eso se está supervisando todo el proyecto, que ya estaba, como bien sabe, redactado.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.  
Señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, ha dado usted una respuesta del tipo de lo que taurinamente se conoce como larga cambiada.

Por favor, dígame cuándo van a comenzar las obras y cuándo va a poder utilizarse esta ronda de circunvalación. Porque, en marzo de 2006, es decir, hace más de tres años y medio, ya se había adjudicado el proyecto de circunvalación. Y hace por los menos dos años que se han mantenido estas reuniones sobre el trazado inicial. Porque hablamos del trazado inicial, que contenía un puente que prácticamente pasaba por encima de la ciudad; que echaba en falta o que carecía de una serie de accesos para determinadas zonas; que no era realmente una circunvalación, sino que terminaba prácticamente delante de los polígonos industriales de la ciudad, etcétera, etcétera. Todo esto se dijo, repito, en el entorno del año 2007. Estamos a punto de comenzar 2010 y le reitero la pregunta: ¿Qué es lo que ha ocasionado esto? Esto estaba en el Plan MAS CERCA. Por tanto, tiempo ha tenido.

Las alegaciones y observaciones de la ciudadanía de Ubrique eran muy razonables, y cualquier proyecto bien hecho probablemente las debería haber incluido; pero, en cualquier caso, el tiempo transcurrido desde las reuniones mantenidas, incluso con la Delegación

de Obras Públicas de la provincia de Cádiz, ha sido prácticamente de dos años.

Portanto, señora Consejera, yo no quiero pensar, no quiero pensar, y más estando usted ahí, siendo usted, precisamente, la que está ahí, que quizás Ubrique está siendo postergada, dentro de las obras del Plan MAS CERCA, ante otras travesías que nacieron a la vez o que fueron concebidas a la vez, como la de Arcos, como la de Jédula, como el acceso de Alcalá de los Gazules, etcétera, y supongo que es casualidad que no gobierne el Partido Socialista en estos momentos en Ubrique —seguro que es casualidad—, pero nos preocupa este enorme retraso que viene arrastrándose desde 2006, y, aun a fecha de hoy, supervisándose el proyecto, no se conoce la respuesta definitiva a las alegaciones y observaciones presentadas ni el trazado definitivo que va a tener. Por lo menos eso se debería conocer, y que los vecinos supiesen si nos han hecho caso o no nos han hecho caso. Es que en este momento ni lo saben.

Señora Consejera, le ruego me concrete cuándo pueden adjudicarse las obras, cuándo van a empezar, y si está realmente la voluntad política de que esto sea así.

Muchas gracias.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señora Consejera, para terminar el debate de esta iniciativa.

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

—Gracias, señor Presidente.

Su señoría me conoce y sabe que no se actúa desde la Consejería de Obras Públicas en función de quién gobierna en los ayuntamientos, sino en función de los compromisos que adquirimos y que queremos cumplir.

En ese tenor, yo sí que le tengo que decir que la supervisión del proyecto que se está haciendo significa una reorientación del mismo. Hemos escuchado a los colectivos, hemos escuchado a los vecinos, y estamos reorientando el proyecto. En la A-373, entre El Bosque y Ubrique, tenemos un tráfico de 4.791 vehículos al día de media, y luego tenemos, entre Ubrique y Cortes de la Frontera, que baja a menos de quinientos vehículos día. Y ese hecho, en sí mismo, más todo lo que han aportado los distintos colectivos, ha significado que los técnicos de la Consejería entiendan que había que reorientar el proyecto y que, desde una reorientación del proyecto y desde una asunción de planteamientos que los vecinos venían haciendo, con todo terminado —y están finalizando, yo supongo que pasadas las

Navidades podemos tener el proyecto reorientado y supervisado—, queremos verlo con los colectivos, y, si hay luz verde, de inmediato estableceremos el procedimiento correspondiente de su licitación. Pero lo que sí le digo es que la reorientación y la supervisión es a fondo, atendiendo a datos objetivos y atendiendo planteamientos de los colectivos.

**8-09/POC-001015. Pregunta oral relativa a las obras de acondicionamiento en la A-495, Huelva**

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a obras de acondicionamiento de la A-495 en la provincia de Huelva.

Para formular la pregunta tiene la portavoz de este grupo, la señora Rivas Pineda, la palabra.

**La señora RIVAS PINEDA**

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, el pasado 24 de septiembre saltaba a la prensa la noticia del corte de la carretera A-495 entre Gibrleón y San Bartolomé de la Torre debido a las obras de acondicionamiento que se están acometiendo en la citada carretera.

El buen desarrollo, la buena marcha de estas obras, implicaba el corte de tráfico obligatorio que afectaba a todos los usuarios, excepto a los servicios médicos, obviamente, para garantizar los servicios sanitarios, la cobertura sanitaria de El Andévalo y a los propietarios de las fincas colindantes.

Como usted bien conoce, señora Consejera, la Consejería de Obras Públicas y Transporte habilitó un itinerario alternativo por la carretera de Cartaya hacia la A-490; itinerario actualmente deshabilitado ya que el tráfico ha sido de nuevo restablecido en la citada carretera.

Todas estas vicisitudes han sido comprendidas por los vecinos y vecinas de San Bartolomé de la Torre y por todos los usuarios de esta vía, ya que entienden, porque así se les ha explicado desde la Delegación de Obras Públicas y Transportes de Huelva, que estos trabajos se están realizando en pro de la seguridad vial y del confort de su conducción, y que, además, con estas obras, se cumple uno de los objetivos del Plan MÁS CERCA, como es la eliminación de la conflictividad del tráfico en el medio urbano mediante la ejecución de variantes de población y el acondicionamiento de las

travesías, buscando la integración de la carretera en el medio en el que el ciudadano demanda una mayor habitabilidad y calidad de vida. Y ese precisamente, señora Consejera, como usted bien conoce también, era el problema que soportaban los vecinos y vecinas de San Bartolomé de la Torre debido a los grandes inconvenientes que les acarrecaba el paso constante de vehículos por el núcleo del municipio.

Por todo ello, señora Consejera, al Grupo Parlamentario Socialista nos gustaría conocer en qué estado de ejecución se encuentran actualmente las obras de acondicionamiento de la A-495 entre Gibraleón y San Bartolomé de la Torre.

Muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Consejera, tiene usted la palabra.

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

—Gracias, Presidente.

Señorías, las obras de acondicionamiento de la A-495, de Gibraleón a Rosal de la Frontera, sabe bien que forman parte de un conjunto de actuaciones que se están llevando a cabo en el contexto del Plan MAS CERCA, un plan que prevé la inversión de más de noventa millones de euros en la comarca de El Andévalo onubense.

En el tramo entre Gibraleón y San Bartolomé de la Torre se está llevando a cabo una actuación de acondicionamiento en una longitud de 12,6 kilómetros. En un primer tramo, desde Gibraleón a la variante de San Bartolomé, es decir, 10,3 kilómetros, se está efectuando una adecuación de carácter interurbano, y el segundo tramo, de 2,2 kilómetros, se está integrando en la travesía, y se está, por tanto, ejecutando una infraestructura de carácter mucho más urbano.

La actuación va a suponer una importante mejora en la seguridad vial que va a beneficiar a todos los usuarios de la A-495, especialmente a los vecinos de Gibraleón y San Bartolomé de la Torre, y ello porque hemos ampliado la anchura de la carretera, de seis a siete metros; hemos construido arcones de un metro y medio, mejorando, por tanto, la seguridad y la capacidad de la carretera; hemos corregido las curvas existentes y se han suavizado los cambios de rasante, mejorando la visibilidad, y se ha reforzado el firme, y se ha mejorado, por tanto, la garantía en la conducción y la propia comodidad.

La inversión prevista para la ejecución de esta actuación alcanza 9,27 millones de euros, que están

generando 162 empleos, y la previsión de finalización de obras se sitúa en el primer trimestre de 2010.

Con el objetivo de minimizar las molestias propias de obras de estas características, la Consejería de Obras Públicas y Transportes propuso, al inicio de las obras, itinerarios alternativos, y se ha llevado una fuerte campaña de información a los usuarios habituales de esas infraestructuras, tanto de las acciones a ejecutar como de los itinerarios alternativos que les proponíamos.

En este contexto, he de manifestarles que desde finales del pasado mes de septiembre —precisamente usted ha hecho en su intervención alusión a ello— fue necesario el corte de tráfico temporal para acometer obras puntuales en el trazado de la carretera, y lo hicimos, lógicamente, por seguridad, aunque en todo momento se garantizaba el acceso a los servicios de urgencias, de emergencia, y el acceso a la carretera de los propietarios de las fincas colindantes.

El pasado 23 de noviembre se restableció el tráfico en el tramo. Mientras, han continuado las obras de acondicionamiento en el resto del trazado de la carretera. A tal efecto me gustaría señalar algo que me parece importante, y es que los propios empresarios han tomado iniciativa propia de informar, además de la información que hace la Consejería, a los usuarios de la carretera, que ya está abierta, y los empresarios han destacado la importancia de la carretera para el desarrollo empresarial de toda la zona, porque nos sitúa en la conexión con Portugal, sitúa a toda una parte de la provincia de Huelva en esa conexión, y esta es una zona en una comarca donde hay un desarrollo empresarial potente y ven que es una actuación que va, lógicamente, a aportar un valor añadido importantísimo a ese desarrollo empresarial.

Por eso, los propios empresarios, además de lo que hace la Consejería con ellos, están informando de la apertura y la actuación en la carretera.

Para terminar le diré que el Plan Más Cerca prevé cinco actuaciones a lo largo de esta de infraestructura. En servicio se encuentra actualmente la variante de San Bartolomé: se han invertido 7,9 millones de euros, 138 empleos, y el acondicionamiento y mejora de la seguridad vial. En Rosal de la Frontera, 0,78 millones de euros, 14 empleos. En ejecución, además de los tramos Gibraleón-San Bartolomé, al que le he hecho referencia, se encuentra el acondicionamiento del punto kilométrico 7,5, que son 3,30 millones de euros de inversión, en torno a 57 empleos. Y se encuentra en licitación la actuación entre San Bartolomé y Alonso por 16,34 millones de euros, actualmente en fase de evaluación de ofertas, que se han presentado 41 ofertas para la ejecución de esta obra. La inversión destinada a la A-495, de Gibraleón a Rosal de la Frontera, por el Plan Más Cerca, alcanza los 34 millones de euros que generarán 594 empleos en total. Como saben, el Plan Más Cerca, en la provincia de Huelva, tiene previstas

44 actuaciones con una inversión global estimada de 284,36 millones de euros sobre más de 290 kilómetros de carreteras, y, hasta ahora, tenemos una inversión ejecutada de 126,53 millones de euros, que han significado 2.214 empleos en la provincia de Huelva.

