

COMISIONES



Núm. 113

VIII Legislatura

Año 2008

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 3 de diciembre de 2008

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-08/APC-000119. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar de las actuaciones ferroviarias de la Junta de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-08/APC-000291. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones previstas para mejorar el transporte ferroviario de personas y mercancías en nuestra Comunidad, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Susana Díaz Pacheco, Dña. Dolores Blanca Mena y D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000029. Pregunta oral relativa a los enlaces de la A-49 con los núcleos costeros de la costa occidental de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

8-08/POC-000410. Pregunta oral relativa al impulso de grandes obras públicas para la provincia de Almería, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular de Andalucía.

8-08/POC-000468. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-3130 entre Montilla y Nueva Carteya, Córdoba, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-08/POC-000590. Pregunta oral relativa a la incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-08/POC-000727. Pregunta oral relativa al puerto de La Atunara en La Línea de la Concepción, Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Regina Cuenca Cabeza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ESCRITAS

8-08/PE-000604. Pregunta con ruego de respuesta escrita relativa a la circunvalación norte de Antequera, presentada por los Ilmos. Sres. Dña. Ana María Corredera Quintana, Dña. María Esperanza Oña Sevilla, D. Antonio Manuel Garrido Moraga, Dña. María Ángeles Muñoz Uriol, D. Francisco Ignacio Delgado Bonilla, D. Francisco Javier Oblaré Torres, Dña. Ana María Rico Terrón y D. Miguel Ángel Ruiz Ortiz, del G.P. Popular de Andalucía.

8-08/PE-000611. Pregunta con ruego de respuesta escrita relativa al acondicionamiento de la carretera A-3175, de Bélmez al Cruce del Cuarterero, presentada por la Ilma. Sra. Dña. María Jesús Botella Serrano, del G.P. Popular de Andalucía.

8-08/PE-000897. Pregunta con ruego de respuesta escrita relativa al tranvía Úbeda-Baeza-Estación Linares-Baeza, Jaén, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan Pizarro Navarrete, del G.P. Popular de Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-08/PNLC-000178. Proposición no de ley relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-08/PNLC-000232. Proposición no de ley relativa a la ronda de circunvalación en la carretera A-3200 a su paso por Azuel, en la provincia de Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.

8-08/PNLC-000256. Proposición no de ley relativa a transporte público y movilidad de los ciudadanos de El Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-08/PNLC-000331. Proposición no de ley relativa a la señalización de puntos negros en carreteras, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

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

Comparecencias

8-08/APC-000119 y 8-08/APC-000291. Comparecencias del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones ferroviarias previstas por la Junta de Andalucía para mejorar el transporte de personas y mercancías en nuestra Comunidad (pág. 5).

Intervienen:

- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.
- D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Preguntas orales

8-08/POC-000029. Pregunta oral relativa a los enlaces de la A-49 con los núcleos costeros de la costa occidental de Huelva (pág. 25).

Intervienen:

- D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000410. Pregunta oral relativa al impulso de grandes obras públicas para la provincia de Almería (pág. 27).

Intervienen:

- D. Antonio Torres López, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000468. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-3130 entre Montilla y Nueva Carteya, Córdoba (pág. 29).

Intervienen:

- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000590. Pregunta oral relativa a la incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes (pág. 31).

Intervienen:

- D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000727. Pregunta oral relativa al puerto de La Atunara en La Línea de la Concepción, Cádiz (pág. 32).

Intervienen:

- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

Preguntas escritas

8-08/PE-000604. Pregunta escrita relativa a la circunvalación norte de Antequera.

Contestada por escrito.

8-08/PE-000611. Pregunta escrita relativa al acondicionamiento de la carretera A-3175, de Bélmez al cruce del Cuartanero.

Contestada por escrito.

8-08/PE-000897. Pregunta escrita relativa al tranvía Úbeda-Baeza-Estación Linares-Baeza, Jaén.

Contestada por escrito.

Proposiciones no de ley

8-08/PNLC-000178. Proposición no de ley relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo (pág. 33).

Intervienen:

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

D. Juan Antonio Segura Vizcaíno, del G.P. Socialista.

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

8-08/PNLC-000232. Proposición no de ley relativa a la ronda de circunvalación en la carretera A-3200 a su paso por Azuel, en la provincia de Córdoba (pág. 38).

Intervienen:

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

8-08/PNLC-000256. Proposición no de ley relativa a transporte público y movilidad de los ciudadanos de El Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla (pág. 41).

Intervienen:

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

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

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

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

8-08/PNLC-000331. Proposición no de ley relativa a la señalización de puntos negros en carreteras (pág. 45).

Intervienen:

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

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

D. José Luis Blanco Romero, del G.P. Socialista.

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

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

8-08/APC-000119 y 8-08/APC-000291. Comparecencias del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones ferroviarias previstas por la Junta de Andalucía para mejorar el transporte de personas y mercancías en nuestra Comunidad

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Transportes.

Primero, permítanme que le dé la bienvenida al excelentísimo señor Consejero y que inmediatamente pasemos a sustanciar los temas que aparecen en el orden del día.

El primer punto es un debate agrupado de dos iniciativas: una, del Grupo Parlamentario Popular, a fin de informar de las actuaciones ferroviarias de la Junta de Andalucía, y otra, del Grupo Parlamentario Socialista, que solicita que se informe sobre las actuaciones previstas para mejorar el transporte ferroviario de personas y mercancías en nuestra Comunidad Autónoma.

Si el señor Consejero está preparado...

No he tenido ocasión de hablar con los portavoces de los grupos, previamente al primer punto del orden del día. No sé cómo prefieren... Dos, diez, cinco. Bueno, pues estupendo. Muchas gracias.

Comienza, entonces, su intervención el excelentísimo señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, Presidente. Señorías.

Comparezco ante esta Comisión parlamentaria, a petición de los Grupos Socialista y Popular, para informar sobre las actuaciones ferroviarias de la Junta de Andalucía, tanto en lo referido al transporte de personas como de mercancías.

Conocen sus señorías que el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía —el PISTA— 2007-2013 fija entre sus objetivos satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y de las mercancías, mejorando con ello la calidad de vida de los ciudadanos, la competitividad de nuestra economía y la cohesión de nuestra Comunidad.

Esto es necesario hacerlo en coherencia con la estrategia de lucha contra el cambio climático que ha adoptado la Comunidad Autónoma de Andalucía, potenciando los modos de transportes menos contaminantes y más eficientes desde un punto de vista energético, a la vez que aumentando el uso de los transportes públicos de viajeros.

Desde esta perspectiva, el ferrocarril se configura como un elemento esencial de las políticas de trans-

porte de la Junta de Andalucía, por sus condiciones de alta capacidad, rapidez y habilidad, eficiencia en el consumo energético, facilidad para la utilización de la energía renovable, innovación tecnológica y reducciones significativas de la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

Es por ello que el PISTA realiza una gran apuesta por el ferrocarril en Andalucía, en coherencia, además, con el Plan Estratégico de Infraestructuras del Estado, conocido como PEI; una apuesta que, además, da continuidad al relevante papel que desde sus orígenes ha concedido la Junta de Andalucía al ferrocarril.

No podemos olvidar que el Gobierno andaluz ha intervenido activamente, junto al Gobierno de España, en la rehabilitación del ferrocarril en nuestra Comunidad. Así, la Junta de Andalucía ha venido manteniendo durante las dos últimas décadas políticas activas para la mejora del transporte por ferrocarril, centrada fundamentalmente en los siguientes aspectos: la colaboración con el Gobierno de España en la llegada de la alta velocidad a las capitales andaluzas, elaborando estudios y proyectos y participando en las integraciones urbanas del ferrocarril en estas nuevas líneas; el mantenimiento y mejora de las infraestructuras del eje ferroviario transversal como columna vertebral de la comunicación del ferrocarril de Andalucía; la puesta en marcha de nuevos servicios y la mejora en la prestaciones de los servicios regionales de ferrocarril, en general, mediante convenio con Renfe. Ello ha dado lugar a un aumento progresivo del número de viajeros en los servicios regionales, hasta alcanzar los 4,3 millones en 2007, el doble que en 1995.

Durante los últimos años, nuestra Comunidad se ha dotado de un importante cuerpo normativo que nos facilita el marco jurídico adecuado para el desarrollo de las actuaciones ferroviarias por las que se interesan sus señorías. Se trata de la Ley de Áreas de Transportes de Mercancías de 2001, la Ley de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano de Viajeros de 2003 y la Ley del Servicio Ferroviario de Andalucía de 2006. Además, el Estatuto de Autonomía —aprobado en 2007— refuerza las atribuciones de la Comunidad Autónoma sobre el ferrocarril, especificando además sus competencias.

En este marco competencial, en la actualidad, la Junta de Andalucía ha identificado y diversificado sus actuaciones en materia ferroviaria, apoyada por las previsiones del PISTA, que fue aprobado, como recordarán, por el Consejo de Gobierno en septiembre de este mismo año.

Así podemos distinguir, al menos, tres ámbitos diferenciados de actuaciones: el ferrocarril en el transporte metropolitano, el ferrocarril en el transporte interior de nuestra Comunidad Autónoma y el ferrocarril en el transporte de mercancías.

En el ámbito del transporte metropolitano, el ferrocarril adquiere una gran importancia, puesto que

constituye un sistema de transporte rápido y eficaz, alternativo al vehículo privado y competitivo con el mismo. Los nuevos sistemas de ferrocarril metropolitano, que la Junta de Andalucía está impulsando en los distintos ámbitos urbanos y metropolitanos de nuestra Comunidad, contribuirán de esta forma no solo a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sino también a descongestionar nuestras ciudades y hacerlas más próximas y accesibles.

Esta estrategia de implantación del nuevo sistema ferroviario de transporte metropolitano se coordina con la estrategia de mejora de los sistemas existentes, a través fundamentalmente de los consorcios de transportes que tenemos en funcionamiento en todos los ámbitos metropolitanos andaluces, excepto en el ámbito metropolitano de Huelva, como conocen.

En este sentido, y ciñéndonos al ámbito ferroviario, cabe destacar los primeros pasos para la integración de los servicios de cercanías de Renfe por el sistema de tarjeta única de los consorcios para el pago de las tarifas, que ya es operativa en el área metropolitana de Cádiz y Málaga, y está en proceso de implantación en Sevilla, completando así los tres núcleos de cercanías existentes en Andalucía.

Por su parte, las actuaciones en materia de nuevas infraestructuras ferroviarias metropolitanas que tiene en marcha la Junta de Andalucía son las siguientes:

En Sevilla, en el ámbito metropolitano de Sevilla, tenemos en marcha tanto el metro como la red de tranvías prevista en el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla aprobado en 2006.

En cuanto al metro, como ya les expliqué en mi comparecencia el pasado mes de octubre, tenemos en fase final las obras de la Línea 1 y la redacción de los proyectos de las Líneas 2, 3 y 4.

Una de las cuestiones que recientemente ha suscitado mayor interés ciudadano y político ha sido la incidencia ocurrida el pasado 26 de noviembre, sobre la cual la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha abierto un expediente informativo.

Como recordarán, al día siguiente de producirse el hecho informé a los portavoces y al Presidente de esta Comisión de Infraestructuras. A este respecto puedo informar a sus señorías que la sociedad concesionaria ha entregado un informe sobre el incidente requerido por esta Consejería. Dicho informe —como conocen los portavoces de esta Comisión— indica: «El pasado 26 de noviembre, poco después de las cuatro de la tarde, se produjo una entrada de caudal de agua a través de uno de los módulos de pantalla de contención de la estación de la Puerta de Jerez, a una profundidad de 24 metros, en la parte inferior del estrato de grava».

El informe prosigue diciendo: «El flujo de agua provocó el arrastre de terreno, produciéndose un socavón en superficie. En ese momento, se procedió al acordonamiento de la zona afectada para evitar el tránsito de personas y vehículos en el entorno. Asimismo, se

incrementó la frecuencia en la lectura de la instrumentación existente en los edificios, construcciones y terrenos próximos a las obras».

El informe de la concesionaria detalla que las actuaciones desarrolladas por la UTE de Dragados, Sacyr y Gea 21 consta de tres líneas de trabajo: resolución técnica del problema, para lo cual se ha procedido a la contención urgente de la filtración de agua, al objeto de disminuir su fuerza de arrastre, para proceder a su sellado; relleno del socavón producido con mortero, de forma que en este momento está, ya, casi a la altura de la superficie, y reforzamiento del cerramiento de pantalla donde se produjo la filtración.

El segundo paquete de medidas fue la evaluación de la afección en el entorno. Además de las mediciones habituales de sensores, se ha realizado una serie de mediciones extraordinarias mediante sondeos y auscultaciones, al objeto de confirmar la consistencia del terreno continuo al perímetro de la estación. Los resultados de los sensores y del resto de las mediciones que se realizan en la zona arrojan parámetros de normalidad y no se registra ninguna anomalía en la firmeza del terreno ni afectaciones a inmuebles o a la calzada.

Y, en lo que se refiere a la atención ciudadana, se han realizado reuniones con las asociaciones de vecinos y comerciantes del entorno, para informales de lo anteriormente dicho y para mantener abierta una línea de comunicación con los ciudadanos directamente afectados.

Además, el metro de Sevilla ha anticipado al titular de la concepción del quiosco afectado parte de la indemnización que le corresponda con cargo al seguro de responsabilidad civil de la obra. Igualmente, el Ayuntamiento de Sevilla ha procedido, ya, a instalar un nuevo quiosco.

Además, la sociedad concesionaria ha informado que el incidente ha ocasionado efectos sobre la programación general de las actividades técnicas previstas por el metro de Sevilla para la puesta en servicio de la Línea 1; en particular, la ejecución de los trabajos de sellado y extracción de tierras está impidiendo la terminación de la contrabóveda de la estación de la Puerta Jerez, de las instalaciones de señalización y comunicación y la realización de pruebas de material móvil en ese tramo. Ello imposibilita el mantenimiento de la fecha inicialmente propuesta por la concesionaria para la puesta en servicio del próximo día 20 de diciembre.

De este asunto he tenido oportunidad de hablar esta mañana con los tres portavoces de los grupos parlamentarios y con el Presidente, para informarles, porque acabamos en la Consejería de realizar una rueda de prensa y he entendido que era también interesante que los portavoces, de acuerdo con los compromisos que habíamos tenido, conocieran esa información con carácter previo.

La concesionaria nos tramite que en este momento no está en disposición de proponer una fecha alternativa, puesto que la recuperación temporal de la incidencia sobre la programación es de al menos un mes. Por tanto, nos vemos obligados a posponer la entrada en servicio a los primeros meses de 2009. Una vez en funcionamiento la línea 1, los tiempos de viaje serán de 15 minutos entre El Aljarafe y el centro de Sevilla y de 10 minutos entre Montequinto y Nervión. Estos ejemplos muestran cómo el nuevo sistema ferroviario será altamente competitivo con el vehículo privado, y el volumen de viajeros previsto es de catorce millones de viajeros al año, según la oferta adjudicataria, que podrá, lógicamente, evolucionar al alza a medio plazo.

Quisiera decirles también a sus señorías que, tal y como había hablado con los portavoces, cuando termine la Comisión estaremos en condiciones de poderles trasladar una copia del informe que nos llegó en el día de ayer, para que lo conozcan sus señorías, de acuerdo con el compromiso que asumimos el jueves pasado en ese contacto que tuvimos presidido por el Presidente de la Comisión.

En cuanto a la red tranviaria sevillana, se encuentra en servicio el tranvía del centro de Sevilla, denominado metrocentro; están en ejecución dos tramos del tranvía de Alcalá de Guadaíra, y, el tercero, en redacción de proyecto. En el tranvía de El Aljarafe, tenemos un tramo de la obra de plataforma finalizada, otro más en obra, y con el resto en proyecto, y el tranvía de Dos Hermanas tiene el proyecto en su fase final de elaboración.

En lo que corresponde al ámbito metropolitano de Málaga, tenemos la línea 2 al completo en ejecución, mientras que en la línea 1 están en obras los tramos entre Cocheras y Ciudad de la Justicia, y en construcción el edificio de Cocheras. Están en supervisión los proyectos de construcción entre la Ciudad de la Justicia y la estación de Renfe; en licitación las obras entre Renfe y Guadalmedina, y en licitación la redacción de proyectos entre el tramo Guadalmedina-Malagueta. Estas nuevas infraestructuras permitirán, una vez en funcionamiento, que el tiempo de viaje entre carretera de Cádiz y el centro de Málaga sea de 10 minutos, y que a su vez hasta Malagueta sea de 18 minutos. Con ello atendemos una importante demanda de movilidad ciudadana malagueña, de unos 16,9 millones de viajeros al año, según la oferta adjudicataria. En cuanto a la red tranviaria, están en servicio el sistema urbano de Vélez-Torre del Mar y en redacción los proyectos de los sistemas metropolitanos.

En el ámbito de Granada, tenemos la línea metropolitana del metro ligero completamente en ejecución, de los cuatro municipios que atraviesa, salvo el tramo Villarejo-Méndez Núñez, de la capital granadina, cuyas obras están actualmente en licitación. Los tiempos de viaje estimados son, por ejemplo, de 16 minutos entre Armilla y el Camino de Ronda y de 20 minutos entre Albolote y la estación de Ave. La demanda estimada de

viajeros es de 12 millones al año. El próximo ejercicio 2009 comenzaremos también la elaboración de los estudios de las conexiones de esta línea metropolitana.

Por su parte, en el ámbito metropolitano de la bahía de Cádiz, como saben sus señorías, nuestro objetivo es cerrar el anillo ferroviario al completo, incorporando a Chiclana y aprovechando la infraestructura del segundo puente de Cádiz. En este sentido, están en obras dos tramos del tren tranvía Chiclana-San Fernando-Cádiz, y otro más comenzará su construcción en breve, mientras que el tramo urbano de Chiclana esperamos resolverlo próximamente. Se están redactando también los proyectos de las conexiones tranviarias del segundo puente a fin de cerrar en anillo toda la Bahía, conectando con centros y equipamientos tan importantes como la Universidad o Las Aletas.

Los tiempos de viaje previstos son, por ejemplo, de 10 minutos entre Chiclana y San Fernando y de 19 minutos entre San Fernando y Cádiz, y de esta forma la captación de viajeros será de unos 4,2 millones al año, y, cuando se cierre el anillo ferroviario, con las conexiones del segundo puente, como comentaba, estas previsiones se verán sensiblemente mejoradas, tanto en la diversidad de los servicios como en tiempo y volumen de pasajeros, hasta llegar, incluso, a los doce millones de viajeros al año. Por otra parte, también se está elaborando el proyecto y trazado constructivo del tranvía urbano de Jerez de la Frontera, de acuerdo con la solicitud de ese ayuntamiento al respecto.

Por lo que respecta a Huelva, se está redactando el anteproyecto del sistema tranvía metropolitano con el objetivo de conectar adecuadamente la capital con su entorno del litoral. Igualmente, en Almería se ha iniciado la elaboración del estudio informativo para el diseño de un sistema tranviario metropolitano que tiene como objetivo prioritario la comunicación de la capital con el litoral de poniente.

En lo que respecta a Jaén, en el ámbito ferroviario está en supervisión el proyecto constructivo del sistema tranviario urbano. De la misma forma, en Córdoba, y de acuerdo con el ayuntamiento de la capital, se ha encargado la elaboración del proyecto de trazado y constructivo de un tranvía urbano.

El segundo paquete, o el segundo bloque, del que antes les hablaba, se refiere al transporte del ferrocarril que considera el ámbito de la Comunidad Autónoma en su conjunto, principalmente para la interconexión de nuestras capitales y principales ciudades. En este sentido, cabe diferenciar las actuaciones sobre infraestructuras ferroviarias de las referidas a los servicios. Así, comenzando por las infraestructuras, la principal de ellas es el eje ferroviario transversal Huelva-Sevilla-Antequera-Granada-Almería, puesto que vertebrará Andalucía de este a oeste y posibilita la conexión de las distintas capitales entre sí.

En virtud del acuerdo alcanzado entre el Presidente de la Junta de Andalucía y la Ministra de Fomento, la

Comunidad Autónoma se ha hecho cargo del desarrollo del tramo entre Sevilla y Antequera, mientras que el Gobierno de España se encarga del resto de tramos, que, además de las conexiones regionales, sirven también de soporte para las comunicaciones de largo recorrido, tanto de viajeros como de mercancías.

En la actualidad, el estado de desarrollo del itinerario Sevilla-Antequera, de responsabilidad de la Comunidad Autónoma, con las características de alta velocidad, es el siguiente:

El tramo Osuna-Pedrera, de 31,4 kilómetros, tiene finalizadas las obras de plataforma ferroviaria; los tramos Osuna-Marchena y Pedrera-Antequera, que suman 46,2 kilómetros, están en ejecución, y el tramo Marchena-Sevilla, que incluye la conexión con el aeropuerto de San Pablo, está en redacción de proyecto. Una vez finalizadas las obras previstas en el eje transversal, tanto por parte del Gobierno de España como de la Junta de Andalucía, se acortarán sensiblemente los tiempos de viaje entre las distintas capitales andaluzas. Algunos ejemplos serían Huelva-Almería —tres horas, treinta minutos—, Sevilla-Granada —una hora, quince—, Sevilla-Málaga —55 minutos— y Málaga-Granada —50 minutos—. Esta mejora de los tiempos de desplazamiento, unida a otras prestaciones, como el aumento de frecuencia, comodidad y fiabilidad, harán que previsiblemente se triplique el actual número viajeros en servicios regionales de ferrocarril.

En cuanto al resto de infraestructuras que está impulsando la Junta de Andalucía para aumentar la cobertura de la red ferroviaria de nuestra Comunidad Autónoma, la situación es la siguiente:

El corredor ferroviario de la Costa del Sol tiene uno de sus tramos en fase de evaluación de oferta y el resto en redacción de proyectos, y, de la conexión de Linares-Vadollano, sus obras están en fases de adjudicación. Respecto a la conexión Úbeda-Baeza, se está elaborando el estudio informativo. La conexión Huércal-Overa-Pulpí, que forma parte de la conexión interior hacia el Corredor Mediterráneo, tiene el estudio informativo en redacción. Igualmente, la conexión de Córdoba con la línea de Almorchón tiene su estudio informativo en fase de elaboración.

El segundo apartado de este bloque se refiere a los servicios regionales de ferrocarril, que la Junta de Andalucía subvenciona en virtud de los sucesivos convenios que se vienen suscribiendo con Renfe Operadora. Gracias a estos convenios —el último de ellos suscrito en octubre de 2008—, se viene avanzando tanto en la implantación de los servicios de altas prestaciones interiores de Andalucía como en la mejora de los servicios regionales convencionales.

Respecto a los primeros, los de altas prestaciones, funciona desde 2005 el servicio Córdoba-Sevilla. En este mismo año se ha puesto en funcionamiento el Málaga-Córdoba-Sevilla, y, una vez que el Ministerio de Fomento termine las obras del cambiador de ancho de

vía de Córdoba, se pondrán en funcionamiento nuevos servicios en el corredor del valle del Guadalquivir.

En cuanto a los servicios regionales convencionales, hay que destacar que este año se ha reforzado la comunicación Jaén-Córdoba-Sevilla con dos nuevos servicios diarios, y se está renovando progresivamente el material móvil de las distintas líneas.

Los convenios con Renfe Operadora afectan al conjunto de servicios del ferrocarril interno de nuestra Comunidad Autónoma; pero, específicamente, la Junta de Andalucía subvenciona el mantenimiento de los servicios cuya flotación resulta deficitaria, que son Málaga-Sevilla, Almería-Granada-Sevilla, Jaén-Córdoba-Sevilla, Algeciras-Granada, Granada-Linares, Sevilla hasta Llerena y Sevilla-Osuna. En concreto, en estos servicios, el volumen de viajeros de enero a octubre de 2008 ha sido de 1.482.255, lo que representa un incremento del 4,7% respecto al mismo periodo del año anterior. Es decir, apostamos no solo por los nuevos servicios de altas prestaciones, sino también por las mejoras de los servicios convencionales.

Para concluir este bloque, me gustaría hacer una breve referencia a las integraciones urbanas de ferrocarril, que, como conocen sus señorías, ha sido una política tradicional de colaboración de la Junta de Andalucía con la Administración del Estado y los ayuntamientos implicados. Estas integraciones se vienen realizando aprovechando las obras de las nuevas infraestructuras de alta velocidad a su llegada a las grandes ciudades andaluzas. Como recordarán, la Junta de Andalucía ha participado en las operaciones de integración urbana del ferrocarril en Córdoba, Sevilla, Cádiz, Jerez y Málaga, aportando como financiación un 20% del tramo mejorado. Actualmente se están desarrollando las obras de integración urbana del ferrocarril en Puerto Real, que también cuenta con la participación de la Comunidad Autónoma. También se han firmado con el Ministerio de Fomento y los respectivos ayuntamientos los protocolos para las integraciones urbanas de Huelva, Jaén, Granada, Almería y Algeciras.

Abordaré, ahora, el tercer bloque al que me refería al principio de mi intervención, correspondiente al transporte de mercancías de ferrocarril. Como sus señorías conocen, el PISTA establece como objetivo en este ámbito la configuración de un sistema intermodal de transportes de mercancías para el conjunto de nuestra Comunidad Autónoma, en el cual se encuentran interconectados los puertos andaluces de interés general, las principales áreas logísticas y los centros de carga aérea de los aeropuertos. Para ello se utilizan las redes viarias y ferroviarias, que nos facilitan a su vez la salida por tierra de los productos y materias hacia el resto de España y del continente europeo.

El Gobierno andaluz está configurando la red logística de Andalucía, de la cual he informado en mis anteriores

comparecencias parlamentarias. Esta red logística tiene entre sus objetivos prioritarios la intermodalidad con el ferrocarril, puesto que consideramos que este modo de transporte tiene un gran potencial de crecimiento en el campo de las mercancías. En este sentido, nos estamos coordinando con la Administración de Infraestructuras Ferroviarias del Estado, conocido como ADIF, para la ubicación de las áreas logísticas junto a terminales ferroviarias de mercancías.

Así, les puedo informar de que en Sevilla el centro de transportes de mercancías, actualmente en funcionamiento, tiene anexa la estación de ferrocarril de mercancías de La Negrilla, y a su vez la futura ampliación de ese centro de transportes de mercancías ha tenido en cuenta la ubicación de la nueva terminal ferroviaria en Majaravique.

En Málaga se van a realizar estudios de localización para la nueva área logística en el entorno de las terminales ferroviarias del Guadalhorce.

En Córdoba, el Parque Logístico de Córdoba, que comenzará a funcionar el próximo año, se integra con la estación de mercancías de El Higuero.