Muchas gracias.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Consejera.  
Para terminar, señora Rivas.

**La señora RIVAS PINEDA**

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, simplemente agradecerle la información en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y ofrecerle nuestro apoyo y nuestro trabajo para seguir desarrollando un proyecto de estas características que viene a mejorar la condición vial de todos los habitantes de los municipios onubenses.

Muchas gracias.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Rivas.

Figuraban en el orden del día dos preguntas con ruego de respuesta escrita en virtud del artículo 164.3, pero por parte del Grupo de Izquierda Unida, concretamente del autor de las iniciativas, el señor Sánchez Gordillo, se ha remitido escrito a los Presidencia de la Comisión solicitando la retirada de la tramitación oral de las iniciativas porque se han contestado por escrito.

Finalizados los puntos de control al Gobierno, suspendemos durante un minuto la sesión para que la Consejera pueda abandonar la sala.

[Receso.]

**8-09/PNLC-000234 y 8-09/PNLC-000260. Proposiciones no de ley relativa a la construcción del bulevar sobre las vías del Ave en Málaga**

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión y lo hacemos con el debate de las proposiciones no de ley.

Figura en el orden del día, en primer lugar, el debate agrupado de dos proposiciones no de ley, una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista, relativas a la construcción del bulevar sobre el túnel del Ave en Málaga capital.

Como en otras ocasiones, la mesa ordenará el debate de la siguiente manera: iniciará el mismo el Grupo Parlamentario Popular, a continuación intervendrá el Grupo Socialista, el Grupo de Izquierda Unida, Grupo Popular y cerrará la iniciativa el Grupo Parlamentario Socialista.

Si les parece comenzamos el debate de la misma y tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular que entiendo que es el señor Oblaré.

Tiene usted la palabra.

**El señor OBLARÉ TORRES**

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Mi duda es que tenía entendido que el autor primero de la iniciativa cerraba el debate, que era una costumbre. ¿Estoy equivocado?

[Intervención no registrada.]

Pero tenía entendido que la que era más antigua cerraba el debate. ¿Se me puede aclarar ese extremo o me lo estoy inventando?

Pues empiezo. Gracias Presidente, era una duda que me... Lo había consultado y parece ser que no es así. Bueno, por lo menos consta en acta.

Señorías, trae el Grupo Parlamentario Popular una iniciativa muy importante de la provincia de Málaga y de la ciudad de Málaga como es la construcción de un bulevar sobre el túnel soterrado del Ave a su entrada en Málaga.

El significado de la llegada del Ave a la provincia de Málaga y a su capital, a la capital de la Costa del Sol, en diciembre del 2007, nos dio, nos pudo dar visión a los malagueños de qué se había perdido en el año 1992 cuando el Gobierno socialista no apostó por que esta infraestructura llegara a la provincia de Málaga.

Afortunadamente, los gobiernos populares posteriores corrigieron ese maltrato a la provincia de Málaga y a Málaga capital y en el plan de infraestructuras el Ministro Álvarez Cascos introdujo..., este agravio con la provincia de Málaga y con la ciudad de Málaga, y el Ave a todas las provincias de Andalucía, aunque en la actualidad dudamos de que eso se vaya a cumplir.

En el año 2007, el Gobierno socialista inauguró esta infraestructura. Y la verdad que poder haber puesto a la ciudad de Málaga a menos de tres horas del centro de España pues le da posibilidad a muchos españoles de poder disfrutar de una capital volcada con la cultura, volcada con el turismo. Un puerto de cruce que se está poniendo en Atocha para que en tres horas... Poder contar, Madrid, con un puerto de

crucero a menos de tres horas, pues la verdad que es un lujo incomparable.

Lógicamente, esta proposición no de ley ha sido muy debatida en el Ayuntamiento de Málaga. El Grupo de Izquierda Unida en el mes de junio de este año elaboró una moción, así como el Grupo del Partido Popular elaboró otra moción, en la que no se entendía, después del ejemplo de colaboración institucional que se había tenido en este proyecto de soterramiento, en la colaboración ejemplar del Ministerio de Fomento con el Ayuntamiento de Málaga, en una sincronización en los trabajos no solo políticos, que creo que son los menos importantes, sino los técnicos, para llevar a cabo este proyecto... Pues, realmente, al final, nos hemos encontrado con que, al final, el Ministerio, insaciable, pues les pide a los malagueños que le compren el terreno que queda encima del soterramiento de las vías del Ave. Eso es incomprensible porque, además, está expresado en el convenio con Renfe del año 2004, que expresamente señala que Renfe aporta, para el soterramiento, los activos patrimoniales que queden liberados por esa actuación. Así que quedan esos terrenos liberados para la ciudad de Málaga para que se puedan acometer las obras del bulevar que tantas expectativas está creando en la ciudad. Y el Ministerio, este año, se ha descolgado diciendo que ese terreno es suyo y que ese terreno el Ayuntamiento de Málaga tendrá que compensarlo de alguna forma.

Yo quiero decir aquí, en este Parlamento —y que quede claro—, que, en ese convenio el Gobierno de la Nación, en el Plan, Renfe ya tuvo un aprovechamiento de 128.000 metros cuadrados de techo, de suelo residencial, comercial y hotelero, más 20.000 metros cuadrados que le aportó el ayuntamiento, de suelos del ayuntamiento, de equipamientos que también aprovechó Renfe. Es decir, que venga el Ministerio a pedirles a los malagueños que vuelvan ahora a pagar ese suelo por el que ya hemos pagado, soterrarle el tren y pagarle otra vez, por tercera vez... Los malagueños vamos a pagar tres veces por una misma infraestructura. Pues no tiene mucha lógica, ¿no?

En el Ayuntamiento de Málaga se aprobaron mociones en este sentido. Y en este Parlamento lo que se trae es una proposición no de ley para que se dé cumplimiento a esos compromisos que están firmados en convenio con el Ministerio de Fomento y con la Junta de Andalucía.

Yo creo que la proposición no de ley tiene una exposición muy clara y una conclusión importante; es decir, que se colabore, como se ha hecho ejemplarmente anteriormente, en ese sentido, y se salve el escollo que está planteando actualmente el Ministerio de Fomento y, sobre todo, que haya una financiación, que la Consejera de Obras Públicas —que acaba de dejar esta Comisión—, pues, asumió como reto con el Alcalde de Málaga, y se comprometieron a ello. Nosotros ya damos por finalizada la colaboración con el Ministerio

de Fomento porque, más allá de colaborar, lo que quiere es volver a cobrarles dinero a los malagueños, de una manera insaciable, ¿no?

Lógicamente, esa colaboración con la Junta de Andalucía, que se compromete en un 50%, pues, nos parece importante, aceptable, pero, lógicamente, la propuesta del Ayuntamiento de Málaga es que los fondos que viniesen para este proyecto fueran un 70% de fondos Feder, porque también Málaga ha sido enormemente castigada en la aportación de proyectos fondos Feder solicitados a esta Comunidad Autónoma. Con lo cual, pues, seguimos en la idea de que esa aportación del 70% en fondos Feder y —pudiera ser— ese 50%, mitad Ayuntamiento, mitad Junta de Andalucía, pues, sería una propuesta aceptable, además de que les ahorraríamos a los andaluces —y a los malagueños, en este caso—, pues, gran cantidad de dinero en inversión, para este caso.

Nada más.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Oblaré.

Por parte del Grupo Socialista, la señora Tomé tiene la palabra.

#### La señora TOMÉ RICO

—Gracias, señor Presidente.

Yo voy a centrar esta primera intervención, bueno, en poner en valor la propuesta que..., la iniciativa que, desde el Grupo Parlamentario Socialista, traemos hoy al Parlamento. Y no voy a entrar para nada en esta primera intervención del señor Oblaré, porque ya tendré ocasión de entrar más adelante.

Pero, desde luego, leemos... Señor Oblaré, leemos convenios distintos. Usted acaba de hacer referencia al convenio de 2004, y le voy a decir una cosa: no entiendo..., o se contradicen o no se ponen de acuerdo. Dicen, por una parte, que en el convenio de 2004 se establece que los suelos deben pasar a ser propiedad municipal. ¿Es cierto lo que acaba de decir? Pues, en ese caso, no entendemos cómo hay una iniciativa por parte de la parlamentaria nacional, la señora Celia Villalobos, en la que solicita que los terrenos..., al Estado, al Ministerio de Fomento, que les cedan los terrenos resultantes del soterramiento de las vías del tren.

Decía, señorías, que me voy a centrar en la defensa de esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, porque, como bien..., en algo estamos de acuerdo, señor Oblaré, es cierto que la llegada a Málaga del Ave, en diciembre de 2007, ha supuesto un punto de inflexión importante para nuestra ciudad, en relación con las comunicaciones con el resto del país y con

otros puntos de interés de la geografía española. Y, además, pone usted..., puede usted poner —y sigue poniendo— en duda, en cuestión, el compromiso que han tenido por Málaga —y siguen teniendo por Málaga— los Gobiernos socialistas, no solamente de la Junta de Andalucía, sino también del Estado español.

Porque, señor Oblaré, lo que acaba de decir usted hace un minutito es que casi..., me ha dejado descolocada. En materia de infraestructuras, tanto el Ministerio de Fomento como la Junta de Andalucía... Con los Gobiernos socialistas, ha habido un importante..., y dentro, lógicamente, de las competencias de cada una de las instituciones, ha habido un importante impulso de grandes proyectos, no solamente del soterramiento de las vías..., o del eje ferroviario, que ahora mismo nos ocupa, sino, señor Oblaré, el aeropuerto, el puerto, las infraestructuras... ¿Ahora todo lo ha hecho el señor Aznar? Ahora después le hablaré..., en la segunda intervención le hablaré del señor Álvarez Cascos y del señor Aznar. Que, realmente, van a cambiar la fisonomía de la ciudad y van a facilitar la movilidad no solo de los ciudadanos y las ciudadanas malagueños, sino también de todos aquellos que vengán a visitarnos, gracias a ese puerto en Madrid, gracias a ese aeropuerto de Málaga.

Yo le decía que esta..., la llegada del Ave, efectivamente, ha supuesto un hito importante para Málaga, y se ha dado un gran paso, un paso de gigante, en una ciudad con un gran potencial de desarrollo económico y social, y, además, para la que ha sido clave estar situada en este gran nudo de comunicaciones.