En el Campo de Gibraltar, la Zona de Actividades Logísticas, la ZAL de la Bahía de Algeciras, tiene uno de sus sectores, en concreto, el de Guadarranque, anexo a la terminal ferroviaria de San Roque, que conecta, a su vez, con el puerto.

Igualmente en la Bahía de Cádiz, el área logística de Las Aletas contará con terminal ferroviaria, conectada, además, con el muelle del Bajo de la Cabezuela, mediante un ramal que actualmente está en construcción en uno de sus tramos. Todo ello conforme al protocolo suscrito el pasado mes de febrero entre el consorcio de Las Aletas —en el que les recuerdo que participa la Comunidad Autónoma con un 45%—, el Ministerio de Fomento, la autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz y el consorcio de la zona franca.

En Jaén, el Puerto Seco de Linares se ubica junto a la estación de Linares-Baeza, en la que confluyen las conexiones ferroviarias de todos los puertos andaluces con la Meseta.

En la zona central de Andalucía, la nueva área logística de interés autonómico está en proceso de localización junto a las nuevas instalaciones ferroviarias en coordinación con ADIF.

Igualmente en Granada, se está realizando el estudio de localización del centro de transportes de mercancías, teniendo en cuenta el nuevo trazado ferroviario que diseña el Ministerio de Fomento.

En cuanto a Almería y Huelva, las nuevas áreas logísticas que impulsará la Comunidad Autónoma tendrán en cuenta, igualmente, la intermodalidad con el ferrocarril.

Y, finalmente, para Motril, la Junta de Andalucía acaba de sacar a licitación la redacción del estudio de alternativas para la mejor conexión ferroviaria del puerto de Motril. El centro de transportes de mercancías que

impulsa la Comunidad Autónoma se encuentra, en este momento, en proceso de obtención de los suelos.

A fin de profundizar en esta línea de colaboración, la Junta de Andalucía, a través de la Agencia Pública de Puertos, y el Ministerio de Fomento, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, firmaron el pasado mes de enero un convenio para fomentar la interoperatividad de las áreas de transporte de mercancías y las terminales ferroviarias.

Como desarrollo del convenio, durante este año hemos sacado a licitación la redacción de algunos de los estudios necesarios para reforzar esta interoperatividad. Se trata del «Estudio sobre el transporte ferroviario en Andalucía. Análisis de la situación actual y perspectiva de desarrollo de la red logística en relación con las terminales ferroviarias de mercancías» y del «Estudio de interoperatividad de la futura zona logística de Majaravique y la terminal ferroviaria de mercancías situada en la misma ubicación».

Termino, ya, señorías, mi primera intervención. A modo de conclusión, he de señalarles que la Comunidad Autónoma, la Junta de Andalucía, en desarrollo del Estatuto de Autonomía y apoyándose en la legislación y la planificación sectorial propia, ha intensificado en esta legislatura sus actuaciones en materia ferroviaria, extendiéndolas a las infraestructuras y servicios de transportes metropolitanos regionales y de mercancías.

En la actualidad, la Junta de Andalucía tiene, ejecutándose o en fase de ejecución, obras de infraestructuras ferroviarias por valor —global de la inversión— de 1.800 millones de euros para la construcción de 140 kilómetros de ferrocarril metropolitano e interurbano. A ella se unirán las inversiones que actualmente están en fase de estudio o de proyecto.

Se trata de la mayor apuesta por el ferrocarril en la historia de Andalucía. Esto significa, además, una gran oportunidad de desarrollo para las empresas andaluzas relacionadas con las construcciones y el material ferroviario.

Dado que estas infraestructuras irán entrando progresivamente en funcionamiento, nos encontramos ya en fase de preparación de los [...] de servicio a los ciudadanos, que es, en realidad, el fin último de todas estas políticas de fomento de los sistemas ferroviarios del transporte.

No podemos olvidar, señorías, que esta gran apuesta de Andalucía por el ferrocarril, en la que estamos empeñados, no tiene otro objetivo que mejorar las condiciones de vida de los andaluces, su acceso rápido y eficaz a los servicios, a la cultura y al mercado de trabajo, así como la mejora del transporte de mercancías para nuestros sectores productivos. Todo ello con las condiciones óptimas de sostenibilidad ambiental que el ferrocarril nos facilita.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Corresponde ahora el turno a los grupos parlamentarios, y por el Grupo de Izquierda Unida, el señor Sánchez Gordillo. Tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Señor Consejero. Gracias, señor Presidente.

Hay una cierta incompatibilidad entre recibir en Sevilla —me parece que en dos ocasiones—, a Al Gore, hablar de cambio climático y que todavía el transporte por carretera signifique el 40% de la contaminación de los gases de efecto invernadero.

Parece, pues, que todo el mundo está de acuerdo en que hay que optar por el ferrocarril, e Izquierda Unida, que lleva batallando en este tema mucho, se alegra profundamente porque creemos que es el transporte del futuro.

Sin embargo, ¿qué ferrocarril planteamos nosotros? En primer lugar, nosotros pensamos que el ferrocarril debe ser público y que la famosa Directiva europea 91/440 no tiene que ser ningún achaque para la privatización del sector. Nosotros pensamos que es fundamental que se quiten las veleidades, que últimamente hubo con respecto a la privatización del ferrocarril, por dos motivos. Uno, porque ya se ha demostrado que lo público es mejor en el derecho, y, sobre todo, es mejor en la seguridad. Y yo creo que también porque se ha visto lo que ha pasado con la privatización de los ferrocarriles ingleses. Yo creo que ha sido totalmente un desastre, y espero que aprendamos en cabeza ajena y que realmente la apuesta por el ferrocarril público sea clara y determinante.

Nosotros pensamos que es incompatible la seguridad con el máximo de beneficio, porque, al final, el máximo beneficio llega al «sea como sea», y, entonces, el máximo beneficio choca con la seguridad. Por tanto, nosotros preferimos que el ferrocarril sea público.

Nosotros cuando escuchamos rumores —ahora parece que menos—, en ciertos círculos, de que el Ave —que ya está dando beneficios— se iba a privatizar, pues, nos pusimos la manos en la cabeza. Yo quiero que, de todas maneras, despeje usted esta duda para siempre.

Después, nosotros pensamos que hay que apostar por el tren veloz o rápido, pero no de alta velocidad; lo que se llama el ferrocarril tradicional. Así, a nosotros nos parece que es el que hace falta para vertebrar Andalucía, que es el que mejor conecta las distintas comarcas y pueblos de Andalucía, y es el que puede llevar el desarrollo económico a esas comarcas. En estos momentos sabe usted... Usted ha dicho que se ha hecho una apuesta histórica por el ferrocarril, pero hay

que... Aunque yo no he sido hombre del pasado sino del futuro, pero, hay que tener en cuenta que también hubo la mayor dejadez histórica por el tema del ferrocarril en los últimos años en los que se apostó solamente por la carretera. Entonces, me parece muy importante que esta apuesta de los 1.800 millones de los que usted ha hablado se mantenga, sobre todo, en el transporte rápido, tanto de personas como de mercancías —veloz, pero no de alta velocidad—, y que

ya sabe que uno de los problemas que tiene la alta velocidad es que para poco, que tiene pocas estaciones. Yo tengo un tren que allí los alcaldes se pusieron muy contentos en Herrera-Puente Genil, pero yo, cada vez que voy a Madrid, tengo que coger el Ave en Córdoba, porque no sirve, porque hay un solo tren y, entonces, no sirve.

Nosotros pensamos que el tren de cercanías debe ser el centro, que asegure la movilidad, sobre todo, en el área metropolitana. Y, claro, uno mira a Jaén, uno mira a Córdoba, uno mira a Huelva —en Sevilla se está haciendo más, pero es también totalmente insuficiente—, o Málaga, etcétera, y uno ve que hay que andar muchísimo en ese campo. Creemos que hay que acelerar el proceso de los trenes de cercanías porque —como usted bien ha dicho y nosotros estamos de acuerdo— puede competir con el coche privado, con el desplazamiento privado y a nosotros siempre nos va a encontrar en lo público.

Luego no entendemos un poco por qué teniendo ya desde el Estatuto de Carmona la competencia en el transporte de ferrocarril, de carreteras o de caminos que se movieran dentro del territorio andaluz, por qué no se tienen todas las competencias. ¿Por qué en 25 años todas las competencias, los picos finales, nunca se terminaban de negociar? ¿Y por qué ahora, en el nuevo Estatuto, en el artículo 56.5, no se hacen efectivas estas competencias? Porque pensamos que hace falta que no haya que codecidir con el Estado central, sino que se decida desde Andalucía.

Nosotros pensamos que hay que hacer una visión del ferrocarril del siglo XXI y eso lo tiene que diseñar Andalucía, desde Andalucía, teniendo en cuenta los intereses de Andalucía, las características de Andalucía y el diseño que Andalucía necesita. Nos parece que es muy importante que la toma de decisiones sea totalmente andaluza, para que, realmente... Habría que crear una «Renfa», Red de Ferrocarriles de Andalucía, porque nos parece que sería muy saludable. Ese tren, por supuesto, sería sostenible, más el eléctrico que otras opciones, pero, en cualquier caso, cualquier tren es mejor que el transporte por carretera, y nos parece importante.

En cuanto al socavón famoso, a nosotros nos ha extrañado que la comparencia que tuvo la empresa con usted —y yo se lo agradezco, desde Izquierda Unida le agradecemos su diligencia—, nos dijeron que era cuestión de 24 horas; pero han pasado seis

días y ahora parece que sí, que ya le han entregado el informe, han tardado en entregar el informe y no se ha... Hombre, es cuestión que el tema se solucione en 24 horas y así no ha sido.

Y a nosotros no nos preocupa la fecha. Usted ha dicho que ya no va a ser el día 20, que va a ser los primeros meses de 2009. Nos da igual, como si sale en los primeros meses del 2009, como si es al final. Nos da lo mismo, se lo decimos sinceramente. Nosotros no les vamos a presionar por eso; me interesa mucho más la seguridad y, por tanto, la seguridad nosotros la vamos a defender.

Usted nos ha pedido, en esa reunión que tuvimos, a los que son portavoces de esta Comisión como a los que estamos afectados por ser de Sevilla, ser portavoces a nivel de Sevilla. Nos ha pedido prudencia y, aunque yo tengo fama de revoltoso, yo le garantizo esa prudencia por mi parte. Le voy a [...], pero hace falta que se cuente la verdad, toda la verdad y nada más que la verdad. Y hay una cosa que a nosotros nos ha sorprendido y yo se lo voy a decir en sede parlamentaria. No voy a andar por ahí, en otros sitios, contando ninguna historia, y es que nos enteramos por un periódico que parece que hubo y, además, había un rumor —yo también lo había escuchado antes de verlo en el periódico— que parece que hubo un incidente o un semiaccidente, hace ya 16 días en la línea 1; que parece que hubo un frenazo que casi termina en descarrilamiento, y, que, en fin, era como un rumor de esos, un rumor urbano, un cuento urbano, que al final parece que se ha convertido en realidad. Y nos extraña que, en esa comparecencia, usted no nos contara nada y, sobre todo, la empresa. Entonces, claro, la empresa pierde credibilidad, si eso ha sucedido, ¿por qué no se ha informado? Y, claro, también usted tendría que habernos informado, si es que a usted le ha informado la empresa. Yo no sé si usted era consciente de ese incidente, accidente o semiaccidente o, simplemente, no se lo habían comunicado a usted. Yo creo que si usted nos cuenta con detalle la verdad, toda la verdad y nada más que la verdad, y no oculta ninguna información vamos a estar con usted en la prudencia.

Pero, sin que nosotros queramos aprovecharnos de que el río pasa por la ciudad, que a nosotros nos interesa, usted sabe que nosotros vamos a optar siempre por el transporte público y yo creo que el incidente, a lo mejor ha sido mala suerte, sencillamente, pero no hemos visto demasiada diligencia por parte de la empresa, sobre todo, cuando se nos calcula 24 horas y estamos seis días y no ha habido. Bueno, ahora parece ser que sí, el informe que usted nos va a dar; no hemos visto esa diligencia. Y a nosotros siempre se nos decía que siempre hay que apostar tanto en la construcción, pero, sobre todo, en la explotación del Metro, de cualquier servicio de transporte. Creemos infinitamente más, mil veces más en un transporte público, controlado por la Administración pública, por la empresa

pública que por la privada, por una razón muy sencilla, porque a la pública, teniendo buenos técnicos, no le va a importar meter todo el dinero que haga falta con tal de que haya seguridad, porque el técnico se juega su puesto en la seguridad. Y no hay ninguna presión por encima del técnico que le diga: «oiga usted, eso, bueno, pero ¿puede aguantar? Porque a mí la seguridad me importa, pero me importa más el beneficio». Entonces, nosotros pensamos que eso no pasa en la empresa pública y, por eso, nosotros, además, con lo que está cayendo creemos, y ahora creemos más que nunca con motivos, más que demostrados, los bancos eran, en fin, el sanctasanctorum de este modelo, y parece que no eran tan discutibles y nos parece muy importante, señor Consejero, que se [...] y que en el futuro haya garantía. Y yo quisiera que usted fuese muy claro, yo sé que hay una concesión en el tema del Metro, pero que en futuros Metros, y este Metro, en cuanto a que si el tiempo, no sé si eso se puede todavía —termino, termino—, si se puede retrotraer porque se retrotraiga, pero, por lo menos, que el futuro Metro, que usted ha hablado en distintas capitales de provincia, sea siempre público, porque consideramos que ahí se gana en seguridad y, sobre todo, seguro que será más barato. Porque tampoco una empresa pública se puede permitir el lujo de perder, pero una empresa privada, no.

Por tanto, creo que en bien de la seguridad y en bien de la economía, pensamos que hace falta la apuesta por el ferrocarril, por todos los modelos de ferrocarril: el de cercanías, el Metro, el tren tradicional y el más veloz, el de alta velocidad, pero, público.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Gordillo.

Señor Raynaud, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Y, muchas gracias, señor Consejero, por su comparecencia una vez más.

Voy a procurar en mi intervención seguir el orden contrario de su exposición, es decir, ir de lo que son las redes de altas prestaciones al tema puramente regional y terminar en el ámbito de los cercanías y de los transportes metropolitanos en Andalucía.

Y, forzosamente, tengo que hacer alusión, no tengo más remedio porque, evidentemente, usted ha citado con buen criterio que su intervención está sustentada en el PISTA y en el PEI, y hay que recordar que,

evidentemente, el PISTA, el 70% de las inversiones se la imputa al Gobierno de la Nación, al Estado. Por lo tanto, poder tener una red de ferrocarril vertebrada en Andalucía, en gran parte, corresponde a la Junta de Andalucía, perdón, al Gobierno de la Nación y no a la Junta, y el fracaso o los incumplimientos del Gobierno en los cronogramas, y en las inversiones, sería el fracaso del transporte de ferrocarril en Andalucía.

Por lo tanto, yo sí quería hacer alguna llamada y, sobre todo, incidir sobre una comparecencia que hubo en el Congreso de los Diputados, el día 9 de octubre, donde compareció la Secretaria de Estado, donde compareció el Director General de Ferrocarriles Españoles, el señor Salgueiro, donde compareció el Presidente de Adif y donde, desde luego, los compromisos adquiridos con nuestra tierra, los compromisos adquiridos con Andalucía dejan mucho que desear. Es decir, allí quedaron unas enormes nebulosas sobre los compromisos del Gobierno de la Nación en cuanto a fechas y a compromiso de terminación de determinadas actuaciones. Y eso es verdaderamente preocupante porque eso es, ni más ni menos, que dejar la mitad de Andalucía coja. Es decir, el compromiso de la Junta de Andalucía, desde el punto de vista de vertebración —ya lo ha dicho usted— es llegar hasta Antequera, pero desde Antequera hacia el oriente es un compromiso adquirido casi al ciento por ciento por el Gobierno de la Nación. Y ahí, claro, hay que recordar que la obra Antequera-Bobadilla-Granada, nos encontramos con que para los Presupuestos del año 2009 hay 140.000 euros destinados y con, diríamos, el grave riesgo, o la gran incertidumbre sobre el trazado de Loja que, curiosamente, ahí se han puesto de acuerdo representantes del Partido Socialista y del Partido Popular en el debate en el que ven muy a largo plazo que llegue el tren de altas prestaciones a Granada en cuanto a fechas, por mor de los distintos trazados por las discusiones que en estos momentos se tienen sobre el trazado del ferrocarril en la ciudad de Loja.

De Sevilla-Huelva-Faro, lo único que nos dicen es que está en estudios informativos y se le adjudica un millón de euros. Y, curiosamente, Sevilla-Cádiz, que parece que había un compromiso de que en esta legislatura se terminaría, yo me pregunto si con 1.989.000 euros que hay de presupuesto para 2009 y 1.569.000 euros para 2010 será una realidad que el ferrocarril de altas prestaciones pueda llegar a Cádiz antes de 2012. No se dice absolutamente nada de llevar el ferrocarril a Algeciras —mejor dicho, para ser exactos, de obra, nada, está en estudio informativo—. No se habla nada de Murcia-Almería —importantísimo el Corredor Mediterráneo—. Y para Granada-Almería o Jaén-Córdoba se asignan 250.000 euros de estudios informativos, lo que quiere decir que, desde luego, lo que es la apuesta decidida del ferrocarril en el Gobierno de la Nación para Andalucía deja mucho que desear.

Me voy a referir ahora al eje vertebrador, a nuestro eje vertebral, a ese eje ferroviario transversal, competencia de la Junta de Andalucía. Ha hecho usted mención en estos momentos a cómo se encuentra Osuna-Pedraera, con obras avanzadas; Osuna-Marchena, en obras, y Marchena-Sevilla, en fase de proyecto. Yo le recuerdo que el compromiso de la Junta de Andalucía era que el tramo Sevilla-Antequera estaría terminado en el año 2010, en el año 2010. Yo, por lo tanto, le pregunto: ¿Para cuándo va a estar terminado el ferrocarril desde Sevilla..., el eje competencia de la Junta de Andalucía Sevilla-Antequera con una fecha cierta? Porque lo que está clarísimo es que en el año 2010 el tramo Sevilla-Antequera no estará terminado.

Paralelo a la fecha de terminación, pues existen, en estos momentos, yo creo que dudas y me gustaría que me lo aclarara. ¿Qué va a pasar con las paradas intermedias entre Antequera y Sevilla? Hay en los pueblos de la zona, tanto Marchena, Osuna, Pedraera... Es decir, dónde, cuándo y cómo van a parar, porque eso, evidentemente, para la comarca es absolutamente claro. Ya sí sabemos que el AVE que tiene previsto unir Murcia y Almería sí que va a parar, por decisión del Ministerio, en Vera —curiosamente, a 50 kilómetros de Lorca—, pero parece que, bueno, tiene cierta explicación, porque hay muchos dirigentes socialistas que veranean en Vera y lo que quieren es ir en AVE a las playas de Vera en el verano. Yo... Me gustaría que se concretara exactamente este tema.

[*Rumores.*]

En relación al tema de las redes convencionales, desde luego, la aportación del Estado en los convenios con el Adif no está detallada, es ciertamente escasa. Y yo me quedo con la duda, viendo los presupuestos, de cuál es la aportación, de verdad, ¿eh?, en los trenes convencionales, competencia —si es que quedan— del Gobierno de la Nación, en Andalucía. Pero viene una sola partida, que pone: «Convenio con Adif», sin detallar, sin provincializar y, desde luego, analizando los presupuestos es imposible verlo.

Respecto a la Junta —usted mismo también ha hecho mención a ello—, hay una serie de partidas. Y Linares-Vadollano parece que..., hablaba usted de la licitación de los proyectos. Tenemos... De la obra. Tenemos, en los presupuestos previstos, 5 millones para 2009, 10 millones para 2010, 10 millones para 2011. Y yo le pregunto: ¿En el año 2011 estará en servicio la red..., el tramo Linares-Vadollano?

E, igualmente, nos encontramos con restos de estudios en Córdoba-Almorchón —ha sido objeto de debate, incluso, en el Pleno de esta Cámara—. Pero la realidad es en que los presupuestos de 2009 lo que hay son 500.000, luego también parece que, desde luego, no hay, diríamos, una concreción o una voluntad política de inversión importante para esta obra tan importante, tan necesaria para la provincia de Córdoba y, sobre todo, cercanías.

Me gustaría, fíjese, para hacerle algunos..., darle algunos detalles. En esa comparecencia del mes de octubre, salieron a relucir algunos datos —para que nos hagamos una idea—, en lo que es cercanías y metro —y voy pasando ahora a cercanías y metro, los compromisos del Estado con las cercanías en Andalucía—. En el año 2008, a Barcelona se le dedicaron 300 millones de cercanías; en Madrid, 20 millones, y en Sevilla, 20 millones —es decir, 40 veces menos que a Barcelona—. Adif..., las inversiones previstas en el año 2009, a Barcelona, 657 millones de euros; a Sevilla, 16 millones de euros. Y [...], a Barcelona 563 millones de euros; Sevilla, en concreto, 289 millones de euros. Yo creo que son algunos ejemplos claros de esta falta de compromiso, tan necesaria —repito— porque, vuelvo a insistir, el PISTA está apoyado, en el 70%, en las inversiones del Estado.

Hablando desde el punto de vista de los metropolitanos, me gustaría, señor Consejero, que usted me contestara lo siguiente. En relación al metro de Málaga, me gustaría conocer el plazo aproximado de terminación y entrada en servicio de las líneas de Málaga, si va a ser parcial o total la puesta en servicio del metro de Málaga, y si hay previsto, en un momento determinado, o si ya entra en los cálculos de la Consejería, el prolongar la Línea 1 al Parque Tecnológico de Andalucía —al PTA—. Creo que eso es importante. Aprovecho para pedirle también y conocer el convenio entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de la Nación respecto al metro de Málaga.

Respecto al metro de Granada, pues, insistirle en que usted ha dado unas indicaciones de que se encuentran casi todos los tramos licitados o en fase de licitación. La realidad es que, en estos momentos, el ritmo de trabajo es bajísimo y que existe una gran inquietud por la fecha de terminación de los metros de Granada. Y, en concreto, sabe usted —lo pudo comprobar de primera mano en la visita que usted hizo a Granada— que hay una inquietud ciudadana importante de 200 metros, que ha pedido el Ayuntamiento que se produzca el soterramiento de ese tramo y que, incluso, usted llegó a decir que su opinión era la opinión del Presidente de la Junta, que había visitado unos días antes las obras. El Presidente de la Junta lo que dijo es que se estudiaría la posibilidad de ese soterramiento de 200 metros. Me gustaría conocer si ya hay una postura al respecto de ese soterramiento en el metro de Granada.

Y, hablando del metro de Sevilla, pues, bien, yo creo que el tema de actualidad, lógicamente, estando como estábamos, teóricamente, pues a punto de inaugurar o de poner en servicio parte de la Línea 1 del metro, pues, en estos momentos, después de lo sucedido y después de que..., usted comentaba que habían entregado ayer el informe... Usted, lógicamente, en este sentido juega con ventaja, porque ha podido conocer el informe. Nosotros, evidentemente, no, y, por lo tanto, la inquietud nuestra en muchos temas tiene que ser,

forzosamente, mayor que la suya. Pero, a lo largo de este tiempo, la verdad es que a nosotros nos preocupan determinadas manifestaciones de la concesionaria —o de representantes de la concesionaria— que, de verdad, nos ponen un poquito los pelos de punta. Nosotros hemos leído: «Íbamos a reforzar la zona, pero hemos llegado tarde». Esa ha sido una de las declaraciones de uno de los representantes de la concesionaria —en concreto, cita el periódico el nombre del responsable que dijo esas declaraciones—. Mi pregunta es: ¿Por qué se iba a reforzar esa zona? ¿Era un refuerzo previsto o era un refuerzo como consecuencia de los daños que se habían detectado?

En la reunión que tuvimos la semana pasada, yo recuerdo que a una pregunta mía..., pregunté: ¿Se había producido algún tipo de filtraciones con anterioridad? ¿Se había producido algún tipo de señal de alarma? La respuesta de la concesionaria fue que no, que fue una situación súbita y que, evidentemente, no se había producido ningún tipo de testigo que hubiera indicado que era necesario adoptar medidas. Sin embargo, a lo largo de esta semana hemos podido leer que, efectivamente, se estaba trabajando en la zona, que había andamios, incluso, colocados, porque ya se estaban produciendo filtraciones —unos medios dicen que era solamente agua, otros que ya era agua con lechadas, que era agua con arrastre de limos y de finos—. La realidad es que eso sí que sería verdaderamente importante.

Y hay una cosa que a mí me preocupa también de una manera especial, y es que también parece que en la zona del socavón, a esa cota -24, y justo detrás de la pantalla, o en la zona próxima a donde se produce la filtración, parece que no había armadura. Me gustaría conocer si el informe deja claro si esa parte del panel estaba armada o no, porque, evidentemente, no acabo de entender que a esa profundidad pudiera haber un trozo de panel de esa pantalla sin que tuviera la correspondiente armadura, puesto que, entonces, teniendo que resistir como tiene que resistir —no por gravedad, sino los empujes laterales—, sería como, prácticamente, ponerle un papel de fumar. Es decir, el hormigón en masa trabaja por gravedad, pero, para que cumpla su objetivo de servir de pantalla, de aguantar los empujes verticales de la tierra y de las aguas, tiene que ser hormigón armado. Por lo tanto, ese es un tema que, verdaderamente, sería una irresponsabilidad o un hecho, diríamos, que iría en contra de las normas de la buena construcción.

Todo esto, señor Consejero, me lleva, además, a una conclusión. Me lleva a la conclusión... Voy terminando, señor Presidente. Me lleva a la conclusión —termino— de que es absolutamente necesario que el informe, con independencia del que ha entregado la empresa, sea un informe por personalidades independientes —es decir, técnicos independientes, que no tengan nada que ver con la concesionaria—, porque,

por propio sentido natural, van a llevar el ascua a su sardina. Y, desde luego, el tema no está como para que no sepamos con absoluta claridad e imparcialidad lo que está ocurriendo.

Yo tendré, con mucho gusto, la oportunidad de analizar este informe, lo veré con todo detalle, pero me parece que, desde luego, con independencia del detalle, nos va a quedar mucho trabajo en este tema. No quiero pasarme del tiempo y me reservo para la segunda intervención.

Muchas gracias, señor Consejero, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Para finalizar el turno en este primer posicionamiento de los grupos, tiene la palabra el señor Cebrián, del Grupo Socialista.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero. Señoras y señores diputados.