Señorías, hace un momento hemos tenido la exposición de la señora Consejera en la comparecencia de esta mañana, y de lo que no hay duda es de que existe una clara apuesta del Gobierno andaluz y de la Consejería por la movilidad sostenible, que favorezca la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas malagueños. Y que hay una apuesta decidida, desde un principio, por el Gobierno de la Junta —la Consejería— y también desde el Gobierno de España —ambos socialistas, como ustedes saben—, por un modelo de colaboración entre las distintas instituciones, pero desde la lealtad institucional y desde el respeto, señorías, a los acuerdos y compromisos adquiridos, cosa que ustedes podrían mirar si realmente cumplen esos acuerdos, como hoy vienen diciendo aquí.

Y, en este sentido, señor Oblaré, en el año 2004, por si usted no lo sabe, con un Gobierno socialista, y con una Ministra de Fomento —la señora Magdalena Álvarez—, fue la primera vez que se habló de soterramiento de los viarios... Sí, señor Oblaré, la primera vez que se habló, y es la primera vez que se decide ejecutar el soterramiento de las vías de entrada del Ave a Málaga.

Pero, fruto de esta apuesta, señor Oblaré, fruto de esta apuesta decidida de un Gobierno socialista, se llega a suscribir un acuerdo, un convenio de financiación a tres bandas —que es el mencionado convenio al que

usted hace referencia del año 2004—, y es un acuerdo de financiación entre Junta de Andalucía, Gobierno de España y Ayuntamiento de Málaga. Fruto de esta apuesta por el soterramiento del ferrocarril a su entrada en Málaga, se produce la liberalización de unos suelos en superficie que, hasta el momento, no existía. En ningún acuerdo existía, señor Oblaré. Hasta ese momento, estos suelos se quedaban en superficie y suponían —y han seguido suponiendo—, a lo largo de la historia, una cicatriz —y usted lo sabe bien— insalvable en una zona de altísimo nivel de saturación poblacional, fruto de un desmesurado desarrollo urbanístico.

Los socialistas, señorías, entendemos que esta es una oportunidad única para coser esa cicatriz de los dos distritos más poblados de Málaga —Carretera de Cádiz y Cruz de Humilladero—, que tienen..., prácticamente, un tercio de la población malagueña viven en estos distritos y que, dicho sea de paso, señorías, son algunas de las zonas con más carencias, tanto en equipamientos como en zonas verdes. Por cierto, fruto de su gestión, de la gestión de un Gobierno popular. Llevan ya algunos años, y no se han dado cuenta ni han tenido en cuenta la situación en que estos ciudadanos y ciudadanas malagueños de estos distritos han estado viviendo.

En definitiva, señorías, por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista les pide —al Grupo Parlamentario Popular y también al Grupo de Izquierda Unida— que apoyen esta iniciativa, porque entendemos que es importante y necesaria para la ejecución de un proyecto tan importante para estas zonas de Málaga. La participación del Gobierno andaluz en la definición y también en... En la definición, señor Oblaré, de los proyectos y también en la financiación. Lo que no vale es pedir financiación imponiendo un proyecto. Lleguen ustedes a ese acuerdo y a ese consenso. Y les aseguro que la Consejera..., la señora Consejera y la Consejería van a estar dispuestas a ello.

Y también entendemos que es importante que la Junta de Andalucía participe en esta mejora de la movilidad, en la ejecución de este bulevar, una vez, lógicamente, que se conozcan cuáles son las necesidades que plantean los ciudadanos y ciudadanas, a los que ustedes, desde Málaga, han hecho poco caso, por no decir ningún caso, señor Oblaré, y que están afectados realmente por la ejecución de este proyecto, entendiendo que debe ser consensuado, lógicamente, por todas y cada una de las partes afectadas. Afectadas no solamente porque son las que van a participar y van a disfrutar de ese entorno futuro, sino también afectadas porque participamos en las obligaciones, señor Oblaré, pero también en los beneficios.

Ustedes quieren hacer la cuadratura del círculo; con la propuesta que traen ustedes, quieren hacer la cuadratura del círculo. Y más adelante le voy a explicar por qué.

Gracias, señor Presidente.

## El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Tomé.

A continuación tiene la palabra el representante del Grupo de Izquierda Unida, señor Castro.

## El señor CASTRO ROMÁN

—Muchas gracias, señor Presidente. Para posicionarme sobre las dos proposiciones no de ley.

Hay un hecho que yo creo que comparten todos los grupos políticos presentes en esta Cámara, todos los grupos políticos presentes en el Ayuntamiento de Málaga y, desde luego, toda la ciudadanía de Málaga, y que parte de un hecho objetivo, que es la cicatriz que sufría la ciudad de Málaga, los problemas de accesibilidad y movilidad que se derivaban de esa cicatriz que el ferrocarril daba a la ciudad y de cómo ahora, desde la llegada del Ave y el soterramiento del mismo, se nos abre una oportunidad; una oportunidad que no hay que dejar escapar y en la que cada parte debe cumplir sus obligaciones para que sea una realidad en el tiempo más breve posible.

Yo escuchaba antes a la diputada del Partido Socialista por Cádiz hablando de cómo la Alcaldesa de Cádiz utiliza la confrontación estéril en algunos casos. Yo me he encargado de estudiar este aspecto de los alcaldes y alcaldesas de Andalucía con respecto a la Administración andaluza y les puedo asegurar que como el Ayuntamiento de Málaga no hay otro, en lo que es la permanente confrontación con la Administración, y que tiene dos efectos: uno muy positivo para el Partido Popular —una encuesta entre la ciudadanía malagueña poco después de la llegada del Ave decía que los malagueños opinaban que el Ave lo había traído no el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular anterior, sino el Gobierno municipal del Partido Popular—, y tiene un efecto muy negativo, pernicioso para los intereses generales de Málaga, y es que no hay proyecto, no hay iniciativa que se vea frenada por una eterna confrontación política, la mayoría de las veces externa.

Sobre el bulevar, que se trata de una obra pública fundamental —lo dicen las dos proposiciones no de ley y nosotros coincidimos—, hay algunos elementos que podríamos compartir, de la proposición del Partido Popular, y otros no, y hay también un elemento que lo delata, porque dice que todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de Málaga estuvieron de acuerdo en agilizar el anteproyecto o el proyecto que se presente para el bulevar. Bueno, pues ahí viene el primer gran retraso, que debe atribuirse en exclusiva al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Málaga, y es que, después de firmar el convenio de 2004, el Ayuntamiento debería haber ido presto a hacer una negociación con Adif para

cambiar la titularidad de los terrenos. Supongo que aquí nadie vamos a discutir que esos terrenos tienen que ser de Málaga, la titularidad de Málaga, públicos para el pueblo malagueño, PERO eso no se ha hecho. A día de hoy la titularidad de los terrenos sigue siendo de Adif. Y nosotros, como Izquierda Unida, le vamos a reclamar a Adif, con toda la energía posible, el que se cumpla, porque, además, también es verdad que Adif hizo un negocio redondo con el convenio del 2001 y con la estación María Zambrano. Pero es que el que representa a todos los que vivimos en Málaga y tiene la obligación de ir a Adif y decir «vamos a materializar esto en el convenio» para ponerlo a titularidad de la ciudad de Málaga, eso no se ha hecho. Es decir, hay un primer elemento que debería haber estado resuelto hace ya algún que otro año, y hoy no está resuelto. Y hay un segundo elemento.

Se dice: «El Ayuntamiento pleno de Málaga acordó por unanimidad que se agilice la redacción del anteproyecto para la creación del bulevar». ¿Eso a quién le corresponde? Le corresponde al equipo de Gobierno municipal. Y, una vez que tenga el anteproyecto, exponerlo ante la sociedad, ante el resto de administraciones, para concluir en un proyecto definitivo. Hoy no hay ningún proyecto sobre el bulevar puesto encima de la mesa, y esa es otra de las responsabilidades que tiene el equipo de gobierno, y su alcalde, y que no se ha cumplido.

Lo que no ha aprobado el Ayuntamiento por unanimidad, perdonen que lo diga así, es que el 30% lo tiene que poner de la financiación la Junta de Andalucía y el 70% fondos comunitarios a través de los fondos Feder. Además, me parece que eso es un pedazo de brindis al sol. Imaginense que aprobamos esto. ¿Quién asegura esa financiación del 70% de fondos comunitarios, si en 2013 se nos acaban los fondos comunitarios porque Andalucía ya se sitúa en otro nivel? ¿Quién asegura que el Ministerio de Fomento va a ser capaz de comprometer la financiación de esa obra en un 70%?

Nosotros criticamos, y hemos criticado en el Ayuntamiento de Málaga, la vía errática que el Alcalde de Málaga, el señor don Francisco de la Torre, lleva sobre este asunto. Es más, ha llegado a tomar decisiones que nos parecen absurdas, como retirar la financiación comprometida del Ayuntamiento de Málaga para el metro con la excusa de dedicarlo a proyectos de movilidad en el futuro bulevar del soterramiento. Bueno, no nos parece solo una deslealtad absoluta entre administraciones de lo que tiene que ser la cooperación, sino que, además, metemos el dedo en una llaga de la cual el señor De la Torre tiene muchas responsabilidades, por lo menos dos fundamentales.

Y una llamada de atención: ¿Cómo es posible que el Grupo Socialista vote a favor de esa retirada del presupuesto del metro? No lo entendemos, no lo entendimos en el Ayuntamiento de Málaga, y nadie nos da una respuesta, en este caso, sobre ese asunto.

to. Pero, bueno, cada cual que haga lo que estime conveniente.

Por lo tanto, el Alcalde —permítanme que lo personalice, porque es así, porque lo sufrimos todos los días— ha montado todo este guirigay sin ofrecer absolutamente nada de lo que son competencias, o, mejor dicho, responsabilidades propias del equipo de Gobierno, es decir, despejar dos asuntos fundamentales: propiedad de los terrenos —tenemos ahí el convenio firmado en 2004, tenemos muy fácil la negociación con Adif, después de ese negocio redondo que hizo con la estación María Zambrano al que he hecho referencia—, y, segundo, poner encima de la mesa un proyecto en el que los ciudadanos y el conjunto de administraciones se puedan pronunciar.

Por lo tanto, estando de acuerdo con el espíritu que plantean las dos proposiciones no de ley, que es que nos pongamos de acuerdo todas las administraciones para que el bulevar sea una realidad y acabemos con esa cicatriz, que ha sido muy lesiva para los intereses de Málaga desde todos los puntos de vista, pero no compartimos para nada la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular. Creemos que se enmarca en esa estrategia permanente de confrontación que nada ayuda a los intereses generales de Málaga, y que, además, son un brindis al sol.

Por lo tanto, anunciar el voto contrario a la resolución propuesta en la proposición no de ley del Partido Popular y el voto afirmativo de la del Partido Socialista, esperando que coordinemos bien no solo los esfuerzos, sino también los discursos y los apoyos, para que no se contribuya a una estrategia, en este caso del Partido Popular, que confunda a la ciudadanía de Málaga.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castro.

Señor Oblaré, tiene usted la palabra en representación en Grupo Popular.

#### El señor OBLARÉ TORRES

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Veo que le será complicado en Málaga dar explicación de los acuerdos a que están llegando en esta tarde hoy aquí. La verdad es que hablar de que el Ayuntamiento de Málaga plantea problemas a la hora de llegar a acuerdos, ya les he dicho en mi intervención, y habrá quedado claro, que este es un ejemplo de colaboración institucional; que todo ha ido perfecto hasta el momento en que el Gobierno de la Nación, insaciablemente, ha querido cobrarles a los malagueños otra vez el suelo que en el mismo acuerdo del convenio viene que dice que otorga, que da, que libera. Se lo he leído: «Aporta

para el soterramiento los activos patrimoniales, que quedan liberados por esta actuación». Es decir, los suelos que quedan liberados por actuación de soterramiento, que pagan los malagueños dos veces, en el Estado y en el Ayuntamiento, porque el Ayuntamiento lo paga, cuando a lo mejor no es su competencia, y se le da un aprovechamiento, un aprovechamiento, de 128.000 metros cuadrados, y 20.000 metros cuadrados del Ayuntamiento de Málaga que también le aporta a Adif. ¿Y ahora Adif les quiere cobrar a los malagueños otra vez? Hombre, esto es ya... Esto es un descaro, son insaciables, son insaciables. Es impresentable la actitud que está tomando el Gobierno. Y la Consejera le ha corregido la plana al Gobierno y ha dicho..., y se ha sentado con el Alcalde de Málaga a llegar a un acuerdo. Lógicamente, el Ayuntamiento de Málaga, la propuesta que hacía es que se financiara con fondos europeos. Y es clara esa propuesta porque se castiga a Málaga en fondos europeos. Y se pide que esos proyectos se paguen con fondos europeos en un 70%, y, posiblemente, a medias con la Junta de Andalucía. Porque descartamos, lógicamente, ante la actitud del Gobierno de la Nación y de Adif, que vayan a colaborar, porque, además, es que nos quieren volver a vender los terrenos mismos, cuando le hemos hecho la obra para que metan el tren por debajo. Y encima van a seguir manteniendo esa cicatriz que ha dicho el señor Castro, que es una cicatriz vergonzosa, vergonzante, vergonzante. Porque se ha dicho aquí, claramente, que es que el Gobierno del Partido Popular tiene castigados a Los Tilos, La Unión, La Isla, Jardín de la Abadía, Cortijo de Torres, Tiro de Pichón, San Rafael, San Andrés, La Luz, Dos Hermanas y El Torcal, que son las barriadas que lindan, que están partidas por la línea del tren, que además han sufrido el soterramiento y las obras. Ayer mismo llevábamos una iniciativa de la barriada de Dos Hermanas, que todavía no se les han arreglado las grietas de las viviendas que están contiguas a las obras del soterramiento. El Gobierno de la Nación todavía no se ha dignado a arreglarles esas grietas. Todas estas barriadas de la populosa barriada de Carretera de Cádiz, pues todas estas barriadas, que son de los años sesenta y setenta —que ahí creo que el Partido Popular no gobernaba ni tenía nada que decir—, que tienen una densidad de vecinos de 706 vecinos a 1.045 —creo que por allí no pasábamos nosotros—... Es decir, que no tengan equipamiento cuando esas barriadas son de los años sesenta es lógicamente... Pero, si le digo los equipamientos que tienen ahora, se le caería la cara de vergüenza, de los años de Gobierno que han tenido los socialistas en Málaga. Porque hay campos de césped artificial, hay aparcamientos, hay dotaciones de jardines, hay... Es decir, no tiene nada que ver lo que son esas barriadas, lógicamente, que están compelidas porque tienen la vía por medio, a cómo están... Nada más que tiene que ver usted la carretera de Cádiz, lo que hay a

sur de la carretera de Cádiz, con equipamientos, con jardines, con zonas verdes... Es distinto a esa zona que está compelida entre la carretera de Cádiz y las vías del tren. Y ahora que se quedan libres, cuando el ayuntamiento ya tiene presupuestados 4 millones de euros para el 2010 para conectar esas dos barriadas, esos dos distritos, Cruz de Humilladero y carretera de Cádiz, para que los vecinos no tengan que tener una valla en medio, cuando ya se le ha hecho la obra, es que no tiene lógica, es que no le podrán ustedes explicar, a los vecinos de Málaga y a los vecinos de ese distrito, que ustedes van a mantener cerrado aquello cuando ya se ha metido el tren por debajo. Y, encima, los vecinos saben y son conscientes de que han tenido que pagar esas obras de soterramiento. Es que eso no se lo podrán ustedes explicar. Van a tener ustedes que quedarse fuera de la ciudad de Málaga, porque es que no van a poder entrar, porque las explicaciones que tendrán que dar serán muchas y profundas, y la gente no lo entenderá, no lo entenderá. Y por eso yo no entiendo que el Alcalde de Málaga... Al revés, mano tendida, y la Consejera se la ha cogido. Nada más entrar la Consejera en junio: «Venga, pagamos el 50%». Lástima es que haya perdido la oportunidad de que en estos presupuestos de 2010 pusiera dinero, porque no ha puesto ni un euro. Podía haber tenido el detalle de ponerlo y decir: «Bueno, vamos a pagar». Por lo menos la primera fase, que es conectar, pues, con la Ronda Oeste, hacer la glorieta de la Ronda Este, la glorieta de mitad, en la altura de San Andrés, y la glorieta final a la altura del puente de Juan XXIII. Y, además, una zona de ampliación, con zonas verdes, con carril bici, con carril bus, carril... Es decir, tiene todo y el proyecto está terminado a final de mes, a final de año, en diciembre. Y ahora nos encontramos que el Ministerio dice que es que los suelos son suyos. Sí, hombre, tanto descaro, tanto, tanto descaro no puede ser. Es que están especulando como la peor, la peor de las inmobiliarias. Están especulando con el suelo. Es que es inentendible.

Y esta propuesta no viene más que a trasladarle lo que ya se ha aprobado en el Pleno del Ayuntamiento de Málaga. Y creemos que, si se aportan fondos europeos, como son escasos, por no decir poquísimos, los que vienen a Málaga, pues le ahorraremos dinero también a los ciudadanos andaluces y a los malagueños. Y en ese 30%, pues colaborar al 50% con la Junta de Andalucía no creo que sea una propuesta descabellada, lógicamente. Lo descabellado es decirles a los ciudadanos de Málaga que hemos pagado un soterramiento y que seguimos con la cicatriz; es decir, la segunda cicatriz. Tenemos el Guadalmedina y tenemos una cicatriz que la hemos suturado, la hemos cerrado, pero la dejamos vallada porque Fomento les quiere volver a cobrar a los malagueños el suelo que ya es suyo y que por convenio dice que aporta, que aporta —¿aporta qué?—, que da, ¿no? ¿O lo da onerosamente? Si lo da onerosamente,

lo habrían valorado, ¿no?, lógicamente, ¿no? Y, además —ya se ha dicho también aquí—, aprovechándose del aprovechamiento —valga la redundancia—, de la construcción en el plan Renfe. Lógicamente, hombre, no se puede, no se puede, no se puede tener esa actitud de aprovechamiento de una institución contra otra, lógicamente.

Y el Alcalde de Málaga está en todo su derecho de defender los intereses de los malagueños, porque para eso lo votan mayoritariamente. Y lo votan por la gestión que se hace en el Ayuntamiento de Málaga y no por la actitud de confrontación que tiene que tener, lógicamente, cuando las administraciones, en este caso el Gobierno de la Nación y muchas veces la Junta de Andalucía, pues no le dan soluciones a la ciudad de Málaga, y, lógicamente, pues tiene que tener una posición de contundencia.

Yo tengo aquí cartas reiteradas al señor Antonio González Marín, que es el presidente de Adif, diciéndole la situación en la que quedan los terrenos; al Ministro de Fomento, al Ministro mentiroso de Fomento, porque vino a prometernos que la autopista, que la autopista iba a estar solucionada y a estas alturas no está solucionada. Vino a Málaga a mentir hace un mes. Lógicamente, con estos políticos, lógicamente, yo entiendo la actitud del Alcalde de Málaga, que tiene que ser beligerante porque los malagueños no pueden ser desdeñados de esta manera.

Nada más y muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Tomé, para cerrar el debate de esta iniciativa, tiene usted la palabra.

#### La señora TOMÉ RICO

—Gracias, señor Presidente.

Señor Oblaré, usted ha hablado del plan... No, no lo ha hablado directamente, sino que simplemente ha hecho alusión. Pero le voy a decir: mire usted, el plan especial de Renfe, que se firmó, y al que ustedes hacen referencia en la exposición de motivos de su proposición no de ley... Hacen referencia a un convenio urbanístico que firmaron en su momento el Ministerio de entonces, el señor Álvarez Cascos, el Ministro de entonces, el señor Álvarez Cascos —lo conoce usted, ¿verdad?— y el Ayuntamiento de Málaga. Ese convenio se firmó en el año 2001, y no incluía, señor Oblaré, el pasillo ferroviario, que son aproximadamente unos cincuenta mil metros aproximadamente. Y, entre otras cosas, señor Oblaré, no lo incluía porque el Gobierno del señor Aznar, el Gobierno del PP, no quería y no tenía intención alguna de soterrar las vías del tren.

Y, por tanto, tampoco podía disponer de esos suelos para realizar ningún tipo de actuación, puesto que se seguía manteniendo esa vía que hay ahí y que impide que las dos zonas de Málaga se puedan unir. Ustedes no tenían intención... El señor Álvarez Cascos y el Gobierno del señor Aznar, en ningún momento, en ningún momento, señor Oblaré, plantearon el soterramiento de las vías del tren.

Y constaba de dos fases, de dos fases constaba ese plan especial de Renfe. Constaba del plan Vialia, la fase A, la fase A —que sí tenía unos aprovechamientos lucrativos y que sí tenía, lógicamente, unos aprovechamientos urbanísticos—, al que usted ha hecho referencia. Pero el otro no podía tenerlo, y no podía tenerlo, simplemente, porque no se preveía el soterramiento de las vías.