El Grupo Parlamentario Socialista había solicitado esta comparecencia porque queríamos conocer con mayor detalle las actuaciones que tenía prevista la Consejería para mejorar el transporte tanto de personas como de mercancías en nuestra Comunidad. Es verdad que este debate no es nuevo en esta Comisión, hemos tenido oportunidad de hacerlo con anterioridad, cuando hablábamos globalmente del PISTA, tanto en Comisión como en el Pleno, recientemente, pero creíamos que una de las prioridades, probablemente la principal prioridad dentro del PISTA, que es la apuesta por el ferrocarril, pues necesitaba de un debate específico en Comisión para entrar más al detalle y conocer todos mejor cuál es la planificación o los planteamientos que tanto por el Gobierno de la Junta de Andalucía como por el Gobierno de la Nación se tienen previstos para los próximos años.

Veo que nos interesaba, porque yo creo que es importante el que nos manifestemos, en primer lugar, en si estamos o no estamos de acuerdo con la planificación que tanto desde la Junta como desde el Gobierno de la Nación hay planteada, porque, si no lo estuviéramos, sería el momento de que por parte de los grupos de la oposición se plantearan alternativas. También para medir, para palpar el grado de colaboración entre las administraciones implicadas: el Gobierno de la Junta de Andalucía, el Gobierno de la Nación, y también ayuntamientos, corporaciones locales afectadas por diversas obras de infraestructuras, sobre todo en lo que se refiere al transporte metropolitano. Y también queríamos saber, queríamos conocer, lógicamente, si

este escenario cuenta con un apoyo y un respaldo financiero, tanto por parte del Gobierno de la Nación como de la Junta, para desarrollar con normalidad estas actuaciones en el tiempo, porque lo demás, si en eso estamos de acuerdo, o en semiacuerdo, es evidente que cualquier oposición que se precie un poquito, como siempre, va a pedir que se hagan más cosas, que se hagan más rápidas. Pero, bueno, eso sería, podíamos decir..., estaríamos dentro de la normalidad, como yo creo que estamos, afortunadamente. Otra cosa es que se quieran sobredimensionar, con algunos excesos por parte de la oposición, algunos temas.

Yo, señor Consejero, de su intervención, como decía, más al detalle, quiero agradecerle, precisamente, que haya entrado al detalle máximo en lo que son actuaciones en el ámbito metropolitano. Yo creo que esa es una gran preocupación por los responsables políticos, pero sobre todo por los ciudadanos. Son muchos los ciudadanos que están demandando, que están deseando tener un medio de transporte que les lleve con seguridad, con comodidad, con rapidez, día a día a su trabajo, también en su tiempo de ocio y de diversión. Tenemos que tener en cuenta que somos la comunidad que tenemos el volumen muy importante de turistas, que también pueden y deben moverse por estos medios de transporte, y, por lo tanto, me parece que toda la radiografía de todos los planteamientos que usted ha hecho está en la normalidad de la apuesta por el transporte metropolitano, como también lo están lo que es el ferrocarril y su concepto dentro de nuestro territorio de la Comunidad, y los servicios que se prestan y demás.

Y, luego, también una parte que, por desgracia, siempre es la última, y siempre cuesta como más trabajo entrar en ella —siempre se queda al final—, que es la gran importancia que tiene el que planifiquemos correctamente todo el sistema de transporte de mercancías. Que no nos engañemos: gran parte de nuestro futuro, de nuestra economía, del empleo de nuestros ciudadanos, de la riqueza de esta tierra y de los derechos sociales asociados a esa riqueza, va a depender de que tengamos un buen sistema de transporte de mercancías, porque estamos situados en un extremo del continente europeo y tenemos que tener facilidad y rapidez para que nuestras mercancías, nuestros productos, de la agricultura, de la pesca y demás, lleguen a los mercados europeos de manera competitiva y demás.

Por lo tanto, yo creo que eso es muy importante, y yo siempre..., no es que se lo reproche, sino, simplemente, que me duele un poco que el aspecto del transporte de mercancías siempre lo dejamos como un poco colateral. Como las cajas de lechugas o de naranjas no protestan, pues parece que siempre estamos más pendientes del ciudadano que utiliza el metro o el tren, porque ese ciudadano sí protesta. Me parece, y quería incidir un poco en ello, porque creo que es muy importante.

¿Que la planificación planteada hace una apuesta muy fuerte por el ferrocarril? Pues yo creo que la propia inversión económica, que va asociada en el PISTA, más de la mitad lo pone de manifiesto. ¿Que hay muchas cosas por hacer? Evidentemente, pero probablemente porque en otros tiempos se han hecho pocas, o incluso hubo un momento en que hubo un análisis, erróneo en aquel momento, en relación a lo que suponía el ferrocarril como instrumento de desarrollo de futuro, y, sobre todo, asociado a algo que también hace unos años no se vivía con la intensidad de ahora, como es todo el tema del cambio climático y las repercusiones que tiene.

Por lo tanto, si, aunque sea un poco tarde, estamos cogiendo el buen camino, sigamos por él e intentemos no perder ese horizonte.

Por lo tanto, yo creo que estamos en una buena posición: los datos globales que el Consejero ha planteado en la comparecencia me parece que son a tener en cuenta. O sea, que ahora mismo, en realidad —no en estudio, en planificación: en nada—, en obras adjudicadas haya un montante de 1.800 millones de euros, de obras que ya van a transcurrir con normalidad, y, además, en un momento en el que la incidencia del desempleo, por desgracia, es tan fuerte entre la población, y que en ese escenario estén 140 kilómetros nuevos de red ferroviaria en nuestra Comunidad, me parece que es importante.

Yo, simplemente, quiero recordar, y con todo el respeto, que me parecen muy bien esas prisas de la oposición, sobre todo por parte del Partido Popular; pero el Partido Popular, en ocho años de gobierno, no abrió ni un kilómetro de línea de alta velocidad en Andalucía.

Y, si hablamos de compromisos temporales incumplidos, señor Raynaud, yo recuerdo, en mi primera intervención en este Parlamento, hace ya nueve años, en la Comisión de Infraestructuras —el compañero Muñoz se sonríe porque estábamos los dos en la misma Comisión—, que fue sobre el eje ferroviario transversal, y aquello me sonaba a mí, la verdad, en aquel momento un poco a chino. Yo venía de Córdoba, y todavía la estructura de Córdoba la dominaba un poco: el eje ferroviario transversal me venía como un poco largo en aquel momento.

Y yo recuerdo que el portavoz del Grupo Popular, su compañero y también diputado en esta legislatura, el señor Ramos Aznar, dijo que el Ave a Málaga estaba funcionando en el año 2004. Y ahí está el *Diario de Sesiones*. Y yo le dije: «Señor Ramos Aznar, si está en 2004, del primer viaje yo le pago el billete; ahora, si no está, usted me lo paga». Pues empezó en 2007, y, señor Ramos Aznar, no hemos ido juntos a Málaga y no me ha pagado el billete.

Por lo tanto, no hagamos de eso —de verdad, digo de verdad, con rigor, con seriedad— nada más que lo justo. No se puede hablar de crítica y tal, porque

todos somos conscientes —creo que lo somos— de la complejidad que tienen infraestructuras, el desarrollo de infraestructuras tan complejas como estas, y, si no lo sabemos, pues con llamar al señor Álvarez Cascos y que nos dé un máster sobre el Ave Madrid-Lérida nos enteramos de todo lo que puede pasar en una obra.

Entonces, por lo tanto, que no sirva esto, de verdad, para —tú más, tú menos— echárnoslo en cara, sino que, al final, estamos hablando de infraestructuras que son fundamentales para el desarrollo de la actividad de nuestra Comunidad y de la vida diaria de los ciudadanos, que tienen que tener un componente fundamental de seguridad, y en ese sentido, señor Consejero, yo quiero agradecerle, no porque haya habido un incidente puntual recientemente en el metro, sino que en la apuesta de la Consejería en todo el proceso de la construcción, no del metro de Sevilla, sino de toda la obra pública en Andalucía, prime la seguridad por encima de los tiempos, porque eso nos permite, por ejemplo, que estamos afrontando una obra, como la del metro de Sevilla, con multitud de incidentes, mayores o menores, de retrasos y demás, pero en los que, afortunadamente, con respecto a la seguridad de los trabajadores, afortunadamente podemos sentirnos satisfechos, del esfuerzo que han hecho todos: los trabajadores, los propios sindicatos... Yo creo que tuvimos oportunidad de comprobarlo de primera mano, que hemos conseguido no solamente ser un referente en esta obra, sino incluso formar a trabajadores para que puedan trasladarlos a otras obras de gran envergadura. Por lo tanto, me parece que esos deben ser los elementos fundamentales, porque lo otro...

A mí me sorprende, de verdad, señor Raynaud, y, cuando el Consejero estaba hablando, el señor Sánchez Gordillo y yo tomábamos notas, y usted leía sus papeles. A usted le daba igual. Usted venía aquí con lo que nos ha dicho, que se creía que esto era el Congreso de los Diputados, venía argumentado... Me parece muy bien, yo lo respeto y demás, pero me parece que debemos ceñirnos un poco más a nuestro papel como diputados en el Parlamento de Andalucía.

Porque, claro, usted dice que los compromisos con Andalucía en esa sesión... Usted interpreta que en esa sesión del Congreso el compromiso con Andalucía se viniera abajo. Yo no lo creo, señor Raynaud. ¿Cómo puede haber menos compromisos, menos compromisos con Andalucía, cuando hay más presupuesto para Andalucía en inversión y en infraestructuras? O sea, que quien ha estado invirtiendo durante ocho años bastante menos que invierte este Gobierno en Andalucía diga que tenía más compromisos... Los compromisos, ¿qué eran? ¿En papel cartón? No, en ruedas de prensa, pero en presupuestos no, señor Raynaud. O sea, que usted venga a decirnos eso, o que usted nos hable de para cuándo estará el Ave entre Antequera-Bobadilla-Granada...

¿Usted tiene un lapsus mental? ¿Se le ha borrado lo que hizo su partido en relación con esas infraestructuras, de llevarnos a juzgados y demás, para retrasarlas?

Y ahora dice que vayamos rápido. Ustedes poniendo zancadillas, llevándonos a los juzgados, para pararlos, y ahora nos exigen que vayamos más rápido, exigen al Gobierno de la Nación. Ustedes, que ni querían hacerlo, como se está haciendo, que querían hacerlo bastante menos, y, además, poniendo dificultades, usted dice: «No, que vaya rápido».

Por lo tanto, me parece que...

Y siempre sigo insistiendo en eso: en fechas y fechas. Yo le he puesto el caso del Ave a Málaga —tres años de incumplimiento; ocho años de Gobierno del Partido Popular, ni un metro de línea de alta velocidad en Andalucía—, y, desde luego, señor Raynaud, hay cosas que sorprenden.

Es verdad que, cuando una línea de tren —y en alta velocidad más— pasa por un territorio que no estaba previsto que pasara al principio, pues todo el mundo quiere que pare el tren en su pueblo. Mire usted si quieren que pare el tren en pueblos, que —se lo adelanto ya— llevan años presentando enmiendas en este Parlamento pidiendo que pare el tren en mi pueblo, en Adamuz, y que se remodele la estación, y allí no hay estación, en mi pueblo. Por allí pasa la línea de alta velocidad. O sea, tanto empeño tienen ustedes, que quieren ustedes hasta que pare en mi pueblo, cuando allí no hay ni estación. Pero eso, que es un discurso cómodo, fácil y demás, yo creo que hay que equilibrarlo y saber graduarlo para que tenga rentabilidad.

A mí me sorprende que usted critique el que pare en Vera. No, no, no. A mí es que me sorprende. Es que le va a llamar la atención gravemente el señor Arenas. Es que le va a llamar el señor Arenas la atención. ¿Usted no sabe que es diputado por Almería? ¿Usted no sabe que está preocupado por los problemas de Almería? ¿Cómo se puede usted plantear aquí cuestionar al señor Arenas? ¿Cómo es posible que usted cuestione al señor Arenas y que no quiera que el Ave pare en Vera? Preocúpese usted de Andalucía, y que sus compañeros de Murcia se preocupen de Murcia, pero preocúpese usted de Almería, hombre, por favor. Que el señor Arenas le va a llamar al orden...

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señoría...

El señor CEBRIÁN PASTOR

—... como la Presidenta me está llamando en estos momentos. Pero termino.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir usted terminando.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Pero termino, rápidamente.

Porque, de lo demás, de las comparaciones que usted ha hecho, de que si el dinero de cercanías va a Cataluña, a Madrid... ¿Y en los metros cuando ustedes gobernaban...? ¿Usted es capaz de poner los datos de las inversiones en metros en los ocho años de gobierno del Partido Popular en Madrid, en Cataluña, en Barcelona y en Andalucía? ¿De verdad? Ustedes no pusieron ni un duro, ni un euro. Se negaron sistemáticamente a financiar los metros de Andalucía. Y ustedes ahora vienen a hacernos comparaciones. Si no pueden comparar. Si con que el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero ponga un euro, un euro para todos los metros de Andalucía, ha puesto más que ustedes. O sea... Hombre, por favor, yo sé que usted es muy atrevido y que se atreve con todo, pero un poquito de rigor, si es posible, y un poquito de seriedad. Porque a ustedes, a la hora de comparar inversiones globales en Andalucía, y mucho menos en metros —después se hablará del tema de cercanías—, pues, les viene esto como demasiado largo.

Y luego, usted cuestiona... Y a mí, de verdad —y termino, señora Presidenta—, me sorprende profundamente que ustedes cuestionen, como usted ha cuestionado, todo el sistema de trabajo de la obra del metro de Sevilla, que pongan en cuestión... O sea, como que aquello era un cachondeo, y que allí... Ha dicho usted lo de «una hoja de papel de fumar...» O sea, ¿de verdad usted sería capaz de mantener ante los técnicos responsables, tanto de la ejecución de la obra como de la supervisión, que esa situación que usted pinta aquí, o intenta pintar, es real? Usted sabe que no porque, además, tiene algunos conocimientos en la materia, y usted sabe de la complejidad global que tiene la ejecución de la obra del metro de Sevilla. Y usted no puede —a mí me parece que es una irresponsabilidad— crear, no solamente inseguridad ante los ciudadanos, sino, lo que es más grave, que haya inseguridad ante los trabajadores —técnicos del nivel que sea— que están haciendo esa obra. Porque, entre otras cosas, señor Raynaud, si hubiera inseguridad, los primeros que se están jugando no su prestigio sino su propia vida —si fueran esas condiciones— son los trabajadores que están allí abajo trabajando para que el metro de Sevilla sea una realidad lo antes posible.

Por lo tanto, me parece que es una frivolidad la que usted ha cometido hoy en esta Comisión.

Nada más y muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para el turno de réplica tiene la palabra el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Bueno, me parece obvio el tener que volver a reconocer la coincidencia con el portavoz —en estos momentos, en la Comisión— de Izquierda Unida en la apuesta por el ferrocarril. Es un tema muy importante. Es un tema que usted sabe que estamos manteniendo en la Comunidad Autónoma desde el año 1985, como bien sabe, en donde la Comunidad Autónoma ha hecho un esfuerzo muy importante por la apuesta por el ferrocarril. Bien es cierto que hay un número muy importante de usuarios de la carretera, y va a seguir siendo así, y usted lo sabe; pero estamos intentando facilitar capacidad suficiente en otros medios como el ferrocarril, ya sea para mercancías o para pasajeros.

Así que, en esta coincidencia sí estamos planteando... Lo que usted plantea del tema del ferrocarril, que es una apuesta pública... Realmente nosotros estamos planteando que la tutela y la coordinación del tema del ferrocarril deben tener también una tutela muy importante pública, ¿no? De hecho, el que haya tutela sobre la gestión de los transportes por carretera, aunque sean unas concesiones públicas, lleva siempre una tutela pública y, por tanto, en última instancia, se plantea, ¿no?

También se llega a eso en otros diferentes modelos. Sabe que hay ayuntamientos donde su servicio de transporte urbano lo tienen en concesión, otros que son gestiones directas... En definitiva, lo importante —y coincido con usted— es que sea seguro y viable. Esa es una de las cuestiones que parece obvia.

Su planteamiento sobre la alta velocidad me parece también oportuno. Lo que sucede es que creo que en su propio comentario estaba la solución. Creo que usted ha llegado a decir que cuando va a Madrid tiene que ir a Córdoba a coger el Ave. Por tanto, cuando usted va a Madrid, no va en un convencional, porque tardaría un poquito más, ¿no? Así que la alta velocidad parece obvia que tenga que existir. Y para que sea alta velocidad, pues, no puede ir parando, porque entonces no sería alta velocidad. Así que, yo creo..., le traslado su propia reflexión porque habrá que..., en lo que usted comentaba.

Cuando habla usted de las competencias, yo quisiera que usted interpretara los convenios sucesivos que hemos estado realizando con Renfe como el ejercicio paulatino de esa competencia. Es decir, nosotros somos

de la opinión de que en los diferentes convenios que estamos realizando con Renfe, estamos hablando con Renfe como una empresa pública, como un cooperador de servicios, y en esa línea estamos. También conoce usted que hay un compromiso, desde el punto de vista jurídico y desde el punto de vista de la Unión Europea, que es la liberalización del sector del mercancías, que ya está avanzada, pero no así el de pasajeros. Y, por tanto, la operadora que tenemos en España es la que se [...], la operadora sobre infraestructuras propias de otras comunidades autónomas que puedan tener en ese asunto. No es el caso de Andalucía, no dice nuestra historia que tengamos ferrocarriles de vía estrecha. Sí, por tanto... No somos titulares de infraestructuras específicamente, por tanto, nosotros entendemos que las conversaciones y los convenios que tenemos con Renfe van justamente en esa línea de utilizarlo como un operador, ¿no?

El tema que usted planteaba del socavón... Yo quisiera... Y, quizás, con eso aprovechar para una..., quizás también el portavoz del Partido Popular... Yo quisiera dejarle claro que el tema de la seguridad es un tema que ha obsesionado a nuestro departamento desde el principio del comienzo de la obra y, por tanto, va a significar también, desde la puesta en marcha, como no puede ser de otra manera... Así que también coincidir en ese tema. Y no me gustaría... Lo comentamos en aquella reunión que no deberíamos en ningún caso poner en cuestión el tema de la seguridad, porque, de alguna manera, todos conveníamos... Y de hecho tengo que recordar, como bien ha dicho el portavoz del Partido Socialista, que, en la visita que tuvimos la Comisión, tuvisteis la posibilidad de ver con los representantes sindicales, que estaban absolutamente preocupados con ese tema... Yo creo que en el proceso de construcción se ha tenido un trabajo exquisito con el tema de la seguridad, y así seguirá siendo, entre otras cosas, como no puede ser de otra manera. Así que no me gustaría el que se planteara.

En el tema del incidente de la línea 1, nosotros, desde nuestro departamento, hemos intentado ir más allá de lo que exige la normativa parlamentaria. Es decir, las relaciones entre el Legislativo y el Ejecutivo, nosotros lo hemos intentado llevar más allá. Tuvimos una reunión justamente inmediatamente después. Le trasladamos la información existente, y, a su vez, lo he hecho también en esta mañana, para que conocieran de primera mano lo que es la información de que disponía el Ejecutivo. Permítanme que utilice la primera persona: soy un absoluto convencido del trabajo de seguimiento que ha de hacerse, desde el Parlamento, del Ejecutivo. Y, con eso, siempre nos encontraremos con transparencia y con lealtad.

Decirles también que el informe que nos ha llegado es un informe que llegó ayer, que no tan solo plantea... Ha habido visitas varias a la..., con técnicos nuestros, y de la propia concesionaria, como no puede ser de

otra manera, durante todo este periodo de tiempo. Y el informe que nos han trasladado tiene una doble vertiente: una, la vertiente del incidente en sí mismo; y una segunda, las consecuencias de ese incidente para la puesta en marcha. Por tanto, son dos elementos distintos el que me gustaría que entraran en la reflexión de la Comisión.

Decirles que también nosotros, como saben, somos socios de la concesionaria y, por tanto, también tenemos presencia en los debates de los consejos de administración de esa concesionaria, enganando con lo que usted decía de la participación pública en este tipo de servicio.

Señor Raynaud, usted lleva razón: casi el 70% de las infraestructuras que se plantean en el PISTA son infraestructuras de titularidad estatal, porque así es, digamos, la red de interés estatal, que ahora mismo tiene nuestro país, ¿no?

Yo quisiera, en cualquier caso, decirle que la congruencia de las programaciones del Estado..., que usted creo que ha hecho bien en que sus compañeros hayan pedido unas necesidades de aclaración de las inversiones del Estado con el Congreso, con el Senado; parece lógico, porque no es este el foro, como usted comprenderá. Me he limitado a trasladar las repercusiones de la infraestructura que nosotros sí vamos a hacer entre Sevilla y Antequera, y le he dado una información.

No obstante, yo quisiera recordarle —creo que es la segunda vez que se lo digo— que la apuesta de su partido por el ferrocarril siempre ha sido, en mi opinión, dubitativa. De hecho, tengo que recordarle que, en septiembre de 2002, el Ministro Cascos llegó a decir que la alta velocidad entre Antequera y Granada no hacía falta hacerla, porque sin hacer nada, dice literalmente en las actas, habría posibilidades de que un tren diésel pudiera acortar los viajes entre Granada y Málaga.

Fue una lucha —y usted lo recordará— muy importante, para intentar conseguir que la línea entre Antequera y Granada fuera desdoblada [...] internacional y electrificada. No hubo manera de poder resolverlo. De hecho, estuvimos redactando los proyectos, porque así lo decía el convenio, en su día, con Renfe, cuando Renfe no estaba segregada entre Renfe infraestructuras, hoy Adif, y Renfe operadora. Hicimos los proyectos, lo ha recordado el portavoz del Grupo Socialista. Nos llevaron al Tribunal Superior de Justicia de Andalucía pidiéndonos una suspensión cautelarísima del concurso de licitación de los proyectos que habíamos pedido. Porque nosotros, al igual que hicimos con el Córdoba-Málaga, que hicimos nosotros los proyectos y se les entregó a la Administración del Estado, queríamos hacer lo mismo entre Antequera y Granada. El Partido Popular nos llevó al Tribunal Superior de Justicia de Andalucía pidiendo una suspensión cautelar [...]. No sucedió, no lo estimó el juez. Y, por tanto, creo que es bueno, también en ese caso, recordar el posicionamiento del Partido Popular con este asunto.

Otras de las cuestiones que yo creo que le traiciona, señor Raynaud, a su partido, creo que viene después, que es cuando se habla de una proposición no de ley, que creo que hablan de la conexión del eje mediterráneo. Se les olvida el Algeciras-Cádiz; se les olvida. Con la que han dado ustedes con ese tema. Están hablando del eje ferroviario hasta Algeciras. Quizás porque siguen al dictado en una asociación en la que nosotros estamos. Quiero decir que deberíamos ser un poquito serios en lo que se refiere a este tipo de cuestiones.

El Murcia-Almería que usted decía que prácticamente no hay nada. Hombre, me gustaría que pudieran irse a los medios de comunicación e incluso a la información oficial. El Consejo de Ministros ha autorizado dos tramos de obra de Almería entre Sorbas-Gafarillos y Gafarillos-Los Arejos. La licitación de ese proyecto, por parte de la Administración del Estado, tiene financiación, si no, no se podría licitar. Así que sería bueno que miraran ustedes esos datos, de unos importes muy importantes, por parte de la Administración del Estado, en esas líneas.

Decirles también la fecha del Sevilla-Antequera, me están pidiendo. Nosotros estamos redactando ese asunto. Como saben, tenemos diferentes proyectos—lo he comentado al principio de mi intervención—, en cuanto tengamos los proyectos, nuestro objetivo —lo he comentado en alguna comisión— es que se quede resuelto en torno al año 2013.

¿Dónde van a parar los servicios que ha planteado usted entre Sevilla y Antequera? Les remito a la conversación o a los comentarios que le he hecho al portavoz de Izquierda Unida, pero no debería olvidarse de una cuestión. Nosotros estamos también defendiendo la conservación de la línea convencional existente entre Utrera y Antequera. Es decir, que no estamos hablando de desmontar esa línea. Por tanto, afortunadamente, entre Sevilla y Antequera habrá dos líneas: la línea convencional existente, con la capacidad que eso va a significar, no solo para el transporte de pasajeros en convencional, sino también lo que va a significar para las mercancías. Tenemos que resolver la conexión, en Antequera, de la línea existente, pero nosotros somos partidarios del mantenimiento de esa infraestructura y no de dejarla resuelta.

En lo que se refiere al convenio de Adif con Renfe, de los datos que usted destaca del presupuesto del Estado, no lo conozco por cuestiones obvias al detalle, pero los convenios que existen en entre Adif y Renfe son acuerdos en donde Adif recibe un canon que ha de cobrarle a Renfe por la utilización de esas infraestructuras. Y, por lo tanto, eso se hace mediante unos contratos que se hacen entre las dos empresas públicas. Es decir, uno mantiene la infraestructura, el otro, por pasar por allí, tiene que pagar el uso del surco, y son los convenios que se tienen que trasladar.

El Linares-Vadollano que usted decía —yo he dicho en mi intervención— que está en fase de ad-

judicación. Es decir, que está en fase de adjudicación y, por tanto, una vez que firmemos el contrato, que será en breves fechas, el cumplimiento exigible será el cumplimiento contractual. El tema del Linares-Vadollano no tiene tan solo una importancia, desde el punto de vista de pasajeros, que la tendrá; sino que la tiene, sobre todo, desde el punto de vista de la capacidad de la producción, que sabe usted que afortunadamente en Andalucía se está produciendo, fruto de la iniciativa privada, una gran actividad relacionada con el mundo del ferrocarril. Saben que, en nuestra Comunidad Autónoma, ya hay empresas que se dedican a la fabricación de traviesas; ya hay empresas andaluzas que están acreditadas como operadores de mercancías. Sabe usted también que se están montando, justamente en Linares, los trenes, no todos los trenes que tienen la vocación de infraestructuras o de material para lo que son los Metros, sino también para otros tipos de usos en la red nacional o internacional. Por tanto, la línea que estamos poniendo en marcha va a tener, también, una capacidad de conexión de ese sector industrial a la red para la salida de sus productos. Así que nosotros también estamos en eso, como no puede ser de otra manera, muy interesados.

El de Almonchón —como les decía— sigue en plazos; está contratado, y nos llegará el estudio que acabamos de contratar.

Decirle que nosotros tenemos el compromiso de poner, al final de esta legislatura, el Metro de Málaga, en servicio, parte de la línea, la posible. Y no vamos a tener ninguna estructura ociosa que pueda servirles a los ciudadanos para su disfrute.

La prolongación al PTA es un tema que se está estudiando, de la prolongación, como usted bien planteaba.

En Granada quisiera afirmarle, nuevamente, que todos los tramos están en obras; todos menos un tramo que se licitó justamente la semana siguiente de haber llegado a un acuerdo con la Universidad granadina, como usted conoce. Por tanto, todos están en obras, las obras no van mal. Las obras van en el ritmo previsto. Dese usted cuenta que es una obra que va a tener una influencia muy importante y, por lo tanto, necesitamos de la colaboración ciudadana, porque es una obra que se está haciendo de todo el trazado en el mismo tiempo; está muy adelantada, como usted conocerá, entre Maracena y Alborote.