Y hoy, señor Oblaré, cuando ustedes hablan... Hombre, le sirve porque es... Lo que hay que decir es una cosa: el señor Alcalde del Ayuntamiento de Málaga permanentemente utiliza, de forma recurrente, el tema del bulevar de un tiempo a esta parte, pero lo que no dice... Usted habla de que la Consejería ha venido a enmendar la plana al Ministerio, pero ustedes no cumplen. Y es cierto que la Consejera en su momento, en la primera visita que hizo a Málaga, se comprometió a financiar el 50% de la primera fase de ese bulevar; pero ¿de qué bulevar, señor Oblaré, si todavía no han sido ustedes capaces de presentar un proyecto, un proyecto definido?

Empezaron ustedes diciendo que la Junta de Andalucía, la Consejería, aportaría 8 millones de euros; en una segunda reunión pusieron ustedes 60 millones de euros, y lo último que sabemos es que va a costar 21 millones. Aclárense ustedes. Si no han sido ustedes capaces en dos años de ejecutar..., no de ejecutar, perdón, de aprobar un proyecto... Y encima, ante esa mano tendida de la Junta de Andalucía, ustedes no tienen ni siquiera la lealtad de decirle: vengan y vamos a estudiar qué tipo de proyecto de bulevar quieren los ciudadanos primero, los ciudadanos primero, y después el resto de las administraciones implicadas, señor Oblaré, no tienen ustedes un proyecto. ¿Dónde lo han aprobado? Aquí hay un concejal del Ayuntamiento, y no saben, no saben. No existe un proyecto aprobado, no existe un proyecto aprobado, y usted lo sabe.

Pero, no obstante, le voy a decir cuál es la apuesta de este Ayuntamiento de Málaga. En el año... Con respecto al Plan General, ustedes saben... El Plan General, ustedes saben que no han reflejado para nada el bulevar. De los 12.000 folios de que consta el documento del Plan General, señor Oblaré, en ninguno de ellos tratan de una manera integral los dos grandes proyectos para Málaga como ciudad de futuro, que son la semipeatonalización y el bulevar sobre el soterramiento. En cambio, señor Oblaré, ¿saben ustedes lo que sí hacen? Dedicarle un tomo completo para las torres de Repsol —le suena, ¿verdad?—, para el camino de

San Rafael y Princesa, donde sí pretenden ustedes todavía masificar más aquella zona, incluyendo en ese documento del plan bulevar, en las zonas colindantes, más de cinco mil viviendas. Esa es la realidad de lo que ustedes están viendo ahora, no el bulevar, señor Oblaré, los aprovechamientos lucrativos que de ello se desprenden, y las plusvalías que se van a generar.

Pero, miren ustedes, dentro de ese consenso y de esa lealtad institucional, señores, vamos a ponernos de acuerdo —lo ha dicho el portavoz de Izquierda Unida—, vamos a ponernos de acuerdo, pero no coja usted la pataleta y quite la aportación que le corresponde al Ayuntamiento, y que tenía comprometida el Ayuntamiento de Málaga para —perdón, pero no me acuerdo ahora—..., para lo que es el metro. Y ha sido una pataleta: «¿Ah, sí? Pues, ahora lo quito».

Pero es que tampoco en los presupuestos previstos... Perdone, en los presupuestos de 2009 no tenían ustedes, en el Ayuntamiento de Málaga, ni un euro para el proyecto de bulevar. Ni un euro. Y, para este año —para 2010—, ¿saben lo que han hecho? Se han dado cuenta de que era una barbaridad y, a última hora, han metido dos millones, casi tres millones de euros. Eso ha sido lo que ustedes han hecho.

Pero, no obstante, cuando ustedes, en la propuesta..., y me voy a ceñir ya a sus propuestas. Saben ustedes mucho. ¿O ustedes no se han puesto de acuerdo...? Le vuelvo a decir, ¿ustedes no se han puesto de acuerdo? Porque su parlamentaria a nivel nacional, la señora Celia Villalobos, ha pedido la cesión de esos terrenos y, además, se le ha ido un poco la pinza, vamos a decir entre comillas. Y le voy a decir por qué —el subconsciente la ha traicionado—: porque, en unas declaraciones a la prensa, pide que, efectivamente, sea el 70% de los fondos Feder de la Comunidad andaluza, con lo cual, señor Oblaré, la financiación a la que ustedes hacen referencia es que, en este caso, la Junta de Andalucía pagaría el 80%, el 80% —el 10% que le corresponde al 30%, del 30% que le corresponde a la Junta, más el 70% de los fondos Feder de la Junta—. Claro, aquí no hacen referencia a eso, lo han hecho como si fuera la petición a nivel nacional, con lo cual, la Junta de Andalucía financiaría el 80%. No, el 80%, ya..., ¿todavía más? Sí, sí.

[Intervención no registrada.]

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Por favor, guarden silencio, no dialoguen.

**La señora TOMÉ RICO**

—Y su propuesta, señor Oblaré, es que el 30%, a repartir en las distintas instituciones —Junta de Anda-

lucía, Ayuntamiento y Gobierno español— y el 70%, con cargo a los fondos Feder que le corresponden a Andalucía. El subconsciente ha traicionado a su diputada nacional y lo ha dicho, incluso, en prensa, con lo cual...

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señora Tomé, tiene usted que terminar inmediatamente.

**La señora TOMÉ RICO**

—Estoy terminando.

Con lo cual, señor Oblaré, como usted entenderá, por todo lo expuesto con anterioridad, el Grupo Socialista no va a votar a favor su proposición, porque, además, no le corresponde a este Parlamento, señor Oblaré, definir la participación, o el porcentaje de participación, que tengan que llevar a cabo o que corresponda a otras instituciones.

Muchas gracias.

**8-09/PNLC-000242. Proposición no de ley relativa a la situación del puerto de Málaga y el soterramiento del tren de mercancías**

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora Tomé.

Les anuncio que vamos a votar al final de las proposiciones no de ley.

Pasamos a debatir la siguiente que figura en el orden del día, relativa a la situación del puerto de Málaga y el soterramiento del tren de mercancías. La formula su portavoz, señor Castro.

Tiene usted la palabra.

**El señor CASTRO ROMÁN**

—Gracias, señor Presidente.

Hablamos también del ferrocarril, en este caso, vinculado a la actividad del tráfico de mercancías del puerto de Málaga. Y hablamos de una infraestructura —el puerto de Málaga—, que se define en la proposición no de ley como una instalación estratégica, pues, que determina y ha venido determinando la configuración urbanística de la propia ciudad, pero —como hacemos

referencia— también es una infraestructura que juega un papel fundamental en la economía y el empleo, no solo de la ciudad, sino que cobra una dimensión también regional.

Ahora mismo, el puerto de Málaga —como saben todas sus señorías—, pues, está inmerso en un plan bastante ambicioso de transformación para adaptarse, entre otras cosas, a los nuevos tipos de tráfico marítimo —a los contenedores, el tráfico de mercancías mediante cajas estandarizadas— y un elemento, o una apuesta, que ha resultado, junto con el tráfico de los buques turísticos —de cruceros, de turismo de cruceros—, pues, un elemento que ha resultado, digo, elemental para salvar al puerto de Málaga de la decadencia que su configuración y calado habían propiciado desde los años sesenta del pasado siglo.

Sin embargo, esta realidad, esta importante transformación del puerto, ha tenido un importante tropiezo el año anterior —en 2008—, como consecuencia de la apertura de nuevas terminales de contenedores, que cumplen las mismas funciones de intercambio de contenedores entre buques que operan en otras costas, pero que hacen una competencia difícil de salvar, en este caso, por el puerto de Málaga. Entre otras cosas, porque en el puerto de Málaga no se ha sabido mejorar las conexiones del mismo con las infraestructuras terrestres y con la creación de centros logísticos, que permitirían situar las mercancías movidas en el puerto en nuestro entorno próximo, ¿no?

Así, hemos visto cómo, por ejemplo, el sindicato Comisiones Obreras incluso ha denunciado la privatización del servicio de estiba y desestiba en los puertos públicos del Estado, rechazando así la constitución de agrupaciones portuarias de interés económico. Hay una parte, que es la creación del centro logístico de Antequera, que también —supongo que como sabrán ya sus señorías— está ahora mismo en exposición pública. El Plan Funcional del Puerto Seco de Antequera, que ha sido redactado por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de la Junta y que, después de la exposición pública a que ahora mismo se va a someter, pues, la Agencia va a elaborar el plan especial de la zona intermodal, un plan intermodal que tendrá el visto bueno en 2010. Esta es la parte económica que caracteriza ahora al sector, fundamentalmente, de la estiba y la desestiba.

La proposición no de ley también viene a contribuir a que se cierre otra cicatriz que tiene la ciudad de Málaga, otra cicatriz también proveniente del tráfico ferroviario y que, en este caso, hace referencia a los vecinos que están más próximos a estas instalaciones ferroviarias, que soportan más los inconvenientes de un tráfico ferroviario que, si bien no es muy intenso, pero que tiene sus molestias. Y, además, como aspiramos a que este tráfico ferroviario se incremente, debido, fundamentalmente, al refuerzo del sector de la estiba y la desestiba, pues, entendemos que hay que tomar

medidas para acabar con la cicatriz y las molestias a los vecinos.

Para ello, el Ministerio de Fomento tiene encomendado el soterramiento de esta línea ferroviaria —la que une la estación de ferrocarriles con el puerto—, lo que obligará a la demolición de un edificio de seis plantas, conocido en Málaga como el Bloque de los Pescadores, y que es propiedad del Ayuntamiento de Málaga, que ya ha manifestado públicamente que comenzará el proceso de expropiación en el momento en que Fomento apruebe ya el proyecto definitivo de soterramiento que tiene incluido.

En definitiva, señorías, creemos que la propuesta que hace Izquierda Unida Los Verdes hoy aquí es una propuesta que no solo viene a mejorar las condiciones económicas y de empleo del puerto, que no solo viene a mejorar las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y molestias que del tráfico ferroviario se desprende hacia los ciudadanos del entorno, sino que, además, planteamos una propuesta que va en sintonía con el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. Es decir, que el impulso del transporte ferroviario de mercancías, aparte de evitar los colapsos circulatorios que se dan en la ciudad de Málaga, va a mejorar el consumo energético, va a evitar emisiones de CO<sub>2</sub> al medio ambiente, por lo cual es una propuesta que también contribuye a la lucha contra el cambio climático en el que todas las instituciones están ahora mismo inmersas.

Decirles que el soterramiento del ferrocarril, que es la apuesta principal de esta proposición no de ley, es vital para el desarrollo comercial del puerto; que, además de ese beneficio para la ciudad, va a haber un beneficio más provincial, por su conexión con el futuro puerto seco de Antequera, que va a permitir que Málaga tenga un tipo de tráfico del que ahora carece, que es el de la importación y la exportación, y que vendrá a consolidar un empleo que se vio en peligro hace poco, se salvó in extremis por un acuerdo con una de estas empresas privadas que opera en el intercambio de contenedores entre buques, pero que ahora mismo está en el aire.

Decirle que el comité de empresa del puerto, en el mes pasado, envió, remitió, entregó y tuvo una reunión con el Subdelegado del Gobierno para recordar esta propuesta, esta apuesta del Ministerio de Fomento, y pedir que se materialice cuanto antes. Lo que pedimos es que el Parlamento acompañe en esta iniciativa.

Gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castro.

Por el Grupo Popular, señor Oblaré.

#### El señor OBLARÉ TORRES

—Sí. Gracias, señor Presidente. Intentaremos ser rápidos para que podamos terminar con hora decente de poder ir a comer.

El Grupo del Partido Popular observa con buen ojo esta iniciativa que trae, esta proposición no de ley, que trae el Grupo de Izquierda Unida, esta cicatriz, como la ha llamado el señor Castro. También desde el año 2006 ya se viene hablando de que en el plan del puerto se iba a dar solución. Ya el señor Linde, por aquella fecha, el presidente de la autoridad portuaria, hablaba o presentaba el eje ferroviario Redmed, ¿no?, que unía el centro de Europa con el sur, y hablaba de esta infraestructura y de una inversión de 18 millones de euros para soterrar lo que es la salida del ferrocarril del puerto de Málaga atravesando la ciudad, con los inconvenientes de tráfico que eso provoca. Pues que se soterrara, y ya desde 2006 venimos oyendo hablar de esto.

Posteriormente, en febrero de 2008, el Ministerio de Fomento anuncia que prevé el soterramiento en dos años. Les reitero que es febrero de 2008 y ya hablaban de que en dos años estaría soterrado el tren, el ferrocarril del Puerto, con lo cual estaríamos hablando de que en 2010 estaría soterrado. Estamos a las puertas de 2010 y de momento nada.

También nos dice que está terminando el proyecto de obra en ese febrero de 2008, es decir, el año pasado. Estamos ya en el 2010 y el proyecto de obra no aparece por ningún lado. Además, asegura que será incluido en los planes de inversiones de los próximos dos años. Estamos hablando de los años 2009 y 2010. Ahí hablaban de veinte millones de euros, que es el titular que aparece en prensa, porque los números redondos se venden mejor a nivel de la prensa, y ya en abril se publica en *BOE* la licitación de la ordenación viaria y la remodelación de los accesos del puerto.

A principios de este año, en enero de 2009, se habla de que ya ha superado el soterramiento el último trámite, que es que la Delegación de la Consejería de Medio Ambiente, en este caso la Delegación de Medio Ambiente en Málaga, aprueba el 5 de enero un certificado o un estudio de que no es necesario estudio de impacto ambiental. Es decir, se tarda un año en hacer este estudio de que no hace falta estudio de impacto ambiental, valga la reiteración, y esto es a principios de enero. Tengo aquí cartas del Alcalde de Málaga, el confrontador, como ustedes lo califican, al señor Antonio González Marín, de Adif, y al Ministro José Blanco, de la necesidad que tiene el Ayuntamiento de conocer cuál es el proyecto para poder intervenir, a la hora de expropiación de las fincas que van a afectarse a través de ese proyecto de soterramiento, que es un proyecto de un túnel de 700 metros que la verdad es que solucionaría, en buena manera, en buena manera, esos problemas de tráfico, y, sobre todo, el potencial

de crecimiento de transporte en toneladas que va a producirse en el puerto de Málaga, que, según dicen los estudios y según decía el mismo presidente de la autoridad portuaria, se multiplicaría, por cinco la cantidad de toneladas que se transportarían al puerto seco de Antequera, e imagino que al puerto seco de Santa Rosalía-Maqueda, porque, aunque se le ha reiterado a la Consejería, sigue en sus trece de instalar un puerto seco en la ciudad de Málaga —no sé si es para dejar inválido el de Antequera o para complementarlo. La verdad es que no tiene mucho sentido, ¿no?—.

Lógicamente, nosotros entendemos —y así lo ha hecho saber también el Ayuntamiento de Málaga— que ha hecho su trabajo a la hora de hacer un listado de cuáles son los propietarios y las fincas que se afectarían a la hora de acometer las obras; pero, lógicamente, hasta el día de hoy no ha tenido respuesta el Ayuntamiento de Málaga de Adif, o del Ministerio, de cuáles son esos proyectos y cuáles son esas fincas que se afectarían, porque, lógicamente, se necesita para el proceso de expropiación. Y simplemente decirle que, lógicamente, en 2010 no estará soterrado este ferrocarril, que el plazo de ejecución son 18 meses, y esperemos que eso nos lleve a que, en el horizonte de 2012, como muy largo plazo de tiempo, esté hecho y veamos que otra herida de la ciudad se soluciona.

Nada más y muchas gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Oblaré.

Por el Grupo Socialista, señora Tomé, tiene usted la palabra.

#### La señora TOMÉ RICO

—Gracias, señor Presidente.

Señor Castro, como bien plantea en su iniciativa, hay que reseñar en un primer momento que la conexión de los puertos de interés general del Estado con las redes viarias y ferroviarias corresponde al Estado. Efectivamente. No obstante, desde la Junta de Andalucía, se está actuando para mejorar la capacidad competitiva de los puertos del Estado mediante el desarrollo de la red logística de Andalucía, y, en el caso concreto de Málaga, este, el puerto de Málaga, va a ver favorecido su [...], la capacidad de atracción, con el desarrollo del puerto seco de Antequera, como bien ustedes han planteado.

El motivo principal —y usted lo ha dicho— de esta iniciativa es el soterramiento del tren en su entrada al puerto de Málaga, y en este sentido, señor Castro, el Ministerio de Fomento ha hecho la encomienda a Adif para la redacción del proyecto y se está ejecutando ya

la redacción de este proyecto, en el que, lógicamente, como en cualquier proyecto de obra pública, también se toman las medidas necesarias para minimizar los ruidos y las vibraciones que suponga la ejecución de esta obra, aunque entendemos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, que es una iniciativa que más adelante, señor Castro, sí puede tener sentido, el que por parte de este grupo la valoremos y la apoyemos; pero entendemos que la previsión, ahora mismo, de la terminal de contenedores, que fue la que motivó hace unos años que la autoridad portuaria de Málaga iniciara este estudio de soterramiento de las vías de ferrocarril, ha estimado que en el horizonte de diez años, aproximadamente, la evolución del tráfico de contenedores puede ser favorable y puede ser susceptible de que se ejecuten las actuaciones correspondientes.

El Grupo Parlamentario Socialista, sintiéndolo mucho, en este momento, por todo lo que han hablado ustedes, y, además, porque en este sentido también hay —y quería decirles—, con respecto a la terminal de contenedores, que se presentó un anteproyecto de Adif, que redactó, de acuerdo con la autoridad portuaria, y también con el Ayuntamiento de Málaga, para concluir las modificaciones del plan especial del puerto, y que recientemente ha aparecido en los Presupuestos del Estado, también una partida para el convenio entre el Ministerio de Fomento y Adif con este fin, entendemos que, posiblemente, a un futuro, las estrategias del puerto deben ir avanzando para potenciar esta actividad logística, incrementando los tráficos de importación y de exportación de mercancías, y que deben de estar vinculadas a áreas logísticas y a los puertos secos interiores. Pero que, en este momento, entendiendo... Y ustedes comprenderán que en una situación, como bien se han planteado en otros momentos por parte..., en concreto, del Grupo Popular, en una situación de crisis, en la que hay que priorizar a la hora de gobernar, que supone priorizar en las actuaciones, en estos momentos, entendemos que no vamos a apoyar su propuesta.

Gracias.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Tomé.

Señor Castro, para terminar el debate.

#### El señor CASTRO ROMÁN

—Bueno. Más claro el agua. No tienen la prioridad del puerto ni de las infraestructuras que son necesarias y que además están determinadas por el propio Ministerio de Fomento. Así lo ha dicho y así se les hará saber a los trabajadores.

Vamos a ver. El *leitmotiv* de esta iniciativa es la lentitud, la excesiva lentitud en aplicar algo en lo que todos habíamos convenido. Y lo más importante: las administraciones competentes entendían que era esa una obra, una infraestructura vital.

Usted me dice que ahora no es el momento. Yo antes le he hecho referencia al Plan Funcional del Puerto Seco de Antequera. Como ahora ese plan funcional está ahora en exposición pública, cuando termine la exposición pública, la Agencia de Puertos Andaluces redactará el Plan Especial de la Zona Intermodal, que tendrá su visto bueno en el año 2010, en el verano del año 2010 más o menos. Bueno, pues la Junta de Andalucía tiene tres meses para construir la terminal ferroviaria, según convenio, a partir de que se publique eso.

Digo yo que deberá tener en cuenta la Junta de Andalucía, a la hora de construir la terminal ferroviaria del puerto seco, la capacidad que tengan los ferrocarriles para llegar hasta el propio puerto de Málaga. ¿O es que da igual? Pues, mire usted, técnicamente no da igual. Y es inexplicable que nos neguemos a la posibilidad de que el Parlamento de Andalucía le diga al Ministerio de Fomento: «Oiga, a la máxima urgencia, elabore ya los proyectos y empecemos la ejecución». Es simplemente eso lo que dice. Porque, después, bueno, lo que acabo de decir de que «en el marco del puerto seco de Antequera, la Junta de Andalucía haga las mejoras reseñadas...». Las reseñadas, las que ya están establecidas —y no por Izquierda Unida, no, no— por el Gobierno del Partido Socialista que convenía en que estas obras eran necesarias. Y, además, «instamos a que se tomen las medidas necesarias una vez que vayan a hacer la obra para que haya las menos molestias posibles a los ciudadanos».

Y a eso nos dice el Partido Socialista que va a votar que no; a algo que está aprobado, que ha tenido incluso consignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado. Pero, bueno, por lo menos tenemos hoy una declaración nítida, meridiana, sobre que esto no es una apuesta del Partido Socialista, y, por lo tanto, lo va a dejar, lo va a meter en un cajón y luego ya veremos.

Miren, la evolución del tráfico de contenedores de mercancías es verdad que es positiva y que se mueven muchos millones, diariamente, de contenedores. Es decir, tenemos una oportunidad de negocio inmejorable. Pero, claro, para que el puerto de Málaga se sume a esa oportunidad de negocio no solo hay que estar ahí. Hay que estar ahí en las mejores condiciones; eso que se llama competitividad.