Decirle que bien es cierto que el Ayuntamiento planteó el tema del Zaidín, como usted bien dice. Estamos en contacto con el Ayuntamiento. Yo he tenido la posibilidad de contestarle; pero quisiera recordarle dos cosas: cuando se llegó a un acuerdo en Granada con la línea, con el Ayuntamiento, llegamos a un acuerdo en el trazado y en el alzado de esa línea. Después de haberse adjudicado esa obra, el Ayuntamiento plantea que quiere seguirlo prolongando ese soterramiento.

Desde la Administración andaluza hemos dicho dos cosas: que no puede interferir el plazo de la puesta en marcha en ese servicio —y lo habrá visto usted en prensa— y, segundo, que hay que discutir cómo se financia. La segunda parte tiene menos importancia, pero la reflexión municipal ha llegado, insisto, con posterioridad a la adjudicación de la obra. Es una obra que —usted sabe— es muy compleja, las discusiones, durante muchísimo tiempo, de cuál es el tipo de trazado y de alzado que tiene que tener. Duró años, esa discusión, y ahora, cuando la obra está adjudicada tiene esos problemas con los problemas que usted comprenderá de una modificación contractual; pero, en cualquier caso, decirle que están convocadas reuniones técnicas al respecto.

Como usted bien dice, la ventaja de la Administración de haber tenido el informe antes que usted, le puedo decir que lo tenemos unas horas antes que usted. Y he intentado —como decía antes— tener la máxima deferencia con los portavoces; esa es una cuestión que estamos intentando hacer. Conoce de mi lealtad y de mi exigencia, de un compromiso al que hemos llegado entre todos. Así que el tema de la seguridad, por favor, debería tener el foro que correspondiera, el análisis que correspondiera, pero no vayamos a blandir el tema de este asunto, porque usted conoce perfectamente las características de seguridad en el desarrollo de la obra y la puesta del servicio, porque hemos tenido la posibilidad de comentarlo.

En lo que se refiere al retraso de las infraestructuras. Mire, hay una situación que sucede fruto del incidente del día 26. Con el incidente del día 26, que se produce no solo la entrada de agua, sino de tierra —como usted conoce por la conversación del pasado jueves—, por donde ahora tienen que pasar los ferrocarriles —vamos, tiene que pasar el material móvil— hay, ahora mismo, lodo que hay que sacar. Y, por tanto, hay que generar la contrabóveda. Esa es la parte que ha justificado justamente el retraso. En lo que se refiere a las características de la obra, quisiera recordarle que ahí tenemos dos asesores, y usted decía que sería bueno tener un informe externo.

Quisiera decirle que ese tema ya estaba planteado por la propia Administración, y decirle que, hoy mismo, el informe que ha sido entregado está remitido al asesoramiento externo que tiene la propia Consejería, exactamente a la consultora INECO, que sabe que es de titularidad, de accionariado prácticamente en su totalidad público, y del catedrático de Mecánica de Suelo y Cimentaciones don José María Rodríguez Ortiz, asesor del Ministerio de Fomento, de la Comunidad de Madrid y de otros órganos oficiales, para que también dé su informe.

Quisiera decirle, en cualquier caso, que, junto a este catedro, que sabe que es de la Politécnica de Madrid, lo que es la concesionaria también tiene un catedrático que firma el informe, que es un catedrático de la Uni-

versidad de A Coruña, don Carlos Otero, catedrático de Ingeniería del Terreno, asesor del Ayuntamiento y de la Comunidad de Madrid.

Usted me reconoció en alguna conversación —creo que no descubro nada, y, si no, le pido disculpas— que no hemos sido sectarios a la hora de buscar información y experiencia de cualquiera que la tuviera en España, gobernara quien gobernara el ayuntamiento o la comunidad autónoma: usted me reconoció ese asunto. Por tanto, nosotros en esta obra tenemos también el asesoramiento de técnicos que han estado trabajando en otras comunidades autónomas, en otros ayuntamientos, que no son, como sabe usted, mayoritariamente de la opción en la que yo milito.

Decirle también que los datos de la contrabóveda irán avanzando en la medida en que se retiren los lodos, y usted, como bien sabe, tuvo la oportunidad de comentar —tuvimos la oportunidad de comentarlo— que el cerramiento de la contrabóveda hace también los propios efectos de cerrar la caja, y sabe que, en trabajo subterráneo, cuanto antes se resuelva este asunto, mejor que mejor. Así que en esa línea, en esa línea estamos.

En lo que se refiere a las características del incidente, nos remitimos —como le vuelvo a repetir— a los datos de los técnicos, la contrastación de esos informes con quienes le acabo de comentar, y, sobre todo, estamos en un expediente informativo que sabe que hemos abierto por parte de la Comunidad Autónoma.

Con respecto al representante del Grupo Socialista, decirle que realmente lleva usted razón. Le puedo hablar con conocimiento de causa de la dificultad del eje transversal, que he tenido la oportunidad de comentarlo, de la financiación, y, sobre todo, le agradezco su matización con el tema de la seguridad en general, no tan solo en infraestructuras del metro de Sevilla, sino en general, de cualquier tipo de infraestructura viaria o ferroviaria que se desarrolla en nuestra Comunidad Autónoma, por lo complejo que todo este tipo de infraestructuras es.

Nosotros estamos intentando —y así lo hemos hecho, no tan solo en el metro de Sevilla: lo hemos hecho en el metro de Málaga, y lo hemos hecho también en el metro de Granada— la posibilidad de buscar la máxima coordinación y responsabilidad entre todas las empresas que se dedican a la construcción o al asesoramiento, así como a las centrales sindicales que están presentes en esas obras.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Para la réplica, tiene la palabra el señor Sánchez Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero —tenemos cinco minutos ahora, ¿no?—, voy a intentar ser breve en el tiempo que tengo, y quiero que me conteste usted, porque es nuestra gran preocupación: esos rumores que se han dado en círculos de que, cuando los trenes empiecen a ser rentables, privatización, totalmente o en parte, ¿es verdad? ¿Es mentira? ¿Qué dice la Consejería oficialmente? Me gustaría que nos hablara sobre ese tema, porque a nosotros nos preocupa muchísimo.

Segundo. Nosotros planteamos que todos los temas de seguridad estén en manos públicas. Creemos que el transporte por ferrocarril necesita mucha seguridad: es el más seguro, pero hace falta que lo siga siendo. Básicamente ha sido un sector público, y, cuando se ha privatizado, como hemos visto, en algunos países como Inglaterra, como le decía antes, pues ha sido un fracaso absoluto. Entonces, nosotros pensamos que seguridad, seguridad y beneficio privado —y el beneficio privado pierde la cabeza y ya se ha visto, y no le importa: como sea, incluso a costa de seguridad—, es incompatible. Y nosotros pensamos que no solamente en la realización, sino en el control, y sobre todo en la gestión del servicio, nos parece que es muy importante que se apueste no solamente por el ferrocarril, sino por el ferrocarril público.

Luego, creemos que hace falta un impulso —y me gustaría que me precisara—, ese impulso en el transporte llamado tradicional. Tradicional no tiene que significar «igual que estaba», me supongo, sino que habrá que mejorar vías, y habrá que ir a un transporte rápido y que vertebral a Andalucía, que usted sabe que en este campo está desvertebrada; es decir, que hoy las distintas comarcas de Andalucía, desde el punto de vista económico y social, están poco vertebradas desde el punto de vista del ferrocarril, que quisiera que fuera lo más preciso posible.

Y, luego, en el tema de cercanías, nos parece que es fundamental que se aligere el proceso, porque...

Por ejemplo, yo le traigo después una..., bueno, es una proposición no de ley, creo, pero también una pregunta, en el sentido de, por ejemplo, todo lo que está pasando, toda la situación de El Aljarafe en Sevilla... Es decir, eso se resuelve con trenes de cercanías. Es decir, yo he visto algunas ciudades en este país que sí funcionan en ese campo, y mejora muchísimo la situación del tráfico rodado por carretera. Entonces, nos parece que sería fundamental esa apuesta en las grandes capitales de provincia. Y en los pueblos, que son fundamentales, que están en el área metropolitana. Es decir, que Dos Hermanas y Sevilla son prácticamente un mismo pueblo, o Alcalá, u otros pueblos, en Sevilla o en otras capitales de provincia.

Y, luego, en el tema del socavón, yo solamente le quisiera plantear dos cosas: Por qué se produce ese incidente

y no se informa. El anterior, el que ha aparecido. ¿Por qué no se dio información? Me gustaría que me dijera si es que a usted no le han dado información o usted no le ha dado importancia. En cualquier caso, aunque no tuviera importancia, con más motivo se tenía que haber informado. Pero quisiera que me informara de eso, que me explicara por qué. Y, sobre todo, si, en el futuro, cualquier incidente, aunque sea nimio, se va a plantear.

Nosotros le damos la seguridad, la absoluta garantía de fidelidad en cuanto a seriedad en nuestro comportamiento. Nosotros no vamos a aprovechar que el Guadalquivir pasa por Sevilla: no lo vamos a aprovechar. Me parece que es un tema muy serio, que estamos hablando de cosas muy serias, y, por tanto, nosotros en eso le vamos a mantener incluso el secreto que sea necesario, siempre y cuando sea en beneficio de la verdad y en beneficio de la seguridad.

Y yo pregunto: ¿Cómo ese hecho ha sucedido? Que puede que haya sucedido de manera accidental e imprevista, pero, aprovechando en este caso que ha habido este incidente y va a haber un cierto retraso, que a nosotros ya le he dicho que no nos importa, ¿no se podía, sabiendo las dificultades geotécnicas del suelo en Sevilla, que, aprovechando, se hiciera una revisión añadida para que incidentes de este tipo, o incidentes-accidentes de este tipo, no se vuelvan a producir? Y si eso se tiene previsto o qué piensa la Consejería en ese campo.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Gordillo.
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, yo no acostumbro a entrar ni voy a entrar nunca al trapo de las manifestaciones del portavoz del Partido Socialista, que, bueno, está en su misión de hacer oposición a la oposición, y en eso creo que es un campeón: es un fenómeno haciéndole oposición a la oposición. No les voy a dedicar ni un minuto a sus descalificaciones y a sus manifestaciones, que no se ajustan a la verdad, y que usted mismo, con sus propias respuestas, pues ha respondido en algunos casos, y, por lo tanto, estaba claro que yo lo que hacía en determinados casos era preguntar, y, que yo sepa, preguntar no es ofender. Usted me ha respondido a lo que ha podido o ha querido, y a otras, pues no me ha respondido. Pero muy bien: esta es la norma política.

Bien, dicho esto, señor Consejero, yo le voy a decir una cosa, porque quiero que conste en acta, eh?, porque

usted habla mucho de los incumplimientos y tal. Yo, tan solo voy a recordar una cosa: El único responsable de que en estos momentos Sevilla no tenga una red de metro se llama Partido Socialista Obrero Español. Con las obras comenzadas, con un Presidente del Gobierno socialista, con un Presidente de la Junta de Andalucía socialista y con un Alcalde socialista, se paralizaron las obras del metro de Sevilla, y hoy por hoy Sevilla no tiene ese sistema de transporte por voluntad del Partido Socialista Obrero Español, que, con mayoría absoluta en las tres instituciones, decidió paralizar el proyecto y trasladar las inversiones a otra ciudad de Andalucía. De eso, que quede constancia y que lo recordemos.

Mire, señor Consejero, yo, a su lealtad, sin ningún género de dudas, le voy a responder con lealtad, no cabe la menor duda, y creo que tiene usted sobradas pruebas de ello. Pero sí le voy a decir una cosa. En aras de la seguridad, lo que no significa es una mordaza. Es decir, no podemos estar esgrimiendo continuamente la seguridad para que no haya información, y, evidentemente, hay cosas que son cajón.

Yo le pregunto a usted —no creo que sea yo quien diga un titular—: «Íbamos a reforzar la zona, pero hemos llegado tarde». Eso es un portavoz de la concesionaria. Por lo tanto, evidentemente, si ha salido en los medios de comunicación, usted me dirá: si no pregunto en sede parlamentaria y en una comisión de ferrocarriles, tratándose el tema del metro de Sevilla, dígame usted dónde voy a hacer esas preguntas.

Mire usted, no seré yo quien diga que había paneles sin armadura. Se pueden hacer declaraciones chistosas, de tal, de que si yo..., el papel de fumar, que si esto es ofender... Estamos hablando seriamente, no estamos haciendo chistes ni estamos queriendo que queden en el *Diario de Sesiones* declaraciones ocurrientes. Estamos hablando en serio, y todo el mundo, todo técnico sabe lo que es hablar de un hormigón con armadura o de un hormigón sin armar, puesto que deja de serlo, y, por lo tanto, no cumple con su función, y eso puede ser debido a un error, a un fallo, a una distracción, a un problema técnico...: a lo que sea. Supongo que el informe lo dirá, y para mí eso es absolutamente importante, si es que, efectivamente, es el origen del siniestro.

Miren ustedes, no seré yo quien diga que las pruebas del metro se reducen al 62% del trazado a 20 días de apertura. Lo ha dicho el portavoz del Partido Popular: es lógico y natural que a mí me surja una duda.

Vamos a ver, si el día de la reunión la concesionaria dice que el socavón no ha paralizado las obras; que se estaba haciendo la contrabóveda; que, por lo tanto, sin contrabóveda no estaba el trazado de las vías y los trenes no funcionaban, yo pregunto: ¿Cuántos días de prueba iba a tener, precisamente, el tramo más conflictivo, que es el que viene desde Eduardo Dato hasta el parque de Los Príncipes por debajo del río? El tema es de cajón, el tema es de sentido común.

El tranvía de Sevilla, el tranvía, la única línea, el metrocentro, se ha llevado seis meses de prueba; otros tramos llevaban desde el mes de agosto de prueba. Luego yo me pregunto: ¿Se iba a poder entregar la obra el día 20 de diciembre aunque no hubiera ocurrido el socavón? Y esa es una pregunta que le hace el ciudadano que lee los periódicos: esa es la pregunta. Usted, evidentemente...

Yo estoy de su parte. Es que yo estoy de su parte; es decir, yo estoy de la parte de la seguridad. Por cierto, aprovecho para decir: la seguridad laboral, necesaria, la seguridad en el trabajo —necesario que se cumpla, que nos felicitamos todos de que sea un éxito—, no tiene nada que ver con la seguridad en la ejecución del proyecto: son dos cosas distintas. Una cosa es que no haya accidentes laborales, de lo cual todos nos tenemos que congratular, y otra cosa es que la obra esté bien hecha. Vamos por partes.

Luego no mezclamos y hagamos demagogia con el tema de la seguridad: no tiene nada que ver. Hablemos las cosas como son y entendámonos, hablemos en román paladino.

Claro, evidentemente, mire usted, una obra se termina cuando el promotor o el que tiene la voluntad de terminarla la termina, pero no significa que esté acabada, no significa que esté acabada. A la vista está. Lo previsto para inaugurar era con tres estaciones menos y con equis kilómetros menos, puesto que la línea 1 no estaba acabada. Sí se iba a terminar y se iba a poner en funcionamiento un tramo. Por lo tanto, significa que no confundamos una cosa con la otra.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que acabar, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, señor Presidente.

Yo le digo: lealtad con lealtad se paga, y, en esta lealtad, en esta lealtad, para que no haya engaño, yo le pido, señor Consejero, que creo que sería bueno visitar las obras, ver lo que ha pasado in situ: creo que eso nos aclararía. Lo mismo que vimos y nos montamos para ver lo que estaba funcionando, pues, bueno, ahí no tuvimos oportunidad de llegar, porque, evidentemente, la vía no estaba, ¿eh?

A mí me gustaría el que tuviéramos la posibilidad de llegar y de comprobar, una vez que analicemos el informe.

Yo le agradezco el que usted me diga que el informe viene firmado o rubricado por personas no directamente ligadas a la concesionaria, y yo, por supuesto, le reitero una petición —mire usted— que yo creo que puede

tener mucho que ver, que es que me gustaría conocer cuál es el protocolo de prueba de la línea 1 del metro de Sevilla, para conocer, efectivamente, esas prueba que se estaban haciendo, qué intensidad tenía, cuál era el número de meses que tenían que probarse los distintos tramos de vías, etcétera, etcétera, etcétera.

Y aprovecho para recordarle una cosa —se lo he pedido en sede parlamentaria; usted me recuerda las cosas que le conviene recordar, yo también—: Envíeme, por favor, el convenio del metro de Sevilla y del metro de Málaga. Lo he pedido por el artículo 7. Aprovecho, por segunda, que está usted aquí. Yo se lo agradezco y le vuelvo a reiterar: me gustaría que me enviara usted los dos convenios del metro de Málaga y de Sevilla con el Estado.

Muchísimas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Gracias, señor Presidente. Señor Consejero.

En primer lugar, lógicamente, agradecerle toda la información que este debate, interesante en algunos momentos, yo diría que apasionante, ha trasladado usted a esta Comisión, y, muy especialmente, pues todo el proceso que puso usted en marcha de información y de contacto con los portavoces de los distintos grupos en esta Comisión en relación con los incidentes surgidos en las obras del metro de Sevilla. Yo creo que es un mecanismo correcto, adecuado, que ha funcionado bien, y que va a seguir funcionando, y en ese sentido yo se lo agradezco.

Señor Raynaud, dice usted que no va a dedicar ni un minuto, porque yo faltó a la verdad. Mire usted, si fuera por eso, ningún diputado del PSOE en este Parlamento se dirigiría a ningún diputado del PP, porque ustedes, sistemáticamente, en casi todos los temas mienten, nunca dicen la verdad. Por lo tanto, si es por eso, pues este sería un Parlamento de mudos. Y a usted le puede gustar más o menos lo que yo diga, lo mismo que a nosotros hay veces que nos gustan más y otras veces menos. Lo que pasa es que ustedes intentan tener lo que se llama puño de hierro, y después tienen una mandíbula de cristal.

Porque usted dice que yo he mentado, o sea, que cuando he dicho que el Gobierno del Partido Popular no puso ni un euro para el metro de Sevilla, para el de Málaga o para el de Granada, es que he mentado, ¿no? ¿Qué pusieron? ¿Cuánto? Cuando he dicho que las inversiones del Gobierno del Partido Popular en ocho años

en Andalucía fueron inferiores a las que se producen en este momento por el Gobierno del Partido Popular, he mentido. ¿En cuánto eran mayores, señor Raynaud?

O sea, vamos a ver, que yo entiendo que a usted le duela, que su papel es complicado; pero que, para exigir, en la vida y en política, hay que dar ejemplo, y que ustedes, su ejemplo con Andalucía, cuando tuvieron la capacidad y la oportunidad de demostrar lo que eran capaces de hacer por Andalucía, no hicieron nada, o muy poco, que podían haber hecho bastante más. Y lo triste y lo lamentable es que no se hizo más por Andalucía porque hubo una estrategia urdida, planteada y ejecutada por un andaluz, por Javier Arenas, en contra de Andalucía y de los andaluces, y ustedes a eso dice que yo miento. Pues a mí me da igual: se lo pregunta usted a los ocho millones de andaluces, a ver si yo miento o no miento cuando digo eso, porque la mayoría piensa que no miento, que estoy diciendo la verdad, y que los que intentan tapar sus vergüenzas políticas con las mentiras permanentes son ustedes.

Por lo tanto...

Dice usted: el metro de Sevilla. Mire usted, el metro de Sevilla se va a construir y va a funcionar con un ayuntamiento socialista, con un gobierno socialista en la Junta y con un gobierno socialista en España, y ustedes no han hecho nada por esta infraestructura, nada más que poner chinitos, chinitas, unas veces con más acierto y otras veces con menos acierto en el tema, porque es verdad. Y yo tengo que agradecerle la posición del grupo de Izquierda Unida, e incluso, le digo más, señor Raynaud, la posición de un compañero de su grupo, que es portavoz del ayuntamiento de Sevilla, en relación con este incidente. Pero usted deja continuamente —lo ha vuelto a hacer en su intervención— dudas en el aire, que son malas, señor Raynaud, porque usted ha preguntado que, sobre el tiempo de prueba, si no hubiera pasado el incidente, que si era el adecuado o no.

Pero ¿usted de verdad cree —de verdad cree— que por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía, por parte de la empresa concesionaria, por parte de todos los técnicos responsables, de verdad cree usted que alguien, por adelantar una fecha, va a poner sin las pruebas suficientes el metro en servicio? ¿De verdad lo cree usted? No he oído, pero ¿de verdad lo cree usted? ¿Entiende lo que le digo?

Pero si no es un problema de fechas. Vamos a ver, ¿de verdad cree usted...?

Por lo que ha dicho usted, es que la seguridad de una obra no es por los accidentes que se produzcan. Indudablemente. Pero usted, de verdad, ¿cree que sobre esta obra u otra obra, la que sea, en Andalucía, en España o en el mundo, hecha por técnicos responsables y controlada por técnicos responsables, se pueden crear dudas? ¿Sobre todas las obras, como usted ha dejado caer?

Y dice: «Es que no tiene nada que ver».

Mire usted, coincidirá conmigo en que, hasta donde llegan la capacidad y la responsabilidad de todas las personas que están participando en las obras del metro de Sevilla, hay garantías. Claro que hay garantías, no las pongamos en duda, por favor, por favor, no las pongamos en duda, ni levemente ni de ninguna manera. Eso, señor Raynaud, eso es tremendo, eso es gravísimo, y se lo tengo que decir, porque no es un problema... Ahora, ¿que al final a ustedes les va a doler que esto lo haga un gobierno socialista, un ayuntamiento socialista? Bueno, mire usted, esto es así.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar, señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Termino rápidamente.

Ustedes tienen también alguna suerte en todo esto, y es que los ciudadanos no les votan y están en la oposición, con lo cual lo tienen ustedes bastante más fácil. Yo creo que eso lo han aprendido. Si en la oposición se está siempre más fácil... Lo realmente complicado es gobernar, es dar respuesta a los problemas y atender las necesidades de los ciudadanos. Lo que pasa es que ustedes piensan que con conseguir unos minutos de gloria en la oposición con una intervención y tal y cual, lo resuelven. Y el minuto de gloria tiene muchos años de silencio.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Para terminar este punto, el señor Consejero tiene la palabra.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, Presidente.

Bueno. El tema de la privatización con respecto a la alta velocidad que planteaba el diputado Gordillo es una cuestión en la que, como sabe, no tenemos nosotros competencia sobre ese asunto. Por tanto, le podría hablar exclusivamente desde el punto de vista de lo que significa una opción: no está, en principio, planteado. No tenemos capacidad de decisión sobre ese asunto. Como usted conoce, no es el caso.

Decirle, en cualquier caso —se lo digo a efectos, exclusivamente, ilustrativos—, que lo que se refiere a la utilización de las infraestructuras en este país estará siempre en manos públicas. Es decir, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias —el ADIF— es el que dará los títulos y los surcos suficientes para que los trenes vayan pasando por esa infraestructura. Incluso necesitarán la homologación. Si existiera alguna iniciativa privada que hiciera alguna línea de ferrocarril de titularidad privada, tendrá que acogerse a los comportamientos y a los criterios de la Administración. Es decir, no existe ahora mismo ninguna infraestructura privada —como usted conoce—; y en las públicas —a pesar de que haya operadores privados que surjan como ellos, como pasa ahora con los mercancías— los surcos, las frecuencias, la seguridad y las características que debe tener el material que discurra por esta infraestructura ha de ser visado por la Administración a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Como usted bien dice, la mejora de los cercanías se ha ido produciendo... Incluso, es evidente que alguno de los servicios que están conveniados por la Comunidad Autónoma han mejorado en lo que se refiere al material móvil, como usted bien conoce.

En el tema del Aljarafe, sabe que estamos también ocupados. Le acabo de decir en mi primera parte de la intervención que estamos hablando del tranvía del Aljarafe, estamos hablando de la conexión de Alcalá, estamos hablando de la conexión con Dos Hermanas. En definitiva, el área metropolitana también está. Y también, la conexión entre la infraestructura de metro, la de autobuses y la de cercanías. Por tanto, simplemente, remitirle al Plan Metropolitano de Transportes de Sevilla que fue aprobado por el Consejo de Gobierno.

En lo que se refiere usted al incidente... Cuando tuvimos la reunión el otro día, nosotros hablamos de lo que fue un incidente de cierta importancia, que ha condicionado —como se está viendo a lo largo del debate— este asunto. Es un incidente al que nosotros le hemos dado, justamente, el carácter de un incidente menor, y, por tanto, no era nuestra voluntad el ocultar lo que pueda significar un incidente en un... Eso pasa, no sé, en los autobuses urbanos, en casa, en fin. Entonces, no le dimos ninguna importancia. Porque seguimos sin darle ninguna importancia a ese incidente como para que hubiera una reunión urgente como la que tuvimos el jueves pasado para hablar del incidente. No formaba parte y, por tanto, insistirle en que no es voluntad por parte de la Consejería el tener ningún secreto. Estamos hablando de recursos y de gestión pública.

Señor Raynaud, sabe que me molesta muchísimo contestarle y usted me obliga. Ustedes han tenido el Ayuntamiento de Sevilla, ¿ocho años, quizás? Yo no he escuchado hablar al Ayuntamiento de Sevilla del metro de Sevilla. Es decir...

[Intervención no registrada.]

Entonces, no he visto... ¿Sabe lo que le digo? No he visto... Y, luego, cuando tenemos posibilidades de entendernos con la misma opción política en la Administración central y pedimos los recursos, no hay manera de que nos den ni un solo euro. Cero, cero.

Bueno, pero, en fin, como eso... De verdad, es que, insisto, se lo prometí en la anterior Comisión pero voy a intentar no hablar de atrás. Voy a intentar no hablar de atrás porque es que eso produce melancolía, ¿no?

Bueno, en cualquier caso, decirle que el tema de que la concesionaria... Las manifestaciones están en el expediente que hemos abierto y, por tanto, en eso tenemos que seguir trabajando. Yo jamás... No podría, además, pero no me lo pide mi formación y mi convencimiento el decirle que usted no pregunte. Jamás entenderá eso, que lo enfoque de esa manera. Le aplaudiré cuando sea la pregunta de buen talante y estaré un poco más molesto con usted cuando sea de menos talante. Pero como nos tenemos que entender —o, por lo menos, hablar mucho durante este periodo—... Aunque, dado mi alto grado de movilidad... Pero, en cualquier caso, tenemos que hablar durante este periodo de tiempo y yo encantado de que lo hagamos en el mejor tono posible.