Bueno. Pues están condenando a que el puerto de Málaga no sea competitivo en este sentido. Ni más ni menos. No se puede decir que de aquí a pocos años va a haber una evolución muy positiva y condenar al puerto de Málaga a que no tenga todas las herramientas, todos los instrumentos más adecuados para afrontar y

hacer..., o, mejor dicho, hacer frente a esa evolución que va a haber del tráfico, y, por lo tanto, una pérdida de competitividad de un colectivo de trabajadores muy importante, de un empleo que no es nada desdeñable en la ciudad de Málaga. Y nos dicen que no.

No sé qué más plantear. Lamentar, de verdad, que no nos atrevamos a decir, desde el Parlamento de Andalucía, al Ministerio de Fomento, que se metan bulla con algo que es fundamental para Málaga. Lamentarlo profundamente. Porque yo no lo entiendo, pero los dos centenares de trabajadores que están en el puerto lo van a entender muchísimo menos.

Gracias.

### 8-09/PNLC-000347. Proposición no de ley relativa a los accesos a la A-376 Sevilla-Utrera

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castro.

Pasamos a debatir la última iniciativa, que figura en el orden del día, relativa a los accesos A-376 Sevilla-Utrera del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

El grupo que represento trae hoy a esta Comisión una iniciativa formada como proposición no de ley que pretende, de alguna manera, resolver un problema humano importante que en estos momentos existe en el término municipal de Utrera y, en concreto, en torno a tres urbanizaciones que llegan a agrupar a un total de 120 parcelas, la mayoría de ellas de residencia habitual de los vecinos de Utrera.

Y es un problema que no es nuevo. Es un problema que surgió con la construcción de la autovía Sevilla-Utrera, recordada por la lentitud de su ejecución —casi veinte años contemplan la ejecución de esa carretera de alrededor de veinte kilómetros—, lo que es una situación verdaderamente complicada para la mayoría de los habitantes en esa zona por las dificultades de acceder en dirección hacia Utrera o en dirección hacia Sevilla. Tienen un auténtico problema de comunicación, en uno o en otro sentido, y quedan exclusivamente unidos a través de un paso subterráneo, en el kilómetro 19 exactamente, justo en la mitad entre lo que es la salida 17 y la salida 21 de la A-376, Sevilla-Utrera.

Es un túnel que, en los días de lluvia, sufre frecuentes inundaciones que hacen prácticamente impracticable

lo que es el acceso por debajo de la autovía. Eso les obliga a los vecinos a dar un rodeo verdaderamente importante, y, sobre todo, lo que es peor, tienen que circular por uno de los carriles de servicio, de las vías de servicio, de escasamente cuatro metros de ancho, que tiene circulación en el doble sentido, lo que se agrava de una manera peligrosa con los camiones que vienen para surtir a una de las gasolineras que existen, exactamente en el punto kilométrico Sevilla 17, y que está ubicada en una de sus márgenes.

Es una verdadera preocupación el contemplar cómo los autobuses escolares, que cuatro veces al día van y vienen en los distintos turnos para recoger y dejar a los niños de esas urbanizaciones, tienen que llegar, circular y encontrarse, dando muchas veces marcha atrás porque no pueden cruzarse con un camión de grandes dimensiones en esa pequeña carretera lateral que, en estos momentos, está en servicio.

La propuesta, señorías, es muy elemental. Es la más barata de todas las posibles. No estamos solicitando un paso elevado. No se está, en absoluto, pidiendo un paso soterrado, sino, simplemente, que la margen derecha en dirección Sevilla-Utrera, en el inicio de la carretera de servicio que existe y que se ha comenzado y que se interrumpe a partir de unos 500 metros, se le dé continuidad a ese carril de servicio, y mediante el alargue, la prolongación de aproximadamente unos mil o mil quinientos metros, se llegaría con facilidad a esas urbanizaciones de El Granadillo, La Marquesita y Los Taxistas.

Repito que esa ejecución de obra sería la más simple. No hay problema de expropiación puesto que prácticamente se encuentra en un terreno afectado por el propio deslinde de la autovía, y en el caso, pequeño, de un olivar, que está junto a la zona más próxima a estas urbanizaciones, la predisposición de los propietarios es la máxima para ceder gratuitamente los metros que hubiera que utilizar para la construcción de ese viario lateral.

Por lo tanto, sin querer alargarme ni insistir más en mi exposición, entender que es, como decía, un auténtico problema que obliga a peligrosas maniobras y retrocesos para poder llegar y venir; verdaderos problemas para el acceso de los vehículos de emergencia, en determinados momentos ambulancias no han podido acceder a esas urbanizaciones por la inundación del sótano; y, sobre todo, pensar que ante una emergencia importante pues también podrían tener dificultades de acceso los servicios de emergencia —bien bomberos, bien servicios—, en un momento determinado, de cualquier otro tipo de emergencia municipal o autonómica, o del parque de bomberos que se encuentra, de la Diputación Provincial, muy próximo al sitio del que estamos hablando.

Nada más, señorías, espero que la proposición de ley tenga el apoyo unánime de la Cámara para instar al Gobierno a la ejecución de esa obra. No ponemos,

de alguna manera, tope ni en fecha ni en las características. Entendemos que el Consejo de Gobierno sabrá resolver de la manera más oportuna. Pero que, por lo menos, la propuesta les lleve la esperanza a los vecinos de esa urbanización que he citado con anterioridad.

Muchas gracias, señor Presidente.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Raynaud.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Muñoz, tiene usted la palabra.

**El señor MUÑOZ SÁNCHEZ**

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el Partido Popular trae hoy una proposición no de ley donde solicita la ejecución de dos tramos que faltarían para completar la vía de servicio en la margen derecha de la autovía A-376, entre el punto kilométrico 17 y 21. Estos tramos suponen unos 1.500 metros entre el enlace 17 y el acceso a la urbanización Los Granadillos, y unos 500 metros de arboleda entre el punto kilométrico 19 y la glorieta de acceso a Utrera.

Creo que en la proposición no de ley hay una errata, ya que la salida del Comodoro es la salida 21, no la 17. Pero, bueno, voy a intentar explicar la posición del Grupo Socialista.

El último tramo de la autovía A-376, Sevilla-Utrera, se puso en servicio en diciembre del año 2008 y canaliza un tráfico superior a los 19.000 vehículos al día. La accesibilidad a las distintas propiedades y a las urbanizaciones existentes se ha planteado a través de los enlaces que se han ejecutado, que son el enlace con la carretera A-8029, en el punto kilométrico 17; el enlace del Comodoro, en el 21, y la glorieta final de acceso a Utrera. Además de estos accesos existe, como usted bien dice, también, y afirma en su iniciativa, un nuevo paso inferior bajo la autovía.

Usted también dice en la iniciativa que se inunda todos los días de lluvia. Mire, señor Raynaud, las obras del paso inferior, tal y como se han llevado a cabo, fueron autorizadas por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, del Ministerio de Medio Ambiente, en junio del año 2004; cuenta con Informe Ambiental favorable emitido por la Consejería de Medio Ambiente en abril del 2005, y se aprobó el proyecto de construcción por la Consejería de Obras Públicas al mes siguiente. Este paso inferior cuenta con un drenaje dispuesto para evitar el paso de las aguas por debajo del marco del túnel, de tuberías de 1,8 metros, por debajo del nivel del paso inferior. El diámetro es muy superior a las necesidades de

desagüe del cálculo hidráulico que se ha establecido en aquella zona. El paso inferior está calculado y ejecutado para poder drenar el agua de escorrentías por gravedad en base a los informes emitidos por la Dirección de Obras.

Esta información que yo aquí estoy manifestando ha sido constatada el pasado año, ya que el paso inferior no sufrió ningún problema de inundación en época de lluvias, ningún problema de inundación. Y también he hablado tanto con la Consejería de Obras Públicas, con los representantes en el ayuntamiento de la zona. Pero, además, la Consejería de Obras Públicas y Transportes tuvo en cuenta las demandas de los vecinos —porque es verdad que esto tuvo ciertas controversias— residentes en estas urbanizaciones, ya que el proyecto de construcción contemplaba inicialmente un camino de acceso desde dicho paso de cinco metros de anchura y un firme de zahorra. Y, efectivamente, después de todo eso, de tener puestas esas demandas, se ha mejorado sustancialmente ese camino, se ha ampliado el acceso, ampliándolo a siete metros de anchura, y se le ha añadido un firme de asfalto. Con lo cual, señor Raynaud, la información que usted lanza y la que yo lanzo, pues, es bastante contradictoria.

Pero sigo. Y, en cuanto a la accesibilidad de las tres urbanizaciones que usted plantea en su iniciativa, decirle que a la urbanización Los Granadillos se accede a través de la vía de servicio de la margen izquierda, utilizando el nuevo paso inferior, ejecutado en el punto kilométrico 19, y el tramo de vía mejorado de la margen derecha. Y las urbanizaciones La Marquesita y Los Taxistas se ubican bastante más alejadas de la vía metropolitana y disponen de un camino que accede directamente al enlace del Comodoro, con lo cual, su accesibilidad se entiende que es la adecuada respecto a la autovía.

En cuanto a la solución que plantea el Partido Popular en su iniciativa, en la proposición no de ley, consistente en la prolongación de la vía de servicio en la margen derecha, de manera que se complete la misma entre los puntos kilométricos 17 y 21, la repercusión a la accesibilidad a las urbanizaciones que se mencionan sería prácticamente..., vamos, sería mínima. Para el caso de la urbanización La Marquesita y la de Los Taxistas, entendemos que, con la solución propuesta, la accesibilidad a la misma no es mejorable respecto a la situación que actualmente tiene. Y, para el acceso a la urbanización de Los Granadillos, el recorrido que se haría, si se pudieran ejecutar los tramos de vía de servicio que demanda el Partido Popular, representarían una diferencia de longitud de escasamente mil metros. Y digo «si se pudieran ejecutar» porque yo creo que el Partido Popular y el portavoz, el señor Raynaud, lo saben, porque hay un subtramo de unos quinientos metros de arboleda que no se podrían ejecutar de ninguna manera, ya que las condiciones de la decla-

ración de impacto ambiental del proyecto prescribía la no afección de la arboleda de pinos existentes en la zona de Los Granadillos.

Por lo tanto, y debido, por un lado, a la imposibilidad de ejecución de uno de los tramos solicitados, el tramo del pinar, según la prescripción de la declaración de impacto medioambiental de Medio Ambiente, y dadas las alternativas existentes, el Grupo Socialista va a votar en contra.