Cuando usted habla de lo del 20 de diciembre, insisto en que lo relaciona usted con las pruebas. No ponga usted en duda que ese es el calendario que se tenía previsto. Era justamente la utilización de la infraestructura con un servicio con las suficientes condiciones. Quiero decirle con eso que, aparte de que es un tema físico —es imposible que se pueda pasar por la Puerta de Jerez porque no tenemos las vías—, es también un mecanismo que existe en el calendario, que es la prueba de las infraestructuras durante todo ese tramo, que como usted bien sabe, son tramos que cada vez son más pequeños y que necesitarán el periodo de prueba que sea. El periodo de prueba que tenga que tener será el periodo que así esté necesariamente aconsejado y necesariamente dictaminado por los técnicos. No seré yo quien discuta cuándo se diga que aquello está en condiciones de pasar. Pero no sembramos dudas en que ese servicio tenía ese [...]. Nuevamente, por la misma razón, el 20 de diciembre no se va a poner en servicio y, por tanto, cuando tengamos condiciones de poder decir que están la infraestructura y los servicios operativos, pues, lo podremos poner en marcha.

Decirle, por último, señor Raynaud, que el tema de la obra que se está realizando... Le sugiero que mire ese dictamen que tiene el asesoramiento de los responsables que le acabo de decir y los nuestros tendremos condiciones de poderlos hacer. Y, por tanto, en la medida en que vayamos teniendo información sobre ese tema, daremos ya lo que es la solución de la siguiente fecha, que es lo que nos quedará cuando estemos con el asunto resuelto, que —como se ha

dicho en esta mañana— está resultando un trabajo, digamos, laborioso lo que es la saca de las tierras de la Puerta de Jerez, ¿no?

Terminar, agradeciéndole su intervención, solo sugiriéndole que —sin que tenga que callar porque no es el caso— no dude, que no se va a poner —porque no podría ser de otra manera— un servicio o una infraestructura en servicio, ya sea una carretera o un servicio público, sin la garantía para los ciudadanos.

Muchas gracias.

8-08/POC-000029. Pregunta oral relativa a los enlaces de la A-49 con los núcleos costeros de la costa occidental de Huelva

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Pasamos al segundo punto del orden del día, que son las preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión. Y la primera que figura en el día de hoy es la referida a los enlaces de la A-49 con los núcleos costeros de la costa occidental de Huelva.

Y, para formularla, tiene la palabra su portavoz, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Rodríguez Domínguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias. Con la venia, señor Presidente.

Señor Consejero, en coherencia con la pregunta, le demando información concreta sobre cuándo estará terminada —le reitero lo de «terminada»— la conexión de la Autovía Huelva-Ayamonte con La Antilla e Isla Antilla, y cuándo estará finalizado el desdoble desde Aljaraque hasta dicha Autovía Huelva-Ayamonte. Le requiero también sobre la terminación de la variante de Pozo del Camino y también sobre los enlaces con Isla Canela y Punta del Moral en Ayamonte.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rodríguez Domínguez.
Señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Gracias, Presidente.

Del texto de su pregunta... Debe haber habido algún error, señoría, pero del texto de su pregunta... Dice: «¿En qué situación se encuentran los proyectos del enlace de la A-49 con los núcleos de la costa occidental?» De las conexiones entre la A-49 y la otra carretera nacional, que usted sabe que discurre en paralelo —la 431—, la Comunidad Autónoma solo tiene una carretera que está en perfectas condiciones, que es de titularidad autonómica, que es la 499. El resto son carreteras de titularidad... Lo digo porque podemos llevar a confusión a los ciudadanos, que no estamos hablando de la A-49 sino que estamos hablando de la 431. Es decir, que estamos hablando, supongo, de las conexiones —después de su explicación, que no va con la literalidad de la pregunta—, de lo que es esa conexión.

Pues bien, si usted está interesado en este tema, le comentaré lo siguiente. Sin tener en cuenta el conjunto de inversiones que realizó la Comunidad Autónoma desde el año 2000, que superaban los cuarenta y cinco millones de euros —destaca, entre ellas, el puente sobre el río Odiel, como usted recordará, que es una de las cuestiones muy importantes de inversión—, se ha concluido un primer paquete de actuaciones que supera los treinta millones de euros; se ha resuelto el nuevo acceso a Punta Umbría, desde el paso de La Bota, que está en servicio desde julio de 2003, con una inversión de 20 millones de euros; la variante este de Cartaya, también resuelta con 1,5 millones de euros. La conexión de la costa desde Cartaya, concretamente el primer tramo de la conexión entre la [...] de Cartaya y la A-497, por 2.600.000 euros, está acabada. El nuevo acceso a El Portil, también resuelto por 1,5 millones de euros.

El nuevo puente sobre el estero de La Canela, para la conexión de Ayamonte, en servicio desde marzo, con una inversión de 5,2 millones de euros. Y está en plena ejecución un siguiente paquete de actuaciones —que usted, sin duda, conocerá—, que es una inversión superior a los 25 millones de euros, que estamos hablando del nuevo acceso a La Antilla —como usted sabe— que está avanzado, a pesar de que hemos tenido dificultad, que usted sabe, que el Ayuntamiento de Lepe ha tardado algún tiempo en poner en disposición los terrenos, como usted, sin duda, conocerá, desde hace algún tiempo; está el segundo tramo de la conexión de Cartaya también con la costa, está en ejecución; y un importante paquete de actuaciones de la costa, de las infraestructuras que nos han sido transferidas, fruto del acuerdo —que sin duda usted conoce— con la Diputación Provincial, como es La Antilla-Isla Cristina, El Terrón-La Antilla, Lepe-La Antilla, Cartaya-El Rompido y El Rompido-Punta Umbría, entre otros. Y un tercer paquete de actuaciones que están en diferente tipo de

tramitación, por un importe de 70 millones de euros, que son la variante de Pozo del Camino, una nueva conexión —que es la que usted comentaba también anteriormente—, la variante este de Ayamonte, y la duplicación de la calzada entre Aljaraque.

Luego la Comunidad Autónoma está muy interesada en seguir haciendo las mejoras de las condiciones de la costa onubense, que seguirá recurrentemente, como cualquier tipo de mantenimiento de las infraestructuras, siempre habrá inversiones de mejora en todos los trazados o de firme, y este trabajo va a seguir siendo permanente, como no puede ser de otra manera.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.
Señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señor Presidente.

Señor Consejero, la pregunta está perfectamente redactada. Hay una sola A-49. En qué situación se encuentran los proyectos de enlace de la A-49, desde Sevilla hasta Ayamonte, no la Nacional 431, que es una carretera totalmente distinta. Aquí no se menciona para nada la Nacional 431. Pero mire, usted sabe perfectamente de lo que estamos hablando. Lo que pasa es que a usted, indudablemente, le producirá cierto rubor tener a estas alturas de 2008, ya casi 2009, que contestar esta pregunta, sabe usted, señor Consejero. Porque, mire, en aras de los recordatorios que usted ha hecho, usted los recordatorios los emplea cuando le convienen y cuando no le convienen, no emplea los recordatorios.

Yo no sé si usted tenía ya responsabilidades en la Consejería de Obras Públicas allá por el 28 de septiembre de 2000. Allá por el 28 de septiembre del año 2000, este diputado hacía esta misma pregunta que hace hoy aquí, en esta Cámara, la hacía allá por el año 2000, y le decía a la señora Consejera, en aquel momento, que las obras de la autovía Huelva-Ayamonte, por parte del Gobierno de la Nación, se iban a concluir en un breve plazo de tiempo y que en qué situación se encontraban los enlaces de los núcleos costeros con dicha autovía que era, y es, de responsabilidad autonómica. La respuesta de la señora Consejera fue que ojalá se pudiera felicitar al Gobierno si se concluía, como le anunciaba este diputado, en el plazo de un año las obras. Y decía: «la Junta de Andalucía no está parada», septiembre del año 2000.

El 27 de septiembre del año 2001, sigo con el recordatorio, señor Consejero, este diputado le decía a la

señora Consejera, aquí mismo, aquí en esta Cámara: «oiga, que va a tener usted que felicitar al Gobierno de la Nación, porque las obras están, prácticamente, terminadas», septiembre de 2001. ¿Qué van a hacer ustedes con las conexiones que le corresponden? Respuesta de la señora Consejera: «señoría, para contestar a esa pregunta, debe formulársela al Ministerio de Fomento». El 19 de noviembre de 2001, se inaugura la autovía, y empiezan a pasar los coches por la autovía. Hay gobiernos que sí hacen las inauguraciones de verdad y con todas las consecuencias y con toda la seriedad y el rigor. Se inaugura el día 19 y el 20 empiezan a transitar los coches por dicha autovía, y el 19 de noviembre de 2001, delante de los señores Aznar y Guterres, máximos responsables gubernamentales de España y de Portugal, el señor Chaves dice que en dos años estarán concluidos los accesos a los núcleos costeros de la costa occidental de Huelva, dos años. Dice textualmente el señor Chaves: «las conexiones con la autovía Huelva-Ayamonte —es a lo mismo a lo que se refería la pregunta, el señor Chaves, ¿verdad?, A-49, en este caso el tramo Huelva-Ayamonte— estarán terminados en 2003, invertiremos 6.000 millones de pesetas, señor Chaves, 19 de noviembre de 2001.

Parece algo incuestionable que estando a 3 de diciembre del año 2008, señor Consejero, que a estas alturas usted no me haya dado todavía fecha exacta para la terminación del enlace con La Antilla e Islantilla, y no se escude usted en el Ayuntamiento de Lepe, porque sabe que está mintiendo. Sí, sí, no se puede...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe usted terminar, señor Rodríguez, inmediatamente.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Termino en 20 segundos.

No se escude en el Ayuntamiento de Lepe, porque sabe usted que está mintiendo. Que no me haya dado fecha exacta para el desdoble desde Aljaraque... ¿Dónde se va a escudar con dicha autovía? Estamos, y le sigo repitiendo, en diciembre del año 2008, ocho años, señor Consejero, han pasado desde la inauguración de la autovía, de la misma forma, Pozo del Camino, Isla Canela y Punta del Moral.

Lejos de cualquier tipo de controversia política, aquí están las fechas incuestionables, ¿no? Eso no es motivo de subjetivismo político, le vuelvo a requerir una vez más, y era y sigue siendo el objetivo fundamental de esta pregunta —creo que es la décima, en este tenor— que vengo haciendo desde el año 2000. Fechas, fechas concretas en que los ciudadanos puedan

utilizar esta variante y no invertir, como ha ocurrido este último verano, en recorrer 15 kilómetros, dos horas durante los meses de julio, agosto y la primera quincena de septiembre. Me parece que en aras de la seriedad y al rigor...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar, señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—... los ciudadanos de Huelva, termino, señor Presidente, los ciudadanos de Huelva quieren conocer la verdad en cuanto a la terminación de estos enlaces, y no eche usted más balones fuera, que ya bastantes balones fuera se han echado desde septiembre del año 2000.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, es la primera vez que me parece que usted me interpela, si mal no recuerdo. No, le pediría por favor, por favor, que el término de que usted miente lo comprobara antes de decirlo, eh, por favor, tengo en muy alta estima mi palabra.

Con respecto al otro asunto que usted me comenta, decirle que las obras que se están haciendo en la zona son obras que, insisto, se han ido sucediendo a lo largo del tiempo y hay muchas obras concluidas que, si quiere se las vuelvo a repetir, en la zona. Hay otras obras que no forman parte de un paquete concreto, sino que son actuaciones que se hacen en la zona, y la variante este de Cartaya está en servicio; los accesos a Islantilla están en ejecución; las obras del segundo tramo de acondicionamiento de El Portil está invertido en la variante de Cartaya; el acceso a Punta Umbría y Aljaraque también está; y con respecto a Isla Cristina, perdón, en el de duplicación de Aljaraque está en supervisión el proyecto de mejora y, por tanto está con un importe previsto de 55 millones de euros; la de Isla Cristina ya se ha terminado y se ha sometido a información pública, como usted conocerá. El estudio informativo a Isla Cristina, que incluye una nueva conexión a la variante de Pozo del Camino y la

actuación a la entrada de Isla Cristina, el presupuesto es de 10 millones de euros y está pendiente de la evaluación de impacto ambiental.

Y, por otra parte, está también muy avanzada la redacción del estudio informativo de la variante este de Ayamonte, evitando, así, el paso por el núcleo urbano para acceder a Isla Canela, y con un presupuesto de de cinco millones de euros.

Muchas gracias.

8-08/POC-000410. Pregunta oral relativa al impulso de grandes obras públicas para la provincia de Almería

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa al impulso de grandes obras públicas para la provincia de Almería, que se presenta y solicita por parte de la señora Crespo Díaz.

No sé, señor Letrado, tendría que hacer constar, ¿no?, la suscripción de la iniciativa por parte del diputado. Yo no tengo entre mi información..., no sé si el Letrado tiene...

Pero, en cualquier caso, si no le importa a usted, realice la pregunta y me pasa usted un pequeño escrito en el que suscriba usted la iniciativa de su compañera, ¿de acuerdo?

Tiene usted la palabra.

El señor TORRES LÓPEZ

—Muy bien. Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, Almería venía destacando por ser una de las provincias con mayor riqueza y empleo de Andalucía; sin embargo, en estos dos últimos años, y debido a la crisis económica que afecta a España, Almería ha pasado de ser la tierra prometida, debido a las posibilidades de futuro y empleo y riqueza que ostentaba, a considerarse la zona cero de esta crisis a nivel nacional.

La base económica almeriense no ha podido aguantar y ha provocado un efecto dominó que ha traído consigo la caída de todos los sectores, y con ello la asfixia económica de las familias almerienses.

Almería, que ha sido siempre, señor Consejero, un ejemplo del crecimiento económico, al conseguir en veinticinco años dejar de ser la provincia andaluza más pobre para aportar en torno al 25% del PIB a Andalucía, se ha visto sacudida directamente por las consecuencias de esta crisis. El freno de la construcción y la crisis inmobiliaria que afecta al país están llevando

a la provincia de Almería a la quiebra económica de muchas empresas y familias almerienses.

El desempleo se ha cebado con esta provincia especialmente, alcanzando ya en torno a los cuarenta y nueve mil parados. Uno de los sectores que más se ha visto afectado por la crisis económica inmobiliaria ha sido el sector de la construcción, suponiendo ya el 24,2% de los desempleados de la provincia, con un total en la provincia de 11.800 parados.

Los datos económicos, señor Consejero, que se refieren al aumento del paro y al incremento del IPC y de las hipotecas ponen de manifiesto que Andalucía y España viven en una crisis que hay que combatir con medidas. Además, la ejecución de los presupuestos en el presente ejercicio es muy baja, ya que a 30 de septiembre la ejecución alcanzada en el Capítulo VI, de Inversiones reales, se sitúa en torno al 50%, y en el Capítulo VII, Transferencias de capital, en torno al 40%, cantidades por debajo de la ejecución total del presupuesto de gasto.

Otro dato a destacar, señor Consejero, es que en Almería es donde menos se ha necesitado obra pública en 2008, según el último informe de la patronal de grandes constructoras Seopan, que revela que las obras licitadas por parte de las distintas Administraciones en la región durante los primeros diez meses alcanzaron los cinco mil millones de euros, lo que supone un descenso de en torno a algo más del 3%, en relación al mismo periodo del año anterior, del 2007. La inversión en la provincia en el 2007 fue de 257 millones de euros, la última del ranquin de la Comunidad.

Por todo ello, señor Consejero, es momento de que Almería deje de ser la gran olvidada por parte de la Junta de Andalucía, en materia de infraestructuras, para sacar del paro a las familias almerienses que están en situación de quiebra. Su Gobierno ha incumplido sistemáticamente con proyectos incluidos dentro del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía. Bien es cierto, señor Consejero, que usted hace muy poco tiempo que tomó las riendas de la Consejería; por lo tanto, no son achacables a usted, pero sí al Gobierno del que usted hoy forma parte.

Tanto en materia ferroviaria, señor Consejero, aérea como de carreteras, aún no se ha puesto en marcha, como bien sabemos, la línea aérea Almería-Sevilla, si bien sí tiene una pequeña partida contemplada en el presupuesto para el 2008. Ni se está actuando en la modernización de la línea férrea Almería-Guadix, anunciada por el señor Presidente, don Manuel Chaves, ni se ha actuado sobre el trazado ferroviario de Almería. Tampoco se ha terminado con las obras de la Autovía del Mármol, de Almería, si bien se están ejecutando, pero solo un tramo. Y Almería sigue sin estar conectada con Málaga, señor Consejero, a través de la A-7.

Los cien millones, con los que, según su compañero Diego Asensio, puede optar la provincia de Almería por el nuevo fondo municipal, aprobado por el Gobierno de

España, sin duda alguna van a ser un estímulo para la provincia, pero no es suficiente. Señor Consejero, solo se crearían con estos cien millones de euros en torno a los dos mil puestos de trabajo, para llevar a cabo los proyectos que se van a aprobar con la subvención del Gobierno central.

Es por todo ello, señor Consejero, necesario que la Junta de Andalucía inicie obras de su competencia, que concluya la Autovía del Mármol, las obras en la carretera A-348, en su tramo Fondón-Beires, se amplíen y reformen los centros de salud de la provincia, los colegios y centros educativos, que se eliminen las aulas prefabricadas —voy terminando, voy terminando—, así como que se concluya una red provincial de guarderías, aunque soy consciente de que no son correspondientes a su Consejería.

Por todo ello, señor Consejero, ¿no cree necesario el impulso, por parte de la Junta de Andalucía, de grandes obras públicas?

Y segunda pregunta, señor Consejero: ¿Para cuándo la licitación de las obras contempladas en los presupuestos del ejercicio 2008?

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Tengo que decirle que ha agotado usted todo el tiempo del que disponía para formular la iniciativa; por lo tanto, no tendría un segundo turno.

El señor TORRES LÓPEZ

—Unos segundos, después, solo. Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No es posible, tengo que decirle que no es posible.

Tiene usted la palabra, señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Muchas gracias.

Señor diputado, como usted bien dice, los datos de Seopan son ilustrativos en todos los resortes, y me gustaría que viera también que el 24%, aproximadamente, de la licitación pública de las comunidades autónomas es Andalucía, que es la primera. Así que quien está licitando más obra pública de España de todas las comunidades autónomas es Andalucía, muy

por encima, pues la Comunidad de Madrid no llega ni al 5%.

Quiero decirle que quizá no sea bueno tan solo, y creo que usted en su propia pregunta creo que lo desprende, yo creo que la cuestión es intentar acelerar la obra pública, estoy de acuerdo con usted, pero no tiene por qué ser grande; de hecho, los recursos que usted administrará en su municipio, fruto de la transferencia del Estado para obras, van en la línea de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de su municipio, por un lado, y, por otro, sin duda ninguna, también le va a servir para generar empleo, y no serán grandes obras. Luego yo creo que comparto con usted que en el vuelo en general. Decirle también que le agradezco su intervención, porque quizá a su líder de filas se le había olvidado que en los presupuestos sí había una cantidad asignada para el vuelo de Almería, y que espero que en breves fechas tengamos información sobre ese asunto, que, como sabe, es un empeño de la Comunidad Autónoma el vuelo con Sevilla.

Pues decirle que la ejecución de la obra pública es siempre un importante factor de desarrollo, sea grande o pequeño, como le decía. No obstante, quería decirle que en la provincia de Almería estamos actuando ahora mismo en 262 kilómetros de construcción de obra nueva, entre autovía, carretera, y se están ejecutando 185 kilómetros de mejora de firme y de señalización. Y también se están atendiendo con la conservación integral a más de ochocientos dieciocho kilómetros. Eso lleva consigo, señoría, al menos, dos mil puestos de trabajo directos y mil cuatrocientos indirectos.

Para el año 2009, como sabe, entre el Gobierno de la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma la inversión prevista es algo más de mil millones de euros, como conoce por los presupuestos, de los cuales, cuatrocientos sesenta serán, aproximadamente, algo más de cuatrocientos sesenta, serán los presupuestados por la Comunidad Autónoma para Almería.

En el año 2009 también el Estado tiene prevista, Puertos del Estado también tiene prevista una intervención importante de más de nueve millones de euros en Almería, en el puerto de Almería, y sobre todo en el puerto de Carboneras.

También la Agencia Pública de Puertos tiene previstas —de la Comunidad Autónoma— inversiones muy importantes en la provincia almeriense. La Junta de Andalucía también, en concreto, va a sacar a licitación dentro de poco la concesión, como he tenido la posibilidad de trasladar a la opinión pública almeriense, una inversión de 25 millones de euros, para 600 atraques. También se van a mejorar las obras del puerto de Garrucha, con una licitación de nueve millones de euros, 9.800.000 euros.

Decirle que, afortunadamente, el presupuesto de licitación de la conexión norte, comentaba antes con

motivo de mi comparecencia que el presupuesto del Estado va a superar los cuatrocientos siete millones de euros para la conexión de la alta velocidad con Murcia, que sabe que está autorizada por el Consejo de Gobierno, y, de hecho, se presupuestan 200 millones por el Estado, por la Administración del Estado.

Y decirles también que hay una previsión importante para la mejora del Ave Granada-Almería, que sabe que hay una apuesta decidida por la conexión.

Decirle que, en el Poniente almeriense, estamos haciendo la variante de Roquetas, con 37 millones de euros; en Berja se van a iniciar las obras del trazado oeste y sur por cinco millones; la variante este, también de ese mismo municipio, con un presupuesto de 13 millones, y se está terminando la redacción del proyecto entre Berja y Dalías. En definitiva, también hay una obra muy importante, que yo le aconsejo, incluso, que la pudiera ver, que es una de Pulpí-San Juan de los Terreros, que es una obra muy importante, como usted habrá tenido entonces posibilidades de ver, y el tramo de Huércal-Overa-Pulpí, donde también saben que estamos trabajando en lo que es la Autovía del Mármol y estamos también pendientes de la tramitación ambiental de uno de los tramos, y los otros serán licitados en cuanto tengamos los proyectos, porque sabe que también tenemos un gran empeño en hacer esa autovía, al igual que el acceso norte de la capital de Almería.

Muchas gracias.

8-08/POC-000468. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-3130 entre Montilla y Nueva Carteya, Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, que formula el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la mejora de la carretera A-3130 entre Montilla y Nueva Carteya.

Para formularla tiene la palabra su portavoz, el señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero.

La Consejería de Obras Públicas y Transporte está impulsando, a través del Plan MAS CERCA, la mejora y adaptación de la carretera A-3130, que une los municipios cordobeses de Montilla y Nueva Carteya. La mejora de

esta carretera es fundamental para facilitar no solamente la comunicación entre ambos municipios, sino también para reforzar la actividad agrícola de la zona, y, sobre todo, para mejorar el acceso de los ciudadanos de Nueva Carteya a la autovía Córdoba-Antequera.

Mi pregunta va dirigida a conocer la situación actual de las obras de mejora de esta carretera.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cebrián.
Señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, Presidente.

Como bien dice su señoría, en la actualidad se están ejecutando obras de ensanche y de mejora en la A-3130, entre Montilla y Nueva Carteya, incluida en el Plan MAS CERCA puesto en marcha por la Consejería de los años 2004 a 2010.

La actuación se ha dividido en dos tramos: el primero de ellos entre los puntos kilométricos 0 y 1'5, y la obra consiste en un refuerzo de firme, con un fresado previo los primeros 400 metros, y, en el kilómetro restante, en la margen derecha se sitúa un polígono industrial, donde va un tratamiento de acerado de tres metros de ancho y un aparcamiento, también, en ese mismo trazado. Del segundo, entre el kilómetro 1,7 y 12, las obras de ejecución consisten en una mejora del ensanche de la plataforma hasta los ocho metros, incluyendo dos carriles de tres y dos arcenes de un metro, además de mejoras puntuales en el trazado, rectificación de las curvas y refuerzo de firme, y, asimismo, se han previsto dos intersecciones en te en el cruce de la carretera provincial de acceso a Espejo, con la carretera provincial, también, de acceso a Monturque, y 16 obras nuevas de drenaje para asegurar la correcta evacuación de las obras superficiales. El importe de la adjudicación de los dos tramos en los que se está actuando asciende a los seis millones de euros, y las obras se desarrollan de acuerdo con el programa de trabajo establecido, y está prevista la finalización en el tercer trimestre del año próximo.

Por tanto, señorías, como usted comentaba en la formulación de su pregunta, la mejora de esta carretera facilitará la comunicación y los accesos a los ciudadanos de Nueva Carteya con la autovía de Córdoba-Antequera.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.
Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, agradecerle la información, y, como había por aquí algún compañero, diputado de Córdoba, que dice «eso ya lo sabemos»... El problema, señor Consejero —y por eso esta pregunta—, es que, sabiendo las cosas, se quiera, en algunas ocasiones, malinterpretar o confundir a los ciudadanos.

Esta es una obra que, como usted bien ha planteado, se comete en dos fases, una de ellas en la salida de Montilla, que ha tenido una mayor dificultad, por la obtención, la disponibilidad de los terrenos en las posibilidades de Montilla, y el resto, la carretera hasta el municipio de Nueva Carteya, tuvo que estar cerrado al tráfico durante este verano un tiempo, por necesidades propias de la obra, y lo que nos sorprendió a los ciudadanos de Córdoba, a los diputados por Córdoba, es que, por parte del Grupo Popular, pues se intentó montar un problemón —ficticio, como siempre— en relación con el Estado y la ejecución de estas obras, creando, desde nuestro punto de vista, alarmas inoportunas.

Es evidente que cualquier actuación en una obra de infraestructuras origina molestias, y, lógicamente, si las obras coinciden con el periodo de recolección de aceitunas, como estamos ahora, y tenemos la suerte de que tengamos un temporal de agua —digo «suerte» porque ayudaría a paliar la sequía—, pues, lógicamente, hay una serie de molestias colaterales que, no engañemos, son propias de este tipo de obras.

En cualquier caso, el motivo de preguntar en sede parlamentaria era para trasladar la tranquilidad que nosotros ya teníamos, como diputados por Córdoba, al conjunto de los ciudadanos de la provincia, fundamentalmente a los de los municipios afectados, para que tengan claro que es una actuación importante, de seis millones de euros, que va a mejorar las condiciones de su entorno, va a facilitar su comunicación, el acceso a los servicios públicos y la actividad agrícola e industrial de la zona, y que se está ejecutando con normalidad. Usted mismo ha comprometido un plazo de finalización del tercer trimestre que nos parece interesante que se pueda concluir en esas fechas.

Ese era el objetivo de la pregunta. Por desgracia, muchas veces nos vemos obligados a preguntar cosas que, como decía algún diputado, ya se sabían. El problema es que sabiendo se intenten transformar ante

la opinión pública, crear malestar o problemas donde no existen, y la prueba evidente de ello es que, aunque en Córdoba se anunciaron preguntas e iniciativas con respecto a este tema, aunque se han registrado en esta Cámara, no se han traído a esta Comisión, y por algo será.

8-08/POC-000590. Pregunta oral relativa a la incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián Pastor.

La siguiente iniciativa es del Grupo de Izquierda Unida Los Verdes. Aparece en el orden del día suscrita por el diputado García Rodríguez, pero se le ha pasado a la Mesa un comunicado por el cual se asume por parte del señor Sánchez Gordillo.

Tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Para dar la pregunta por formulada.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Consejero, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bien.

Señor diputado, el pasado 1 de octubre tuve la posibilidad de contestar a una pregunta parecida en comisión planteada por el Grupo Socialista. Por tanto, en parte tendré que remitirme a la contestación que hice en su día.

Como dije en esta misma fecha, se han venido realizando gestiones para incorporar los cercanías a la tarifa de los consorcios de Andalucía. De hecho, el pasado mes de marzo, los consorcios de transportes y Renfe Operadora suscribieron un protocolo para la incorporación del servicio de cercanías a la tarjeta única del consorcio de transportes. En dicho protocolo, que, como saben, tenemos en los consorcios metropolitanos, en cinco de ellos ya, se contempla la puesta en

marcha de una primera fase en que la tarjeta podrá ser utilizada como medio de pago en las máquinas de autoventa de que disponen ya 27 estaciones ferroviarias de Málaga y de Cádiz; es decir, ese servicio ya se presta por las máquinas canceladoras con la tarjeta del consorcio. Con la variación de la tarjeta única en estas máquinas de autoventa, el usuario podrá comprar los billetes sencillos sin necesidad de utilizar recursos en efectivo.

Esta fase se puso en marcha en Cádiz y en Málaga, como decía, el 16 de junio pasado, y, desde el 16 de junio hasta ahora, ya se han realizado diez mil operaciones por parte de los ciudadanos para adquirir el billete para los cercanías, abonándolos con la tarjeta del consorcio.

Para los primeros meses del año próximo, también está previsto que en estas tres provincias se pueda ampliar el uso de la tarjeta, no solo en las máquinas, sino también en las taquillas. Como comprenderá, estamos desarrollando un sistema informático y físico de las máquinas suficiente por parte de Renfe.

En una segunda fase del trabajo, se aplicará ya la integración tarifaria, es decir, que la variación de la tarjeta del consorcio se efectuará ya directamente en las canceladoras, sin necesidad de sacar el billete con carácter previo. Para eso es necesario —usted lo comprenderá, si es usuario del transporte del ferrocarril— resolver el acceso a los andenes, sobre lo que, en algunos casos, como usted sabe, se está pendiente de poner los pasos suficientes.

Por tanto, la tarjeta única funcionará a través de canceladoras en la fecha siguiente: en el primer trimestre de 2009 en el núcleo de Cádiz y de Málaga —sabe que tenemos tres cercanías—, y, para mediados de 2010, el núcleo de Sevilla, que es un poco más complejo. Esta integración se considera muy importante, como comprenderá, en el modelo de gestión de integración ferroviaria como un operador más de Renfe.

La tarjeta única, además de los consorcios, permite a los viajeros no solo acceder al transporte público, sino también el trasbordo, y no tan solo en Renfe, sino en cualquier otro tipo de transporte. De hecho, le podría trasladar, porque es ilustrativo, que los ciudadanos titulares de las tarjetas de consorcio lo han utilizado, incluso, en un operador como puedan ser los catamaranes de la Bahía de Cádiz, ¿no? Además, el soporte de la tarjeta inteligente, sin contacto... Sabe que estamos ya en cinco, como le decía anteriormente. Próximamente tendrán tarjeta Almería, Jaén y Córdoba, y, como usted sabe, no hemos tenido éxito en constituir el consorcio de Huelva a falta de dos ayuntamientos. En los cinco consorcios, ya tenemos del orden de cinco millones de habitantes que pueden tener, en ese ámbito, la utilización de la tarjeta. Estamos hablando del 62% de la población andaluza.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.
Señor Sánchez Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Yo voy a ser breve.

Solamente queríamos esta información. Creemos que la tarjeta única es imprescindible, que es la manera de integrar cercanías y todo el transporte. Y que es la forma realmente eficaz de que la gente sienta que el transporte público tiene fácil acceso y conexión, es barato, etcétera.

Por tanto, solamente le decimos que lo vamos a aguardar en las fechas que usted nos proporciona. Y, desde luego, si no se cumplen, pues, se lo volveremos a plantear, y, en este caso, a criticar.

Así que nada más. Muchas gracias.

8-08/POC-000727. Pregunta oral relativa al puerto de La Atunara en La Línea de la Concepción, Cádiz

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Gordillo.

La última pregunta que figura en el orden del día la formula el Grupo Socialista, relativa al puerto de La Atunara, en La Línea de la Concepción en Cádiz.

Y tiene la palabra el portavoz, señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, está trabajando para mejorar el puerto de La Atunara. En concreto, va a abordar la obra de dragado de dicho puerto, un puerto que, como sus señorías conocen, está situado en La Línea de la Concepción. Y el objeto de esta pregunta va a dirigido a conocer en qué consiste esa obra y también cuál es la inversión que se va a emplear en la misma.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián Pastor.
Señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, Presidente.

Señor diputado, mediante campañas de batimetría, que periódicamente realiza la Agencia de Puertos de la Comunidad Autónoma, se detectó alguna pérdida de calado en la bocana el puerto de La Atunara—que, como sabe, es de gestión directa por parte de la Comunidad Autónoma— como consecuencia de la destrucción de arena de las playas cercanas. Ante el aterramiento detectado en la bocana, se licitaron el pasado mes de octubre las obras de dragado. El dragado de conservación que se va a llevar a cabo en este puerto tiene como objetivo restituir los calados de la bocana para que se pueda navegar en condiciones de seguridad en la entrada y salida del puerto.

La obra consiste en el dragado de dos zonas concretas. Por una parte, la bocana y el entorno del dique de abrigo, a fin de restituir un calado de cinco metros, para lo cual se prevé la extracción de 52.293 metros cúbicos de arena del fondo marino. Y, por otro lado, también se dragará el entorno del contradique y del dique semisumergido, extrayendo 7.923 metros cúbicos de material, obteniendo así un calado de al menos tres metros en la zona. En total se ha calculado que se va a extraer, por tanto, un volumen de 60.217 metros cúbicos. Y ante la inexistencia de fuentes de contaminación, y una vez que los técnicos han puesto de manifiesto la compatibilidad del material que se va a extraer con el árido de las playas del entorno, se ha consensuado con la Demarcación de Costas que el material dragado se utilice en la regeneración de la playa situada al sur del puerto.

Respecto a la segunda de las preguntas que usted formula, decirle que el presupuesto de licitación asciende a 790.262 euros. El pasado 1 de diciembre terminó el proceso de apertura de ofertas presentadas por las empresas, y el importe de ejecución de las obras resultará de la oferta seleccionada en la licitación que está en curso y que tiene prevista su adjudicación a mediados de este mes de diciembre. Una vez contratada la obra, la empresa que resulte adjudicataria dispondrá de un plazo de tres meses para ejecutar las actuaciones de dragado.

Este puerto, que tiene su origen en el año 1994 y que tiene fuerte dinámica litoral, ha padecido procesos de aterramiento recurrentes que han necesitado campañas de dragado periódicas para la bocana y el canal de acceso.

Recordarle a su señoría, efectivamente, que está gestionado directamente por la Agencia de Puertos y que se dedica a la actividad pesquera exclusivamente. Tiene un muelle de más de cuatrocientos metros, lonja, fábrica de hielo, cuarto de armadores, estación de suministro y varadero. En la actualidad, el puerto lo utilizan unas ochenta embarcaciones que practican la pesca artesanal.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero.
Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, yo creo que para dar respuesta, precisamente, a esa actividad pesquera, en un entorno como este en el que tiene tanta importancia, es muy importante que por parte de la Agencia Pública de Puertos se esté pendiente de esas medidas para ver cuándo hay que poner en marcha estas actuaciones de dragado para que la actividad normal del puerto se pueda desarrollar con normalidad. Por lo tanto, me parece que es muy importante el que se esté pendiente, se controle, y que, inmediatamente que se detecte que está en unos niveles no razonables o no adecuados, pues, se pongan en marcha los mecanismos para restituir los niveles que faciliten la actividad.

Por tanto, esta iniciativa —el volumen de la actuación de movimiento de arena y también la reutilización, en la medida en que es compatible, en el entorno de las playas más próximas— nos parece que es una medida interesante y que, lógicamente, responde a ese criterio de fortalecer la actividad de este puerto; sobre todo, la relacionada con la actividad pesquera que se lleva a cabo a través del mismo.

Por mi parte, agradecerle la información, que trasladaré a la compañera diputada por la provincia de Cádiz en esta Comisión, que por un motivo personal no ha podido asistir hoy y en cuyo nombre he formulado la pregunta.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Figuran en el orden del día tres preguntas con ruego de respuesta escrita, que en función del artículo 164.3 debían ser contestadas, pero me comunican que esas

preguntas han sido remitidas ya al grupo que las había formulado y, por lo tanto, podríamos dar por satisfecho el interés del Grupo Parlamentario Popular.

Por lo tanto, llegados a este punto, suspendemos la sesión durante un minuto para permitir que el Consejero abandone la sala.

Muchas gracias.

[Receso.]

8-08/PNLC-000178. Proposición no de ley relativa al Corredor ferroviario del Mediterráneo

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, reiniciamos la sesión de la Comisión, advirtiéndoles que votaríamos, al final del debate de las proposiciones no de ley, el conjunto de las iniciativas.

Pasamos al punto cuatro, por lo tanto, y la primera es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular relativa al Corredor ferroviario del Mediterráneo.

Para iniciar el debate tiene la palabra su portavoz, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Las Comunidades de Andalucía —nuestra tierra—, la Región de Murcia, Cataluña, la Comunidad Valenciana han experimentado en los últimos años, sin duda, un crecimiento poblacional importante, y se hace necesario, en aras de su dinamismo, de su capacidad de captar movimientos económicos y de potenciar el sector productivo turístico y su ubicación privilegiada en la costa mediterránea, estas regiones que han concentrado a más del 47%, que concentran a más del 47% de la población española, son generadoras de más del 57% del producto interior bruto andaluz.

En el actual contexto mundial, los servicios turísticos, logísticos e industriales desempeñan un papel estratégico, y nuestras comunidades poseen muchísimos atractivos para Europa. Pero creemos que no disponen de una adecuada conexión de alta velocidad, determinante no solo para la prosperidad y el desarrollo, sino también para el futuro de nuestras regiones y de nuestras comunidades nacionales.

La comunicación mediante alta velocidad, en ancho UIC, entre Andalucía, la Región de Murcia, la Comunidad Valenciana, Cataluña y la frontera francesa, yo creo que es una prioridad fundamental, para favorecer

la movilidad de las mercancías y de las personas entre las ciudades más dinámicas de España.

Creo que, además, sería una alternativa importante a ese eje de la frontera francesa Barcelona-Zaragoza-Madrid-Lisboa. Supondrá, sin duda, un incremento del atractivo de nuestras áreas metropolitanas, para las grandes operadoras internacionales de los sectores turísticos y de las mercancías.

En definitiva, señorías, el Corredor Mediterráneo es un eje prioritario como elemento de vertebración interna de la Unión Europea, y también como un elemento básico de conexión con terceros países, como por ejemplo el Magreb, mediante un adecuado acceso a los puertos del Mediterráneo español.

Sin embargo, el Corredor Mediterráneo sigue excluido en las infraestructuras estratégicas del Gobierno con una definición nítida y clara, sobre todo no incluida en el selecto grupo de proyectos prioritarios, tanto nacionales como europeos. Y, en este sentido, es importante recordar que Europa tiene necesidad de calificar y de clasificar en el año 2010 estos proyectos prioritarios, para que sean una realidad a partir de 2010.

Por lo tanto, creemos que el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Ministerio de Fomento debe incluir, de una manera nítida y clara, esta incorporación de ese eje mediterráneo, para luego estar con suficiente peso a la hora de exigirle a la Unión Europea esa declaración—repito—de eje prioritario, el Corredor Mediterráneo. Y cuando nosotros decimos Corredor Mediterráneo, desde la frontera francesa hasta Algeciras, no caemos en ningún error ni tenemos ningún lapsus, sino que nos ajustamos exactamente a la definición europea. Luego ya bien es sabido que tanto el propio Plan Estratégico como el PISTA andaluz, evidentemente, prolongaría la continuidad de Algeciras hasta Cádiz. Pero, en aras de ajustarnos exactamente a la definición de Europa, es el motivo por el cual se insiste, y así lo podremos ver a lo largo del debate, que Europa llama estrictamente Corredor Mediterráneo hasta llegar a Algeciras, probablemente por aquello del fin, el límite del mar Mediterráneo en el Estrecho de Gibraltar, no incorporando a Cádiz, aunque luego pueda ser objeto—repito—de la correspondiente prolongación.

Yo creo que fomentar la intermodalidad presenta un importante potencial del futuro. Diríamos más, es una pieza estratégica para el desarrollo de un sistema europeo, de un transporte más eficaz, medioambientalmente más sostenible, lo que resulta incomprensible que no fuéramos a apostar por esta infraestructura, la del Corredor Mediterráneo, que, haciendo una pequeña comparación, permitiría descongestionar más de veinticinco mil camiones de gran tonelaje diario.

El eje ferroviario del Mediterráneo es un factor clave para reducir las emisiones de CO_2 y lograr una mayor eficiencia energética sin ningún género de dudas. En 2002 el tráfico terrestre de larga distancia en el paso por los Pirineos orientales sobrepasó los cuarenta

millones de toneladas, y todas las previsiones indican que en 2010 esa cifra se doblará. Lo mismo ocurrirá con el tráfico transalpino y que, evidentemente, la ausencia de una alternativa ferroviaria eficaz supondría un aumento de camiones que daría origen a una congestión verdaderamente insostenible, y toda una serie de problemas medioambientales, económicos y de seguridad vial, ciertamente preocupantes.

El tren, señorías, es un medio de transporte que por sí mismo es sostenible, es el que menores externalidades negativas ambientales genera. Los datos son elocuentes: el tren solo emite el 0,2% de CO_2 , frente a un 55% que emiten los vehículos automóviles. Utiliza fundamentalmente energía de origen renovable, como la eléctrica, y el transporte de mercancías y de viajeros en tren solo consume el 1% de la energía que necesita todo el transporte en España. Además, hay que sumarle, también, la reducción de la contaminación sonora, que hoy día es un verdadero problema en nuestros pueblos y ciudades.

El Libro Blanco de la Comisión Europea también propone revitalizar el transporte ferroviario y ese desarrollo del eje ferroviario del Corredor Mediterráneo va a permitir, en línea con las directivas europeas, hacer economía en el consumo de energía, reducir las emisiones de CO_2 , ayudando, por lo tanto, a la Unión Europea a cumplir los objetivos y los compromisos de Kioto. Posibilita, por tanto, que las materias peligrosas puedan ser transportadas por tren, un medio de transporte infinitamente más seguro que la carretera, descongestiona carretera y autopista, lo que permitirá a los conductores ganar tiempo y aumentará la seguridad vial, coincidiendo con los deseos de la Comisión Europea de reducir el 50% de víctimas en las carreteras europeas de aquí a 2010.

Supondrá y desempeñará una función verdaderamente estratégica en dos sectores fundamentales para nuestra economía: el transporte de mercancías y el del sector turístico. La importancia económica del Corredor va más allá de las zonas que atraviesa directamente, su importancia reside en ser la conexión directa más rápida entre las regiones del mar Báltico, el mar del Norte y el Mediterráneo occidental, convirtiendo a El Estrecho de Gibraltar en un nodo de comunicación esencial entre Europa y el continente africano. Es, por lo tanto, un eje verdaderamente integrador de la Unión Europea, con una altísima incidencia intermodal; incide sobre más del 50% de la población y del Producto Interior Bruto de la Unión Europea—ratios incluso superiores a los de España, proporcionalmente—; estratégica, interconecta todos los corredores, este-oeste, y facilita el tráfico de la Autopista del Mar con el Norte de África.

Señorías, el impulso y la promoción del Corredor Mediterráneo permitirá crear un entorno favorable al desarrollo de las empresas, mejorar la competitividad y la fiabilidad de los procesos de aprovisionamiento y de la distribución de las empresas, así como contribuir,

decididamente y activamente, al desarrollo económico y de creación de puestos de trabajo de las regiones relacionadas con el corredor, un tema de tantísima necesidad en los días que vivimos. En definitiva, el Corredor Mediterráneo es sinónimo de más y mejores infraestructuras ferroviarias, que significa más progreso para todos los sectores productivos, mejores comunicaciones, menores costes del transporte por el acercamiento entre regiones, más cercanías de recursos como el agua y energía, y una apuesta medioambiental: su pleno desarrollo absorberá el 35% del tráfico terrestre.

Nuestra propuesta, señorías, va encaminada a instar para que la postura que hasta ahora el Gobierno de la Nación ha tenido tibia, en relación al PEIT —hoy hemos tenido la oportunidad de mencionar en varias ocasiones al PEIT—, en la cual tiene que quedar y darle prioridad a ese eje, mientras que en el PEIT sí figura como prioritario —repito— ese eje frontera francesa-Madrid-Lisboa, pues el insistir sobre ese eje mediterráneo que, en modo alguno, Andalucía puede quedar desenganchada de él.

Es cierto que las autoridades europeas han apoyado de alguna manera —unas veces más concretas y otras veces de una manera bastante más difusa y vaga— ese eje mediterráneo importante. En la reciente y última Conferencia Europea del Transporte, que se celebró en Marrakech, se consiguió que el anterior Comisionado Europeo, señor Barrot, lo definiera como esencial en las conexiones entre Europa y África. Posteriormente, sin embargo, vimos cómo en comparecencias de la Ministra Magdalena Álvarez y de la propia Secretaria de Estado, doña Josefina Cruz Villalón, se hablaba de que el corredor iría un poco detrás de lo que es la demanda, ¿eh? No podemos estar esperando que una demanda a diez años vista, de aquí a 2020, pudiera ser de alguna manera el hecho determinante de no apostar claramente por el corredor ferroviario mediterráneo.

Sin ningún género de dudas, la apuesta de Andalucía y el posicionamiento firme de Andalucía en defensa de ese Corredor Mediterráneo lo que hace es mejorar, de una manera importante, las posibilidades de nuestra Comunidad.

Termino, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, debe ir usted terminando.

El señor RAYNAUD SOTO

—Andalucía no puede ni debe desengancharse de este proyecto. La producción agrícola de Almería y Granada, el turismo de la Costa del Sol o la conexión

con África, a través del puerto de Algeciras, son poderosas razones para que el Gobierno andaluz considere prioritario el trazado del corredor hasta Algeciras, lo que supondría —repito— un elemento dinamizador de la economía y el empleo para toda Andalucía. Reclamar al Gobierno de la Nación la definición nítida y, sobre todo, llevar a cabo todas las gestiones posibles ante la Unión Europea para esta declaración de Corredor Mediterráneo nos parece que es una apuesta importante —y yo diría que decisiva— que, además, ratifica lo que, en un momento determinado, dice nuestro Plan de Infraestructuras, recientemente aprobado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

No estando presente ningún diputado del Grupo de Izquierda Unida, le corresponde la intervención ahora al representante del Grupo Socialista.

Señor Segura Vizcaíno, tiene usted la palabra.

El señor SEGURA VIZCAÍNO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el eje ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental, FERRMED, es el gran eje europeo en el desarrollo futuro de las infraestructuras del transporte y de la actividad económica. España está incluida en ese eje y la Junta de Andalucía también es socia de FERRMED.

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el plan PISTA 2007-2013, tiene marcados como objetivos, para mejorar los desplazamientos en nuestra Comunidad, con relación a las comunicaciones externas, crear 1.614 kilómetros de autovía y 1.016 kilómetros de ferrocarril de alta velocidad.

En cuanto a las comunicaciones dentro de Andalucía, entre otros objetivos, se establece crear servicios de ferrocarril de cercanías para 150 municipios con 5 millones de habitantes, y que el 90% de la población andaluza esté a menos de 55 minutos de una estación de ferrocarril de alta velocidad.

El fin del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía es lograr una red ferroviaria para el transporte de mercancías, que conecte a los grandes centros generadores de tráfico, es decir, los puertos y la red de área logística de Andalucía. Nuestra Comunidad tiene que conectarse con el exterior mediante tres grandes ejes: el eje occidental de la Ruta de la Plata, a través de la conexión de los puertos de Huelva y Sevilla con Extremadura; el eje central que, a través del Valle del Guadalquivir, conecte

todos los puertos andaluces con el nodo Linares-Baeza y con el resto de la península, y el eje mediterráneo, que contará con una primera conexión entre Almería y Murcia, que, a su vez, podrá comunicarse con el resto de Andalucía a través del eje ferroviario transversal. Este último eje nos une a la red ferroviaria europea, a través del corredor ferroviario del Mediterráneo, tanto a la red de mercancías como a la de viajeros.

El corredor ferroviario del Mediterráneo no será solo una prolongación de las líneas de trenes de alta velocidad que hay en marcha en Andalucía y en España, sino que supondrá el cierre completo de este corredor, a través del Mediterráneo, en Andalucía, desde la provincia de Almería hasta la de Cádiz. De ahí que se haya incluido este proyecto tanto en el PISTA como en el PEIT. Se tratará, por tanto, de un corredor de tráfico mixto, para viajeros y mercancías, que engarza así con la iniciativa de FERRMED.

Para contar con un sistema diversificado de corredores que permita aprovechar nuestras posibilidades hacia el exterior, la Junta está desarrollando el proyecto de la red de área logística de Andalucía, formado por instalaciones especializadas al servicio del transporte multimodal de mercancías. Estas instalaciones especializadas son los nodos portuarios de la bahía de Algeciras, Huelva, bahía de Cádiz, Málaga, Motril y Almería, y nodos interiores que actuarán como puerto seco, como son los de Córdoba, Granada, área central de Andalucía, próxima a Antequera, y puerta de Andalucía, Linares-Baeza-Andújar-Bailén.

Las prioridades del corredor ferroviario del Mediterráneo llevan a desarrollarlo, primero, entre Almería y Murcia, lo que supondrá la primera conexión de nuestra Comunidad con el arco mediterráneo europeo. En esta primera fase de inclusión de Andalucía en el Corredor Mediterráneo, en la conexión de la provincia de Almería hasta Murcia, hay que destacar que se han dado numerosos e importantes avances a este proyecto; el último de ellos ha sido la autorización, por parte del Consejo de Ministros del Gobierno de España, del inicio de las obras de los tramos Sorbas-Gafarillos, Gafarillos-Los Arejos, por 400 millones de euros. Además, hay que recordar que, en los Presupuestos Generales del Estado para 2009, se consignan más de doscientos millones de euros para la conexión de Andalucía, a través de Almería, con el arco mediterráneo europeo.

Tras esta primera fase, el corredor ferroviario del Mediterráneo se desarrollará en Andalucía con la conexión ferroviaria del puerto de Motril.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de su empresa pública Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ha licitado el concurso para la creación del estudio de la conexión ferroviaria del puerto de Motril, Granada. Esta actuación está encuadrada en el PISTA, y la redacción del estudio tiene un presupuesto base de licitación de casi medio de euros; en concreto, 480.000 euros.

La conexión ferroviaria del puerto de Motril tiene por objeto su consolidación como nodo logístico de transporte de mercancías, dado que su estratégica localización debe contribuir a potenciar la canalización, a través de esta instalación portuaria, de los flujos de mercancías generadas y atraídas por el ámbito de la costa granadina. En este sentido, el PISTA persigue que la red de área logística de Andalucía, en la que está incluido el puerto de Motril, disponga de una óptima conexión por ferrocarril con todos los nodos de transporte, como las terminales ferroviarias de mercancías, área de transportes de mercancías y también con aeropuertos. Esta conexión favorecerá una mayor eficacia técnica, económica y ambiental del transporte de mercancías.

Y, por último, para el desarrollo total del corredor ferroviario mediterráneo en Andalucía, se debe realizar, además de la conexión Almería-Murcia y de la conexión ferroviaria del puerto de Motril, la extensión de este corredor hasta Algeciras y Cádiz, pasando por la provincia de Málaga.

Como ustedes recuerdan, señorías, el Grupo Popular reclama hoy, a través de esta proposición no de ley, por un lado, que el Gobierno de la Nación defina los términos y la extensión del Corredor Mediterráneo, marcándolo como corredor prioritario en el Plan Sectorial de Transportes dentro del PEIT. Nosotros, el Grupo Socialista, pensamos que el Corredor Mediterráneo está recogido ya en la planificación del Estado, en lo que compete en Andalucía. Se recoge tanto el PEIT, el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Estado, como también se recoge el plan autonómico PISTA, como he comentado al principio de mi intervención; es más, incluso el Ministerio de Fomento está dando los pasos para avanzar en el enlace fijo del Estrecho. Además, tengo que recordar a sus señorías, sobre todo a sus señorías del Grupo Popular, que el motivo de la no inclusión de la prolongación del área prioritaria del Corredor Mediterráneo en toda Andalucía, entre otros. Puede ser que así lo prefirió el responsable de este asunto, un señor con mucha responsabilidad dentro del Partido Popular, que se encargó de elaborar la primera lista de zonas prioritarias del corredor, que se fijó el día 1 de octubre de 2003, como ha dicho anteriormente el Consejero, tras un largo proceso de negociación. Como les digo, ese es el responsable de la primera lista de zonas prioritarias del corredor ferroviario del Mediterráneo. Era del Partido Popular —de su partido concretamente, señor portavoz—, y fue él quien propuso solamente como prioritarios los tramos Almería-Taragona y Antequera-Granada. De esta forma, quedó sin aprobarse la conexión de alta velocidad para viajeros y mercancías en todo el corredor.

Me consta, y todos sabemos, que el Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero ha enviado varias propuestas en este sentido al Comisario Europeo, el señor Barrot, y a la Presidenta del Grupo de Alto

Nivel. Asimismo, en la Conferencia Euromediterránea de Transportes de Marrakech —a la que usted con anterioridad ha hecho mención—, en diciembre de 2005, el Comisario Barrot, en respuesta a la petición del Gobierno de España, en su trabajo comentó que el corredor ferroviario es esencial para la conexión entre el norte de África y Europa central, y en el informe emitido por el Grupo de Alto Nivel para la extensión de las redes transeuropeas a los países vecinos se incluyó una mención específica al Corredor Mediterráneo gracias al esfuerzo del Gobierno de la Nación.

Con esto queda claro que el Gobierno de España está trabajando de la mano del Gobierno de Andalucía para que el corredor ferroviario del Mediterráneo se desarrolle de la misma forma que se está haciendo en el resto de Europa.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Segura, le ruego que vaya terminando.