#### El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Muñoz.  
Señor Raynaud, para terminar.

#### El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Bueno, no nos extraña si hace unos minutos hemos oído que votan ustedes en contra de que un proyecto financiado con el 70% de los Fondos Feder, pues, ustedes no consideran que es interesante para la ciudad de Málaga. Evidentemente, esto, que es una propuesta, como le decía, de una entidad económica infinitamente menor, pero de un calado social y personal tremendo, llegan ustedes a argumentar el que, diríamos, la aportación, lo que es el caudal de circulación, es mínimo.

Yo lamento, señor portavoz, que usted no tenga en cuenta la seguridad. Yo le invitaría a que usted viniera conmigo y a que juntos estuviéramos e hiciéramos una inspección allí, *in situ*. Yo respeto la información que usted tenga, pero es una información de despacho, es una información de documento escrito. Vaya allí, reúname con los vecinos y compruebe cómo se pasa, en estos momentos, por el carril izquierdo, viniendo de Sevilla a Utrera. Es imposible el cruce de dos vehículos en esa vía de servicio, absolutamente imposible. Hay momentos en que los autobuses escolares, con grave riesgo para la seguridad de los ocupantes, tienen que maniobrar marcha atrás, marcha atrás, para poder dejar expedita la vía. Lo que usted ha dicho hoy voy a tener la oportunidad mañana de contárselo a los vecinos. Y yo le invito a usted a que venga allí y a que compruebe.

Yo le pregunto, señor Muñoz: ¿Si Utrera estuviera gobernada por el Partido Socialista, diría usted también no a esta proposición no de ley? ¿Verdad que no? Yo le hago la pregunta y la respuesta. Seguro que no, seguro que, si estuviera gobernando en Utrera todavía el alcalde socialista, que tantos años estuvo, usted seguramente que diría que sí y se plegaría a la petición del alcalde socialista, que lo que pretende es llegar y mejorar a 170 familias en sus condiciones de acceso.

Y no se confunda, las tres urbanizaciones están comunicadas y concatenadas entre sí. Por lo tanto, ese mismo acceso es el mismo para las tres. Pero usted habla sobre una documentación que le han entregado, que, con buena voluntad, la expone aquí y pretende justificar lo injustificable.

Esos temas, señor Muñoz, hay que pateárselos, hay que estar allí, no se puede hacer política de despacho, hay que hacer política de estar cerca de los ciudadanos y de conocer de cerca el problema. Hay que estar allí y ver la inundación del túnel.

Usted ha dicho, hombre, a qué llama la Confederación la inundación del túnel: a que se ciegue completamente, desde la cota del suelo hasta arriba, la embocadura de la autovía. Mire usted, con 40 centímetros de agua no se puede circular y están incomunicados. Con 40 centímetros de agua no accede una ambulancia, con el gravísimo riesgo que eso supone, señor Muñoz. Es decir, una cosa muy distinta son los caudales pluviométricos y las riadas que se producen cada quinientos años, y otra cosa el hecho puntual de un momento de una tromba de agua.

Yo le garantizo a usted, y está en la responsabilidad del Grupo Municipal Socialista y de la Junta de Andalucía, ahí ustedes tienen esa responsabilidad de que en un momento de precipitaciones intensas, con que en un cuarto de hora haya precipitaciones intensas, el túnel se hace absolutamente impracticable, impracticable.

Respecto a la medida de protección medioambiental, no existe ninguna, ninguna. El camino de servicio bordea perfectamente lo que es la arboleda existente, y no hay necesidad de tocar. Qué curioso, qué curioso que el camino de servicio de 500 metros termine exactamente en un lugar de celebraciones donde, curiosamente, sí se llevó el camino, justo hasta la puerta de esa finca, que un propietario la ha convertido en un salón de celebraciones. Es decir, a ellos sí se les resuelve el problema del acceso por la vía derecha; a 170 familias... Para eso no es problema, en prolongar mil metros más, porque el sitio de que usted habla —le vuelvo a repetir— de la protección de los árboles es justo un olivar que, bordeando los pinos, el propietario de la finca está dispuesto a ceder, por solidaridad con los vecinos. Solidaridad, cosa que no manejan ustedes. En su diccionario existe poco, poco, ese vocablo: la palabra solidaridad no la practican. Son ustedes progres, permítanmelo, son ustedes progresistas de pacotilla, progresistas de decirlo.

[*Rumores.*]

Sí, sí, sí. No se pongan ustedes así. Yo he oído, yo he oído pacientemente las declaraciones...

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Señorías, es muy tarde.

**El señor RAYNAUD SOTO**

—Ustedes van por ahí hablando del progresismo.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—No dialoguen ustedes.

**El señor RAYNAUD SOTO**

—¿Le parece a usted...?

Déjeme usted, déjeme usted que yo termine, hombre.

Señor Presidente...

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Dejen ustedes terminar su intervención al portavoz, por favor.

**El señor RAYNAUD SOTO**

—Señor Presidente, yo he sido absolutamente respetuoso con las intervenciones.

Yo le pregunto, le pregunto: ¿Le parece a usted poco progresista el facilitarles el acceso a 170 familias, que en estos momentos no solamente tienen dificultad de comunicación, sino que ponen en riesgo físico sus personas, sus personas, caminando por una camino de servicio de cuatro metros donde no caben dos vehículos al cruzarse? Analice usted esto con detenimiento, señor Muñoz, mucho más allá de los enfrentamientos políticos. Piensen ustedes con sentido común, con sentido común. Con el derecho, simplemente el derecho natural, apliquen ustedes el derecho natural de que «no quiero para otro lo que no querría para mí». Si alguno de ustedes viviera en esas urbanizaciones, ¿se negarían a que se le facilitara, por una obra de escásimo valor económico, un posible acceso, evitando el rodeo, con el riesgo que tienen que dar? Piénsenlo, piénsenlo. Solidaridad y derecho natural. Hoy, desgraciadamente, ustedes, con esta propuesta, van, una vez más, a votar en contra a una propuesta en la que lo que prevalece es el sentido común y el interés general de los ciudadanos.

Muchas gracias, señor Presidente.

**El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Raynaud.

Pasamos a votación las iniciativas que estaban pendientes y esta última que se ha debatido en este momento.

Votamos la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular relativa a la construcción del bulevar sobre el túnel del Ave en Málaga capital.

Se inicia la votación.

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

Votamos la proposición no de ley relativa al bulevar sobre las vías del Ave en Málaga, del Grupo Parlamentario Socialista.

Se inicia la votación.

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

Sí, señor, gratamente sorprendido. Gratamente sorprendido, sí, señor.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la situación del puerto de Málaga y el soterramiento del tren de mercancías, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes.

Se inicia la votación.

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

Y, para terminar, votamos la proposición no de ley relativa a los accesos de la A-376, Sevilla-Utrera, del Grupo Parlamentario Popular.

Se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 7 votos a favor, 9 votos en contra, una abstención.*

Señorías, sustanciado el orden del día, se levanta la sesión.



SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

PUBLICACIONES OFICIALES EN INTERNET

El servicio de Publicaciones Oficiales es la unidad administrativa responsable de la edición del Boletín Oficial, el Diario de Sesiones del Parlamento de Andalucía y la Colección Legislativa y de la gestión de las grabaciones de las sesiones parlamentarias.

En el ámbito de la página institucional de la Cámara andaluza podrá encontrar la siguiente información en relación con las publicaciones oficiales:



- Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía
- Diario de Sesiones del Pleno, de la Diputación Permanente y de las Comisiones
- Epígrafes de clasificación de las publicaciones oficiales
- Índices y estadísticas de la actividad parlamentaria, objeto de publicación



- Textos legales en tramitación
- Colección Legislativa

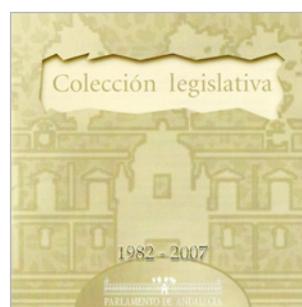
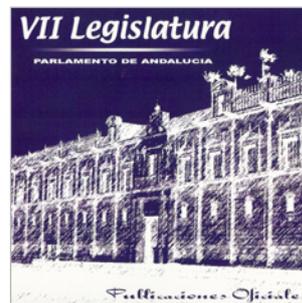
[www.parlamentodeandalucia.es](http://www.parlamentodeandalucia.es)

## SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

## COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

## PUBLICACIONES OFICIALES:

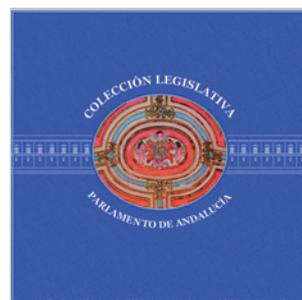
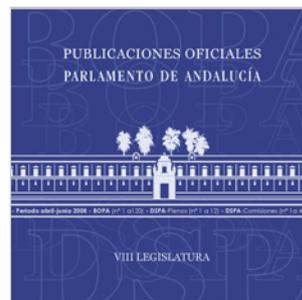
- Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía publicados cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Actualmente están disponibles en CD-ROM las cinco primeras legislaturas y en DVD la sexta legislatura.
- Colección de los Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Están disponibles en CD-ROM las seis primeras legislaturas.
- A partir de la VII legislatura la colección de «Publicaciones oficiales» reúne conjuntamente los boletines oficiales y los diarios de sesiones.

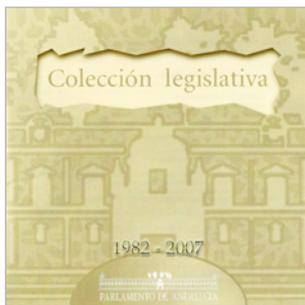


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

## COLECCIÓN LEGISLATIVA:

- Recopilación anual actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalucía. Cada ley contiene una sinopsis que incluye datos sobre su aprobación y publicación en los diferentes boletines oficiales e información, en su caso, sobre posteriores modificaciones o si han sido objeto de algún procedimiento de inconstitucionalidad.
- Anales del proceso autonómico, acompañados de algunas de las imágenes más significativas de aquellos históricos acontecimientos.
- Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas con imágenes de su fachada, el Salón de Plenos y patios interiores.
- Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las legislaturas transcurridas.





## SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

### INFORMACIÓN Y PEDIDOS

#### Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

#### Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

#### Pedidos:

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

#### Teléfono:

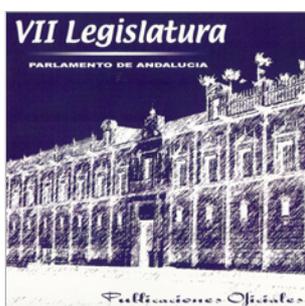
(34) 954 59 21 00

#### Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

#### Correo electrónico:

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



### PRECIOS

#### CD-ROM O DVD

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



© Parlamento de Andalucía