El señor SEGURA VIZCAÍNO

—Termino en un segundo, señor Presidente, diciendo que es fundamental que la estrategia de desarrollo del transporte de mercancías del área del Mediterráneo adopte una proyección de futuro basándose, sobre todo, en dotar al transporte ferroviario de mercancías del arco mediterráneo de las capacidades suficientes para ser realmente operativo en la escala regional, española y europea.

Y, señor portavoz, tendré mucho gusto, en la próxima fecha, cuando vea al señor Álvarez del Manzano, de comunicarle su apreciación sobre el tema del Ave en Vera.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Tiene la palabra, para cerrar esta proposición, el señor Raynaud Soto.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Bien, de la intervención del portavoz del Partido Socialista se desprende que, evidentemente, en el fondo del asunto, pues asumen como de importancia, y yo diría que de trascendencia para el futuro de Andalucía, la propuesta que presenta el Partido Popular,

y otra cosa distinta es el posicionamiento que tengan a la hora de emitir su voto, y que, sin duda, yo creo que va a estar condicionado, como suele ser habitual en el Partido Socialista, por de quién venga, de qué color político venga la propuesta que se trae a este Parlamento.

Nuestra propuesta, creo que suficientemente debatida en el fondo y de una importancia vital, lo que hace es ratificar un posicionamiento que, en contra de lo que es la venta de humo, a lo cual nos tiene acostumbrados el Partido Socialista, de llegar, de amagar pero no dar, pues, evidentemente, mucho hablar, pero, luego, a la hora real de los compromisos de financiación, de definir clara y nítidamente los proyectos, deja muchísimo que desear.

Y, yo, sinceramente, no lo acabo de entender, porque yo creo que este proyecto tiene que estar enmarcado como un proyecto prioritario de las redes extraeuropeas de transporte, y que, evidentemente, mientras más empujemos y mayor impulso podamos dar desde las distintas comunidades españolas, pues probablemente el efecto sería mucho mayor en la Unión Europea.

Se habla de que no hay duda de que el Gobierno apoya el Corredor Mediterráneo, e incluso dice el Gobierno que no es que nosotros estemos en contra. Es más, es que el Ministerio de Fomento ha dado un apoyo formal a Ferrmed en sus peticiones ante la Unión Europea.

Bien, yo les invito a sus señorías a que hagan y que den una lectura detenida al PEIT, y en ningún momento ustedes tienen como prioritario el Corredor Mediterráneo. Es más, hasta la figura 26, no aparece que dicho corredor se contemplará en el año 2020. Pero es que le voy a decir algo más: En esa misma comparecencia, el Director General de Ferrocarriles había dicho textualmente que solo si el tráfico aumenta de manera considerable se llevará a cabo. Yo me pregunto: ¿Cómo va a aumentar si no lo dotamos de la capacidad necesaria y suficiente? Pero, evidentemente —eso sí—, si la propuesta viene del Partido Socialista, la propuesta es buena; si la propuesta viene del Partido Popular, la propuesta no tiene valor para los andaluces. Pero, bien, allá ustedes si apoyan o no apoyan esta propuesta.

La propuesta de lo que habla es de ratificar el posicionamiento del Gobierno de la Junta de Andalucía de este Parlamento en el apoyo de ese corredor ferroviario; instar al Gobierno de la Nación para que, sin ningún género de dudas, llegue y apoye desde España lo que luego se puede pedir en Europa, y que, desde luego, quedaría muy devaluada si previamente no hay un posicionamiento claro del Gobierno español en la materia.

Yo, en este sentido, lamentar una vez más que comunidades españolas estén al frente de esa reivindicación, y —eso sí— que el señor pues se dedique a viajar a aquellos países que a él le gusta visitar:

Venezuela, Cuba, a Palestina... Eso sí que es un objetivo de los dirigentes del Partido Socialista. Pero, sin embargo, desgraciadamente, no veo fotografías del señor Chaves en reuniones con el Presidente de la Unión Europea exigiendo el apoyo de la Unión Europea a ese Corredor Mediterráneo, que repito que para nosotros es absolutamente vital, verdaderamente vital, por aquello de lo que es, desde el punto de vista hacia el norte, de nuestra unión con los países nórdicos y el centro de Alemania, pasando por Colonia, y, sobre todo —lo que es más importante—, tener un pie de estribo importantísimo en la comunicación del estrecho de Gibraltar. Y lo ha dicho el portavoz del Partido Socialista: es fundamental lo que es no solamente la alta velocidad, sino también el corredor de transporte por ferrocarril. Solamente tienen que echar un vistazo sus señorías en estos momentos a lo que es la cantidad de mercancía que se mueve por los puertos andaluces mediterráneos.

Señorías, solamente el total de mercancías en el año 2005, en los puertos andaluces que tocan el Mediterráneo, fueron 82.742.722 toneladas métricas. De ellas, por ferrocarril, tan solo se pudieron mover, entre el puerto de Algeciras y el puerto de Málaga, 762.281 toneladas métricas, menos del 1% del total de la mercancía que se mueve en los puertos andaluces. El resto, una cantidad absolutamente exponencial—39 millones de toneladas—, se transporta por carretera.

Yo creo que tenía una extraordinaria oportunidad el Partido Socialista de mostrar su coherencia; de llegar y de analizar que, en el Plan de Infraestructuras, el puerto de Algeciras se califica como el de mayor tráfico y crecimiento de España, es una pieza estratégica para el conjunto del sistema del transporte de Andalucía. «Su debilidad es la conexión ferroviaria». Eso lo dice el propio Plan de Infraestructuras, aprobado recientemente por el Gobierno de la Junta de Andalucía y por el Partido Socialista, por tanto.

El puerto de Málaga tiene funciones urbanas y un futuro prometedor en tráfico, como el turismo de crucero, el de contenedores y el de viajeros con el norte de África, conectado con ferrocarril, y, sobre el puerto de Motril, hoy hemos oído al Consejero hablar de las posibles conexiones terrestres, puesto que se especifica de él, como una de sus grandes carencias para su inserción en el arco mediterráneo...

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, le ruego vaya terminando.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, señor Presidente.

... que han limitado su crecimiento, y que debe resolverse a corto plazo.

A corto plazo, señorías, es a lo que yo les instaba a ustedes que se posicionaran positivamente en esta propuesta, y que, de alguna manera, en una intervención que debe estar mucho más allá que marcada por tintes políticos o de actuaciones sectarias, fuera una intervención, una actuación, un apoyo necesario para Andalucía.

Muchas gracias, señor Presidente.

8-08/PNLC-000232. Proposición no de ley relativa a la ronda de circunvalación en la carretera A-3200 a su paso por Azuel, en la provincia de Córdoba

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, parece ser que hay un acuerdo de votar todo al final.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la ronda de circunvalación en la carretera A-3200, a su paso por Azuel, en la provincia de Córdoba, proposición del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy una iniciativa en esta Comisión con la que pretendemos mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de un pequeño núcleo de población de la provincia de Córdoba, del norte de la provincia de Córdoba, en concreto del núcleo de Azuel, en el municipio de Cardeña; una mejora de condiciones de vida que va asociada, lógicamente, a la mejora de la estructura urbana de este núcleo de población. E intento explicarle, señoría, el motivo de la iniciativa.

Entre las reivindicaciones del conjunto de municipios de la zona norte de la provincia de Córdoba, reivindicaciones históricas en materia de mejora de carreteras; digo que, entre las reivindicaciones que han venido manteniendo en el transcurso del tiempo, figuraba una, que yo diría que casi ninguno pensábamos que íbamos a ver hecha realidad, y era la mejora del eje más al norte de la provincia de Córdoba, el que une los municipios entre Conquista, Torrecampo, El Guijo y Santa Eufemia, y que parte, precisamente, de la Nacional 412 en el núcleo de Azuel, un eje de

comunicación..., un antiguo camino del IRYDA que en el momento de las transferencias, pues, ni la Junta de Andalucía ni la Diputación Provincial, nadie se puede decir que quería asumir la titularidad durante un cierto periodo de tiempo. Afortunadamente, hace unos años, la Consejería de Obras Públicas y Transportes asumió este eje de comunicación como un eje importante para vertebrar el norte de la provincia de Córdoba, las comunicaciones entre estos municipios y, fundamentalmente, su actividad agrícola y ganadera. Lo incorporó a la red autonómica de carreteras —la actual carretera A-3200—, pero no solamente lo incorporó, sino que llevó a cabo unas actuaciones de mejora muy importantes. Esas mejoras han permitido que la comunicación entre los municipios y también el acceso de estos municipios a Córdoba mejore considerablemente.

Como les decía al principio, esta carretera, que parte de la Nacional 412, atraviesa el núcleo de la aldea de Azuel. Es una travesía que es muy estrecha, en algunos sitios ni siquiera llega a los cinco metros, con unas pendientes bastante elevadas y con curvas pronunciadas. Esto provoca importantes molestias a los vecinos e, incluso en algunas ocasiones, dificultades para los usuarios de la vía en la medida en que una parte del tráfico que transcurre por el municipio, por el núcleo de población, es un tráfico pesado derivado de la actividad agrícola y ganadera de la zona —fundamentalmente, grandes camiones que transportan pienso para el ganado—.

Parece evidente que, a pesar de que es un núcleo pequeño —viven pocas personas—, pues desde la Administración pública hay que poner en marcha los mecanismos para intentar resolver esta problemática que afecta a estos ciudadanos. En ese sentido, nosotros lo que planteamos es que se ponga en marcha el procedimiento de estudio, de alternativas y también de redacción del proyecto para permitir que este núcleo de población tenga en esta carretera una ronda de circunvalación, de manera que se evite el paso del tráfico por el núcleo, porque —como les decía al principio— presenta dificultades, crea problemas, incluso priva a este núcleo de población —se puede decir— del poco espacio público disponible para realizar una serie de actividades que, por nuestra climatología, afortunadamente, se pueden realizar durante mucho tiempo al aire libre. Por lo tanto, creemos que es importante. ¿Que probablemente se me dirá a continuación que es un tema menor? Probablemente. Visto aquí, desde el Parlamento, se puede interpretar así. Seguramente, visto desde el propio núcleo de población, visto desde Azuel, y desde los ciudadanos de Azuel, pues, probablemente, entiendan el porqué de esta iniciativa y, además, nos animen y nos alienten para que la hagamos realidad lo antes posible.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

No hay presente nadie del grupo de Izquierda Unida, por lo tanto, tiene la palabra el portavoz del Partido Popular, señor Fuentes Lopera.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, igual que afirmaba el portavoz del Grupo Socialista, coincido en que no es un tema menor. Yo creo que es un tema tan importante como el que más. Afecta a ciudadanos de Córdoba que tienen problemas y necesitan soluciones. Esta iniciativa constata una reivindicación histórica, reconoce un problema y plantea una intención tan lógica como imprecisa. Todo el mundo sabe en Córdoba los problemas que tiene el camino que en su día fue del IRYDA. Por cierto, hay que corregir ese gazapo que hay ahí, en la exposición de motivos, y que unía las poblaciones de Conquista, Torrecampo, El Guijo y Santa Eufemia. A nadie se le escapa que era un camino bastante enrevesado y que necesitaba de un arreglo para intentar comunicar esas cuatro localidades tan importantes para la provincia de Córdoba, que no por ello, aunque sean pequeñas, dejan de ser importantes, ¿no?

Una demanda que, como bien plantea la exposición de motivos de la iniciativa, fue atendida en su día, hace bastante tiempo, por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y de alguna forma intentó arreglar algunos tramos de esa A-3200. Ahora siguen surgiendo problemas a medida que van evolucionando los tiempos en cuanto a molestias de los vecinos y usuarios que ven cómo atraviesan por esa zona camiones pesados, camiones que, de alguna forma, reflejan la actividad ganadera de la zona. Se plantea —como digo— de forma bastante lógica, una ronda de circunvalación. Nosotros no podíamos de otra forma que decir que sí. Es decir, nosotros decimos sí a esta iniciativa, pero, señoría, vamos a plantear una reserva, y la reserva es que esto no sea un trompetazo, que esto no sea una iniciativa trompetera. Eso significa que se anuncian a bombo y platillo actuaciones que después no se cumplen ni en tiempo ni en forma, y, mucho menos, desde el presupuesto. Esperemos que eso no sea así. Son buenas las intenciones, pero siempre tenemos nuestra reserva de que se realice. ¿Y por qué decimos eso? Porque no queremos que esto sea una excusa para ganar tiempo y no hacer absolutamente nada; porque no queremos que esta iniciativa pueda ser un gesto que informe de una necesidad que están atravesando esos ciudadanos, que son tan ciudadanos como los que más porque pagan sus impuestos y necesitan buenas carreteras, y, señoría, no se atienda a la urgencia y

a la necesidad que demandan estos vecinos. Esa es la única reserva que nosotros ponemos encima de la mesa porque, de no ser así, señoría, estaríamos ante una ocurrencia, una buena ocurrencia que refleja la buena voluntad de un diputado, pero que no tiene reflejo, como digo, en un Gobierno, en sus previsiones y, sobre todo, en sus perspectivas presupuestarias. Señoría, yo creo que podíamos haber hecho un poquito más a la hora de hacer esta iniciativa ya que parte de un partido que sustenta al Gobierno. Si por parte de la Consejería hay intenciones de crear o hacer una circunvalación, se podía haber hecho un poquito más, además de anunciar estudios técnicos y la redacción de los proyectos necesarios para facilitar la construcción de la ronda de circunvalación de la carretera A-3200. No estamos hablando desde la oposición, estamos hablando desde el partido del Gobierno, que sustenta al ejecutivo, y se podía haber avanzado más si hubiese una buena voluntad en tiempo y en plazo. Esas son las dudas que arroja esta iniciativa que habla de la necesidad de iniciar proyectos y estudios para la construcción futura, pero no habla ni de presupuesto ni de plazos ni de compromisos fijos a lo largo de un escenario plurianual. Estamos hablando del mismo partido que sostiene al Gobierno y, como digo, se podía haber avanzado más. Porque de no ser así, como es lo que se ha hecho, además de plantear la lógica y la necesidad urgente de unas actuaciones en un tramo que antiguamente era del IRYDA y que comunica a Conquista, Torrecampo, El Guijo y Santa Eufemia, se puede quedar en una iniciativa imprecisa, vacía y que no lleve a ningún compromiso por parte del Gobierno. Quedaría, en definitiva, en agua de borrajas, y como pretendemos que eso no sea así, señoría, vamos a dar un voto de confianza a la voluntad que manifiesta el Grupo Socialista en Córdoba para que eso pueda ser una realidad. También les digo —y ya acabo, agradeciendo la benevolencia de la Presidencia— que estaremos muy pendientes, sobre todo, en los plazos y en la construcción de esa futura circunvalación que es la urgencia que tienen esos vecinos que —como digo, y acabo— no por ser de pequeños pueblos dejan de ser grandes ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes Lopera.

Tiene, para cerrar, la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, agradecer al señor Fuentes, como portavoz del Grupo Popular, la coincidencia en el análisis de la problemática. Yo creo que todos somos conscientes de que no solamente en Córdoba, sino en parte importante del territorio de nuestra Comunidad, pues hay pequeños núcleos de población que, aunque han mejorado como el conjunto de Andalucía en los últimos años, tienen mayores problemas, mayores dificultades para acceder a los servicios públicos o a una serie de prestaciones. Incluso, como se da en este caso, no es solamente la molestia que provoca el tránsito de vehículos, sino que se le está privando al núcleo de población del poco espacio público del que puede disponer para organizar ahí actividades propias y demás. Por lo tanto, creíamos y creemos que es una iniciativa importante y por eso la hemos planteado. Nosotros somos conscientes de que hay una planificación en la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en relación con lo que se llama el programa de rondas del plan Más cerca, que tiene una vigencia temporal, que se va a prolongar en dos años y que, precisamente, en esa prórroga del plan Más cerca es donde la planteamos; por eso planteamos en este momento esa iniciativa para que, en esa ampliación del plan Más cerca, sea una de las actuaciones que se contemple en la provincia de Córdoba. Evidentemente hay que empezar manifestando la voluntad política del Parlamento y del Gobierno en asumir esta actuación y, lógicamente, una parte primera, que no necesita de dotación específica, concreta y determinada, sino que se puede asumir por las partidas globales de estudios y proyectos, para empezar ese trabajo de analizar alternativas —el trazado más apropiado— y, lógicamente, redactar el proyecto. Lógicamente, cuando nosotros lo planteamos no es para salir del paso de nada, sino, simplemente, para empezar a trabajar en un tema que tendrá un recorrido —que todos trabajaremos para que sea el menor posible—, pero que, lógicamente, hay un compromiso firme y decidido del Grupo Parlamentario Socialista y, lógicamente, del Gobierno, en la medida en que, desde el Parlamento, va a suceder dentro de unos momentos, apruebe esta iniciativa...

Y que, lógicamente, no les quepa la menor duda de que, desde el Grupo Socialista y también desde el Grupo Popular, estaremos muy atentos para que esta iniciativa no sea una iniciativa de esta Comisión sino que, lógicamente, se empiece a trabajar inmediatamente en ella y esos estudios informativos, ese buscar el trazado más apropiado y la redacción del proyecto sea una realidad lo antes posible.

Ese es el motivo que nos mueve hoy aquí a traer esta iniciativa y yo estoy seguro de que si lo hacemos razonablemente bien, será un tema que podrá estar resuelto en un tiempo razonable.

Por mi parte, nada más. Agradecer la coincidencia en el análisis también de la propuesta planteada. Y, lógicamente, entender ese nivel de control y de exigencia por parte del Grupo Popular, que no le quepa la

menor duda, señor Fuentes, de que también lo vamos a ejercer desde el Grupo Socialista y, en concreto, este diputado que les habla.

Nada más, y muchas gracias.

8-08/PNLC-000256. Proposición no de ley relativa a transporte público y movilidad de los ciudadanos del Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Pasamos al siguiente punto, que es la proposición no de ley relativa al transporte público y movilidad de los ciudadanos del Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla.

Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Bueno, el Aljarafe es un lugar típico donde se ha cometido toda suerte de desastres urbanísticos, con consentimiento, desgraciadamente, de la Administración, que ahora todo el mundo se lamenta. Desastre urbanístico de todo tipo, quizás por estar muy cerca de Sevilla y sin previsión —como que al que edifica no le preocupa— de la salida que esa aglomeración ciudadana que está en esa zona —ya casi metropolitana, o metropolitana de Sevilla— es la zona del Aljarafe. Y, así, nos encontramos con que uno puede tardar horas en desplazarse en momentos punta del tráfico, para desplazarse a Sevilla, o al revés.

Ahora, hay una carretera que es polémica, que está en discusión desde 2003, que se está debatiendo por los diferentes pueblos afectados como Santiponce, Valencina, Camas, y que en su día se presentaron para su debate primero tres opciones, que se conocen popularmente por la opción 1, la opción 2 y la 3.

En un principio, hay un rechazo evidente, sobre todo, de Santiponce y Valencina, pero más de Santiponce, a la opción 1 y 2, que en un principio incluso el Ayuntamiento descarta. Y todo el mundo plantea que es la opción 3, porque las opciones 1 y 2 pasan tan cerca de zonas consolidadas del municipio de suelo urbano que afectarían gravemente incluso a entornos, desde el punto de vista paisajístico, de ruido, porque es una vía que se está hablando de 60.000 viajeros o vehículos posibles. Y que, por tanto, todo el entorno y las agrupaciones más interesantes, como es la pla-

taforma «Aljarafe Habitable», han defendido como la peor de las opciones.

Entonces, nosotros hacemos esta proposición no de ley para defender la número 3, porque creemos que es la que más rechazo ha tenido. Ha habido más de trescientas alegaciones; ha habido alegaciones en Valencina; ha habido alegaciones también por distintas asociaciones, sobre todo, en Santiponce. Y, aunque tiene una dificultad, que es el arranque de esa tercera opción en Camas, sin embargo, creemos que el impacto es mucho menos importante que el que hace en Santiponce. ¿Y por qué hace menos impacto? Porque, bueno, el arranque viene desde un núcleo industrial que ya está separado de Camas, no es que lo separe esa vía; está separado en kilómetros y en perspectiva de futuro. Nosotros pensamos que la opción menos mala es la tercera y, por eso, la defendemos.

Y luego, nuestra proposición no de ley plantea, sobre todo, que el tema del Aljarafe es el ferrocarril. Hemos estado hablando esta mañana de ese tema, se habla del ferrocarril pero nunca se concreta. Y los presupuestos, tanto en los presupuestos en donde tiene que aparecer, desgraciadamente, el ferrocarril de cercanías no contempla, ni con la intensidad ni con los presupuestos ni con la rapidez en la ejecución, estos trenes de cercanía, que sí que evitarían el intensísimo tráfico en esa zona y la aglomeración que el cuello de botella que está significando este tema ahora mismo para Sevilla y su entorno.

Por tanto, pensamos que la mejor opción sería el ferrocarril. Esta vía de carretera ya se va a realizar. Tal vez, si se hubiera apostado antes por el ferrocarril, la hubiera hecho menos necesaria. Pero, una vez que estamos en la situación que estamos, al menos, planteamos que inmediatamente se aborde el tema del ferrocarril, que creemos que es la mejor solución. En cualquier caso, defendemos la opción tercera y defendemos la apuesta por el ferrocarril de manera inmediata.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gordillo.

La Mesa ha recibido dos enmiendas por parte del Grupo Popular: una, de adición, y, otra, de modificación, a las que ha dado el visto bueno. Luego le rogaré al señor Gordillo que, posteriormente, que se pronuncie sobre ellas.

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

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Para manifestar, efectivamente —tal y como ha indicado el Presidente de la Mesa—, que hemos presentado dos enmiendas a la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida Los Verdes y que, con independencia de ello, coincidimos plenamente en el fondo del asunto y en la propuesta que presenta la alternativa denominada número 3, y que todo el mundo conoce como la más próxima al trazado del ferrocarril Sevilla-Huelva.

Coincide ese posicionamiento con una proposición no de ley presentada por mi grupo y que estaba pendiente de debatir, y también con unas actuaciones, con una petición de información de la Consejería de Cultura sobre posibles intervenciones en el desdoble de la A-8077, que paso a explicar muy brevemente.

Nosotros consideramos que, efectivamente, el diseño del trazado es el que menos afecta, desde el punto de vista urbanístico; es el que menos impacto tiene, desde el punto de vista de afecciones etnológicas y arqueológicas a los restos que planteaba el Ministerio, y, es una buena alternativa para lo que se ha denominado en llamar la «Autovía del Aljarafe», una autovía verdaderamente fundamental, que contribuiría conjuntamente con el ferrocarril, para desbloquear, para aliviar el tráfico que, en estos momentos, soporta la A-49 en todo el tramo del área metropolitana de Sevilla.

Nuestras dos enmiendas van dirigidas, fundamentalmente, la primera, a que esa voluntad, esa decisión de designar esa alternativa tenga un compromiso concreto en los plazos, en el calendario, que no sea exclusivamente un brindis al sol. Decía mi compañero en la anterior intervención que, efectivamente, hay una decisión y una voluntad política manifiesta contemplada en los presupuestos. Creemos que por su longitud, por su no escasa complejidad en la ejecución, el plazo que proponemos es más que suficiente para que, a lo largo del próximo año 2009, 2010 y 2011, esa autoría, la autovía del Aljarafe, pueda ser una realidad.

Y, en segundo lugar, lo que también proponemos es que, por supuesto, se desista del desdoble de la A-8077. Ese desdoble fue un desdoble que entró de rondón, cuando se planteaban esas posibles alternativas y nos vimos sorprendidos, como la mayoría de las entidades, de los ayuntamientos, de las corporaciones locales, de las entidades conservacionistas, de las propias entidades de conservación del patrimonio, cómo, sorprendentemente, la A-8077 se desdoblaba con una anchura impropia, teniendo en cuenta la construcción de esta posible autovía, con la instalación allí de un carril Bus-Vao, con la instalación de una reserva para un posible paso del tranvía, etcétera, etcétera.

Yo creo que, afortunadamente, la Consejería de Cultura tendrá ya en su poder los informes arqueológicos y etnográficos que demostraban que sería una agresión de todo punto verdaderamente inaceptable para ese desdoble de la A-8087.

Esa es nuestra enmienda de adición, en la cual creemos que, conjuntamente con la construcción de la carretera nueva del nuevo trazado que tendrá que ser Autovía del Aljarafe, se hace desde todo punto innecesario el desdoble de la A-8077, así como la A-3402, que une Castilla de Guzmán con Castilleja de la Cuesta, y que, efectivamente, estaba en un grado de afección casi del mismo nivel que en zonas catalogadas 1.1, que la anterior 8077.

Por lo tanto, desde el Grupo Popular, manifestar nuestro apoyo a la propuesta presentada por Izquierda Unida.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, el señor Muñoz.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el anteproyecto relativo a la variante de Valencina de la Concepción, en Camas, tiene un ámbito de análisis más amplio que el que se definía en el estudio informativo inicial entre Castilleja de Guzmán y Camas.

En este sentido, es importante destacar que la nueva variante que se plantea para la carretera A-8077 asumiría la funcionalidad de la variante inicial que estaba contemplada para el tramo de Castilla de Guzmán-Camas y de la variante noroeste de Valencina, que permitió una conexión entre la carretera A-8077 y la Sevilla 3407, Valenciana-Santiponce, sustituyéndose estas dos actuaciones que se contemplaban en el programa MAS CERCA por la variante que es objeto del anteproyecto.

Por ello, decirles a los dos grupos que nos han precedido que las alternativas uno y dos que se han estudiado en el anteproyecto no se estudiaron en el estudio informativo previo y, por tanto, nunca pudieron ser desestimadas en aquel momento. A partir de ese momento, evidentemente, la Consejería de Obras Públicas, a través de la Delegación Provincial de Sevilla, durante todo el trámite de la redacción y desarrollo del anteproyecto se ha reunido en múltiples ocasiones —reuniones de carácter informativo, evidentemente— con los alcaldes del Aljarafe norte, con asociaciones, con plataformas vecinales, evidentemente, porque son totalmente imprescindibles este tipo de reuniones, y ahí se les ha dado información del desarrollo del estudio informativo. Al final, después de estas cuestiones, evidentemente, que se han planteado múltiples ale-

gaciones, yo creo que casi cuatro mil alegaciones, en principio, la alternativa número uno ha resultado la que se ha seleccionado, no en base a criterios políticos ni a posicionamientos de grupos, evidentemente, totalmente legítimos, sino porque creo que, por ejemplo, yo no me siento facultado para decir técnicamente, evidentemente, cuál es la alternativa que es la más ociosa. Pero, evidentemente, se ha seleccionado la alternativa número uno, sobre la base de un riguroso análisis multicriterio que se desarrolla en el anteproyecto, teniendo en cuenta, evidentemente, muchos condicionantes de todo tipo: urbanísticos, medioambientales, arqueológicos, funcionales, los análisis del tráfico, cuestiones geotécnicas, inversión del trazado, la rentabilidad..., y, al final, pues se ha optado por esta alternativa, además de otra serie de cuestiones, de las que la alternativa número tres, que es la que nos trae aquí el Grupo de Izquierda Unida, tiene graves inconvenientes. Tiene, entre ellos, complejidad de conexión con el enlace de Camas, correspondiente a la autovía A-66, dando lugar a trezados que serían delicados desde el punto de vista de la seguridad vial, siendo también muy compleja la definición técnica del enlace. Por ello, el titular de dicho enlace, que en este caso es el Ministerio de Fomento, no estaba dispuesto a permitir una conexión de insuficiente capacidad para la nueva variante. Por otro lado, no dispone de un corredor limpio lo que es la zona de Camas, para poder conectar la nueva variante con el enlace correspondiente a la A-66 en dicho municipio. Y, en este sentido, es importante destacar que se tendría que cruzar la carretera Camas-Santiponce, como bien ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, cuyos márgenes están totalmente consolidados por desarrollos industriales. Pero, en definitiva, señor Gordillo, es una segregación lo que le decía antes, independientemente de que sean industrias, ¿no?

La alternativa número tres, al final, en su tramo inicial de Valencina, discurría por una zona de mayor inestabilidad geotécnica, según, evidentemente, los estudios que se han realizado en el anteproyecto.

En cuanto al tramo final de la alternativa número uno, seleccionada, a su paso por Santiponce, que parece que es el problema mayor que se plantea, en el proyecto de construcción que es necesario redactar se estudiaría —y es lo que se ha acordado— una optimización del trazado en planta y alzado, para minimizar los efectos de ruidos y medioambientales que pudiera haber sobre la población de Santiponce, teniendo también en cuenta dicho proyecto todos los condicionantes, evidentemente, ambientales que están pendientes de definir en la preceptiva autorización ambiental unificada.

También teniendo en cuenta las alegaciones formuladas por la Delegación Provincial de Cultura, el proyecto de construcción estudiaría la sección, tipo y el eje definitivo de la carretera, con objeto de no afectar al suelo no urbanizable de protección paisajística vin-

culado al Bien de Interés Cultural que es el monasterio de San Isidoro del Campo.

En este sentido, también hay que tener en cuenta que el tramo final de Santiponce —la alternativa uno— se apoya sobre el viario ya existente, que permite la conexión entre la antigua nacional 630 y la autovía A-66.

La alternativa número uno, que es la seleccionada al principio, es, considerando el escenario final de la red viaria de la corona metropolitana de Sevilla, mucho más lógica que la alternativa número tres, ya que tendría conexión con la futura ronda intermedia, la SE-35, que define el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla.

En definitiva, señorías, como resultado de la información pública, en principio se concluye que la redacción del proyecto de la variante se desarrollará con la opción seleccionada en el anteproyecto, teniéndose en cuenta todos los condicionantes existentes, incluidos los aportados, evidentemente, por las alegaciones, priorizando, por supuesto, siempre lo que es el interés general sobre el interés particular. Y, como consecuencia de esta fase de información pública, se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tronco de la carretera A-8077.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes, como saben sus señorías, para cada actuación de carretera contrata una actuación específica de restauración paisajística, que, en este proyecto específico, la restauración paisajística, además de tener en cuenta los condicionantes que define, evidentemente, la Delegación de Medio Ambiente, se contemplarán actuaciones tendentes, como ya he dicho anteriormente, a minimizar el posible impacto acústico y visual que la alternativa pudiera tener sobre las viviendas tanto de Santiponce o el entorno del monasterio de San Isidoro del Campo.

En cuanto a los siguientes puntos, el punto 2 y el 3 de la iniciativa, yo pienso que, con el debate que hemos tenido hoy, no haría falta el segundo punto que plantea la iniciativa, que es una obviedad, evidentemente, lo que es el fomento de otras opciones de transporte, la movilidad y el transporte público, con lo cual no haría falta esto.

Y, en cuanto a la puesta en funcionamiento de la máxima prioridad del tren de cercanías, pues, sus señorías en esta Comisión conocen perfectamente lo que se está haciendo en esta cuestión. La Consejería de Obras Públicas está desarrollando, en principio, las prolongaciones tranviarias de la Línea 1 del metro de Sevilla, para alimentar, incluso, la propia Línea 1, ampliando la zona de cobertura del metro de Sevilla en las poblaciones de la corona metropolitana. Estas conexiones saben que son..., las conocen, pero lo reitero: la de Alcalá de Guadaíra, que están en fase de obras los dos primeros tramos; la de Dos Hermanas, que está en proyecto constructivo en su fase final y licitación ya

de las obras, y el Aljarafe, proyecto constructivo en fase de redacción y un tramo con obras adjudicadas.

El tranvía del Aljarafe, también se ha hablado ya bastante en esta Comisión por dónde discurre: las poblaciones de Coria, Palomares, Mairena, San Juan, Bormujos, Tomares, Gines, Castilleja de Guzmán, Valencina.

Evidentemente, está todo previsto en distintos procesos administrativos, con lo cual, pues, en ese sentido, vamos a votar que no a la iniciativa, en base a las cuestiones y argumentos técnicos que ha aportado para lo que es la variante y en base a que los dos puntos que vienen en la iniciativa, pues, evidentemente, están puestos en marcha y es uno de los objetivos de la Consejería de Obras Públicas.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Muñoz.

Para cerrar este punto, tiene la palabra el señor Gordillo, rogándole que se pronuncie sobre la aceptación o no de las enmiendas presentadas.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Bueno, pues le voy a hacer caso, señor Presidente.

Lo primero que voy a hacer es que me voy a pronunciar, y acepto ambas, ambas enmiendas, porque me parece que las dos complementan lo que aquí se ha planteado.

En segundo lugar, por lo menos la experiencia que yo estoy teniendo es que yo no veo nunca, aunque sea una cosa obvia, y aunque el Gobierno diga que está en condiciones de actuar —me refiero, por ejemplo, al tema del ferrocarril—, si la iniciativa no viene del PSOE, se vota que no. Entonces, yo creo que votar a todo que no no tiene mucho sentido. A cosas que yo he escuchado que en otros ámbitos se vota que sí, aquí se vota que no.

Yo no sé si eso es una consigna del aparato del partido o a qué obedece. Si el ferrocarril es bueno, si pedimos que se fomente el ferrocarril en El Aljarafe y en la zona metropolitana de Sevilla, pues se puede pedir la votación punto a punto y se hace así: a esto digo que sí y a lo otro digo que no. No, no, es que no, porque parece que, si lo trae la oposición, puede ganar puntos a la hora de que algún día se haga aquello que la oposición trae y que coincide con el Gobierno. Yo, de verdad, no entiendo esa lógica, pero, en fin, maestros tiene la Iglesia y, entonces, pues se hace así sistemáticamente, cosa que no entiendo.

En cuanto al tema de si se conocían las variantes 1 y 2, sí se conocían desde un principio, porque este debate... Bueno, yo lo he conocido más de cerca últimamente, pero esto se viene debatiendo desde 2003, ¿eh?, y el ayuntamiento, además... En Santiponce hay un pronunciamiento, y había una opción, con un dibujo concreto, de la opción 1, de la opción 2 y de la opción 3, y allí todo el mundo dijo solo la opción 3 y se rechazaron, incluso por el Ayuntamiento, la 1 y la 2, y también se coincidía en eso en Valencina, y, bueno, ya le he dicho yo que la Plataforma Aljarafe Habitable, que es una plataforma que se mueve en ese ámbito, que son gente donde hay gente de mucha cualificación, que no son cuatro locos que andan por ahí planteando cosas, sino que son gente bastante respetada en este ámbito, bueno, también optaba por la opción 3, y sí conocían —y digo que hay arquitectos, que hay técnicos, que hay gente con mucha preparación—, rechazaban la opción 2 porque pensaban que es la que menos impactos tenía. Y, sobre todo, en concreto, con esta gente de la plataforma de El Aljarafe, con la que yo he tenido la oportunidad de hablar, ellos nos decían, porque es la que ellos temían también, que la opción 1, que es muy parecida a la 2, podía generar, precisamente, un efecto llamada en el campo otra vez de la construcción.

Es decir, que aquí todo tiene efecto llamada. Ahora, con la crisis, a lo mejor menos, pero parece que uno de los problemas por los que se rechazaba, además del impacto de todo tipo desde el punto de vista medioambiental, también planteaban el efecto de llamada a las grandes constructoras, en una zona cerca de Sevilla, ¿eh?, cerca de la autovía, de esa autovía de El Aljarafe y cerca de Sevilla, que era un punto donde se iba a comprar suelo. Ya se hablaba de que había algunas empresas —yo no sé si ya se habrán retirado, pero había, y yo no las voy a citar porque no sé si se habrán retirado, pero que en aquel momento se hablaba de empresas— que ya estaban comprando suelo, no sabemos si en conexión con ayuntamientos, si porque tenían alguna información o por qué, pero ya había gente, grandes empresas inmobiliarias que estaban comprando suelo en los alrededores de esa opción 1, o 1 y 2, que son bastante parecidas.

Y, luego, aquí se ha hablado del monasterio de San Isidoro del Campo, que, bueno, que es una zona declarada de interés turístico y de interés cultural, y, bueno, a l que sí afecta la opción 1. Entonces, yo creo que el trazado 3, por lo menos por la información también... Yo digo que tampoco soy un especialista, pero, por la información que a mí me han dado, por la información que a mí me han dado también, y porque he estado hablando también con arquitectos, he estado hablando con gente que se mueve en ese mundo y he hablado con las asociaciones que se están moviendo, sobre todo en Santiponce —también en Valencina, pero más en Santiponce—, que les parece un disparate la otra

opción. Entonces, bueno, ustedes mandan y ustedes deciden, a fin de cuentas: espero que su decisión no sea un error. Nosotros creemos que es un error.

Y, luego, no entiendo el que sobre los otros puntos, como se dan por sabidos, el PSOE no se pronuncie, no diga que sí, que los trenes de cercanías tienen que desarrollarse en esa zona y de manera urgente.

En fin, eso es lo que yo tenía que plantear.

8-08/PNLC-000331. Proposición no de ley relativa a la señalización de puntos negros en carreteras

El señor PIZARRO NAVARRETE VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gordillo.

Pasamos a la última proposición no de ley del Partido Popular, sobre la señalización de puntos negros en carreteras.

Tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

La Dirección General de Tráfico define como punto negro «el emplazamiento de una calzada de la red de carreteras en la que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas, teniendo una separación máxima entre uno y otro de cien metros». A partir de esa definición de punto negro, según la estadística más reciente, oficialmente se habla, en el año 2007, de 802 puntos negros en España.

Creo que tan solo el pronunciar ese número, el enunciar esos 802 puntos negros, y, consecuentemente de ello, el número de víctimas, nos lleva, aunque sea muy someramente, a una pequeña reflexión: que es necesaria una clara investigación en relación a los puntos negros, no solamente en España, sino en Andalucía. Eso permitiría, señorías, en primer lugar, disponer de un banco de datos de dónde están exactamente esos puntos negros a través de la coordinación entre la Dirección General de Tráfico y nuestra Comunidad Autónoma; podríamos tener un retrato de las características y de las zonas más proclives a la presencia de puntos negros; se podrían sacar conclusiones claras de cómo proceder a su eliminación de una manera científica; tendríamos datos para que no se construyera —y eso es muy importante—, con la posibilidad de que se pudieran crear puntos negros —creemos que eso es importante desde el punto de vista proyectual, el que los proyectos contemplaran las medidas necesarias para que nunca más se hiciera una carretera

en Andalucía que luego pudiera tener o dar lugar a un punto negro—, y, por supuesto, habría que estudiar no solo los accidentes, sino también los incidentes y los conflictos que se originan en esos puntos. Eso es importante, porque muchas veces no tiene las características de accidente, pero sí de accidentes menores, denominados «incidentes» o «conflictos».

Sin ningún género de dudas, el origen de los puntos negros es muy diferente. Los puntos negros están vivos y tienen mucho que ver con un defecto en vía, como puede ser un mal trazado, un mal peralte, una mala adherencia, un cruce mal diseñado, una mala señalización, o bien, desde el punto de vista de lo psicosocial, en lo cual, por ejemplo, la aparición de un centro comercial, de una discoteca con anuncios luminosos llamativos, una nueva zona de atracción, puede dar origen a que una carretera que inicialmente no tenía un punto negro como tal puede originar la creación de un punto negro en su trazado.

Señorías, en el año 2007, como he dicho, la Dirección General de Tráfico detectó 802 puntos negros en toda España. El número de accidentes con víctimas en esos puntos negros fue de 3.289 víctimas; el número de muertos en el año 2007, 134, y el número de heridos en el año 2007, 5.269 personas heridas.

Por lo tanto, yo creo que a esta, diríamos, proliferación de puntos negros sin ningún género de dudas tenemos que poner todo nuestro esfuerzo, para convertir los puntos negros en puntos blancos. Y podrán preguntarse sus señorías qué es un punto blanco desde el punto de vista de la seguridad vial. Pues bien, más de veinticinco kilómetros de carretera en los que, durante un periodo mínimo de cinco años, no se haya producido ningún accidente con víctimas.

Yo creo, señorías, que ese debe ser el objetivo de todos nosotros: el convertir los puntos negros que pueda haber en un momento determinado en Andalucía en puntos blancos, que contribuirán, sin ningún género de dudas, a la disminución de víctimas, y que son, sin ningún género de dudas, un auténtico azote en nuestra sociedad.

Hablábamos de 802 puntos negros en España, 244 puntos negros en Andalucía. La media de puntos negros por provincia, 18,6 puntos negros por provincia andaluza. Sevilla es la segunda en el listado de puntos negros, detrás de Madrid, con 63 tramos en los que fallecieron 10 personas. Cádiz y Granada también están en los primeros puestos del ranquin, de ese ranquin maldito de puntos negros. En esos 244 puntos negros se han producido 968 accidentes, y, por cada punto negro en Andalucía, se producen casi cuatro accidentes, y más de cuatro muertos por cada 100 accidentes. Desgraciadamente, señorías, ninguna provincia andaluza figura en el registro de menor concentración de accidentes. Por lo tanto, somos también una comunidad huérfana de esos puntos blancos a los que yo hacía mención en mi intervención hace unos segundos.

Es lógico que se haya producido un movimiento social y ciudadano importante. Desde el Real Automóvil Club de España, desde la Fundación del Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil y desde la Fundación Española para la Seguridad Vial se están apoyando campañas con uno u otro nombre: la campaña *Ponle freno*, la campaña —parecida a ella— que reclama a las distintas Administraciones la colocación de señales advirtiendo del punto negro o tramo peligroso, tal como está sucediendo en estos momentos en algunos países europeos, fundamentalmente en Francia, y con un resultado positivo.

Se hace, por tanto, necesario, señorías, redoblar los esfuerzos por parte de las Administraciones para adoptar medidas que tiendan a disminuir la pérdida de vidas humanas en las carreteras y en los puntos negros. Este es el sentido, este el fondo de la intención de nuestra propuesta: que desde el Parlamento de Andalucía se inste al Consejo de Gobierno a incrementar las actuaciones y las medidas necesarias, dotándolas de la financiación oportuna, para eliminar los puntos negros existentes en la red de carreteras de titularidad autonómica, lógicamente, identificándolas, señalizándolas convenientemente hasta su desaparición, que debe ser el punto final.

Y, segundo, impulsar un acuerdo con las Administraciones —en este caso, central y locales—, a fin de que adquieran el compromiso decisivo y decidido de colocar este tipo de señales en las carreteras que sean de su competencia. Fundamentalmente —y pongo un especial énfasis en ello—, colaboración con las Administraciones locales, ayuntamientos y diputaciones que, en un momento determinado, pueden ser los que pueden estar más necesitados de la colaboración por parte de la Junta de Andalucía.

Termino, señorías, haciendo una llamada de atención en este tema. Si se fijan en accidentes y víctimas por provincias en el año 2007, pues, vemos que la provincia de Almería tuvo en el global de la provincia 1.124 accidentes con víctimas. Pero de esos 1.124 accidentes con víctimas, pues hubo en carretera 59 muertos y en zonas urbanas, 17. De ahí nuestra insistencia de... Les pongo solo el ejemplo de Almería por no hacer más larga mi exposición, pero los datos, evidentemente, lo encabezan, en concreto y desgraciadamente, la provincia de Cádiz, donde en zona urbana hubo 23 muertos a lo largo del año 2007. De ahí —repito— la importancia de que la colaboración entre las distintas Administraciones sea decisiva y sea fundamental. Ese es el sentido de nuestra proposición, que espero que tenga el apoyo unánime de la Cámara.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Bueno, este es uno de los casos en los que yo estoy totalmente de acuerdo. Y alguien me puede acusar de que «ya está la pinza». Esas son las barbaridades que en este mundo versallesco de la política se dan, ¿no? Yo me distancio del PP en que yo quiero la reforma agraria y ellos no, en que yo creo en la empresa pública y ellos creen en la privada, en que yo estoy por otro modelo de desarrollo y ellos no, etcétera. Pero a mí me parece que, cuando alguien tiene la razón —y en este caso, me parece que es absolutamente racional y razonable lo que está planteando el señor portavoz del PP—, pues nosotros le vamos a votar que sí, sin complejos.

¿O es que la verdad está siempre en un grupo y en otro no? Y me gustaría coincidir mucho con el PSOE también y, de hecho, coincido en muchas cosas. En otras, no. Y, como es gobierno, me peleo más, porque es el gobierno y es lógico. Si fuera el gobierno del PP, me pelearía más con el PP. Puedo coincidir con un partido o con otro, y eso es lo que hay que hacer.

A mí me parece que el tema de los puntos negros, pues es una realidad como la copa de un pino. ¿Por qué se dan esos puntos negros? Pues casi siempre por lo mismo, siempre anda el dinero de por medio. Es decir, los puntos negros muchas veces se dan porque, a lo mejor, quitar una curva significa un gasto más alto y, desgraciadamente, pues...; o porque se sigue el trazado de una carretera, que es más fácil seguir ese trazado que tener que hacer un trazado nuevo, etcétera.

Pero, en cualquier caso, lo que hay es que evitarlo. Y, por supuesto, nosotros vamos a apoyar con entusiasmo esta iniciativa del PP. Si la trajera el PSOE, también la apoyaríamos de la misma manera. Por tanto, nuestro voto va a ser positivo.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Gordillo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Blanco.

El señor BLANCO ROMERO

—Gracias, señor Presidente. Señorías.

La Ley de Carreteras de Andalucía indica que es competencia de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de su Dirección General de Carreteras, la proyección, construcción, conservación

y explotación del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial regula las competencias del Ministerio del Interior en relación con el tráfico. La seguridad vial en las carreteras es competencia de la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio de Interior, órgano de la Administración General del Estado, que viene desarrollando campañas genéricas para sensibilizar a la opinión pública con el objetivo de que disminuyan los accidentes de tráfico, e, igualmente, campañas específicas para reducir la siniestralidad de las motos.

En la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, se tienen en cuenta las recomendaciones de seguridad vial en la creación de infraestructuras, en la conservación de carreteras y en los programas de seguridad vial que se impulsan desde la Dirección General de Carreteras.

La seguridad vial es uno de los objetivos prioritarios de la Consejería de Obras Públicas en las actuaciones que se llevan a cabo en las carreteras de la Comunidad Autónoma y, más específicamente, en las que se están ejecutando dentro del plan Más Cerca.

La Junta de Andalucía, dentro de las labores de conservación y explotación de la red, tiene en marcha un programa de seguridad y calidad vial, en el que se identifican y se proponen soluciones para eliminar los que denominamos «tramos de concentración de accidentes». Son aquellos que presentan un riesgo de accidentes significativamente superior a la media y en los que una actuación de la mejora de las infraestructuras puede conducir a una reducción significativa de la siniestralidad. Se han identificado, concretamente, 24 tramos en la red de titularidad autonómica, 16 en la red intercomarcal y ocho en la red básica, en los que se han previsto actuaciones específicas, con un presupuesto estimado de 11,5 millones de euros, con los que se acometen mejoras de señalización y balizamiento, tratamiento de enlaces e intersecciones, mejora de firmes y peraltes, tratamiento de accesos y mejoras de trazado.

Por lo que se refiere al Gobierno de España, hay que resaltar que se está incrementando la inversión en la modernización de la red viaria de su competencia, que supone el 15% de las carreteras de este país, para mejorar con ello la seguridad de sus usuarios. Partíamos de una red de 8.000 kilómetros de autovía cuando llegamos al gobierno los socialistas, y al final de esta legislatura serán 12.000 kilómetros.

El Ministerio de Fomento está trabajando en tres planes: la erradicación de puntos negros, con el compromiso de eliminar todos en la legislatura; el Plan de seguridad en túneles, y el Plan de seguridad de barreras, atendiendo singularmente a las barreras especiales para motos. En la pasada legislatura, se eliminaron 498 puntos negros y en esta se pretenden eliminar 776. En estos momentos, por ejemplo, se está actuando en la carretera Jerez-Dos Hermanas para eliminar algunas curvas peligrosas.

Por primera vez en la historia del parlamentarismo español existe en el Congreso de los Diputados una Comisión destinada a abordar la seguridad vial, que se ha convertido en una de las máximas prioridades del Gobierno de Zapatero. La siniestralidad se está reduciendo y eso significa que la política de la Dirección General de Tráfico está funcionando; lo que se traduce en que la ciudadanía se está concienciando sobre el problema. El Ministerio de Fomento, en materia de seguridad vial, ha incrementado su presupuesto en un 83%, para adecuar la señalización horizontal y vertical, para mejorar el alumbrado y reponer el firme.

La provincia de Cádiz, en Andalucía y en España, es un referente por el considerable número de concentraciones de motoristas en torno a los campeonatos mundiales y nacionales de motociclismo, por tener uno de los registros más elevados de parque móvil de dos ruedas y por tener un alto índice de accidentes de motos. En 2007, se produjeron 29 fallecidos en turismos y 23 en vehículos de dos ruedas, aunque se trata de un índice que está descendiendo en este año.

Una iniciativa socialista en el Congreso solicita al Gobierno que, dentro del II Plan de Barreras de Seguridad, priorice la instalación de barreras especiales para motos en las provincias de Cádiz, Barcelona y Valencia —es decir, en las carreteras de titularidad estatal más concurridas por los motoristas—. En los lugares donde existen estas barreras se reduce el número de víctimas mortales en un 40%.

Por parte de la Junta de Andalucía, dando cumplimiento a una resolución aprobada el 12 de abril de 2007, fruto de una proposición de ley que presentó el Grupo Socialista, el colectivo de motoristas está teniendo una participación muy activa en el conjunto de propuestas que la Dirección General de Carreteras ha planificado y que ya está desarrollando.

Entre las principales medidas que se están ejecutando destacaría: la instalación de sistemas de protección para motoristas en las barreras metálicas de seguridad, adaptación progresiva de las instalaciones a la reciente normativa y recomendaciones sobre el sistema de contención, es decir, las terminaciones y soportes.

En segundo lugar, las instalaciones de pavimento con gran capacidad de adherencia o agarre en los últimos 100 metros de las intersecciones donde haya señalizaciones de stop o ceda el paso.

Y, en tercer lugar, la señalización con cartelería específica de precaución en las carreteras más frecuentadas por motoristas.

Señorías, para 2009, el conjunto de actuaciones de mejora de seguridad vial para motoristas que se van a ejecutar va a suponer una inversión de ocho millones de euros y se concreta en las siguientes medidas. En primer lugar, se van a instalar 40.000 metros de sistemas de protección para motoristas en curvas de las carreteras de la red autonómica. En segundo lugar, se van a dar tratamientos superficiales de alta

adherencia en más de veintiséis mil metros cuadrados de pavimentos, unas 45 intersecciones y cruces con el objetivo de superar en esta legislatura el tratamiento de las intersecciones del 75% de las carreteras más frecuentadas por los motoristas.

Señorías, de lo anteriormente expuesto, podemos sacar algunas conclusiones de interés, desde la consideración de que cualquier víctima de accidente es una pérdida irreparable. Antes quisiera precisar que, en este debate que nos ocupa, hay que tener presente la relativa importancia del estado de las vías en las causas de los accidentes: el 30% tiene su causa en las velocidades inadecuadas, el 22% en infracción de las normas de circulación, el 21% en distracciones de los conductores, y, menos del 1% del estado de las vías. Esto nos lleva a considerar que hay que evitar culpabilizar a las Administraciones públicas de los accidentes. La responsabilidad del conductor y el estado del mantenimiento del vehículo, que también depende del usuario, son de vital importancia en la seguridad vial.

Por lo que se refiere a la iniciativa que nos ocupa, consideramos que es imprecisa, oportunista y extemporánea, porque no concreta las actuaciones; llega tarde al pretender impulsar una actuación de la Administración que ya se está ejecutando, y, asume un protagonismo oportunista e inmerecido. El compromiso de los gobiernos socialistas de Andalucía y España de eliminar, en esta legislatura, todos los puntos de concentración de accidentes, que actualmente están detectados en las carreteras del Estado y de la Comunidad Autónoma, la hace innecesaria.

Señoría, su iniciativa llega tarde, porque el compromiso de los gobiernos socialistas en mejorar la seguridad vial se ha puesto ya de manifiesto en el constante incremento de los recursos presupuestarios destinados a la mejora de las infraestructuras de comunicaciones y el transporte, especialmente en los tramos de mayor riesgo, con el firme propósito de su eliminación en la presente legislatura, tanto por parte del Gobierno de España como de la Junta de Andalucía.

Las estadísticas de accidentes demuestran cada año la eficacia de las políticas desarrolladas en materia de seguridad vial, en relación con las campañas publicitarias centradas en la educación y concienciación de los conductores. Las modificaciones legales, entre las que destaca el carnet por puntos, y la agilización de los procedimientos administrativos relativos a las sanciones a los infractores, sin olvidar el gran esfuerzo inversor en materia de infraestructuras que hemos señalado.

Por esta y otras razones, manifestamos nuestro voto contrario a la iniciativa que nos ocupa. La proposición no de ley lleva implícita una valoración negativa de los gobiernos socialistas que no podemos asumir porque no es justa. Y, en cualquier caso, contestar al proponente, en el sentido de que la redacción de los proyectos de las carreteras es una responsabilidad

técnica y se ajusta a unas normas constructivas, con sus prescripciones técnicas correspondientes relativas a radio, de cobertura, altura de vía y arcenes.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Blanco, le ruego que concluya.

El señor BLANCO ROMERO

—Atiendo al señor Presidente, ya he terminado. Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Blanco. Para cerrar, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias.

Ver para creer. Llega tarde, llega tarde, señor Blanco. Nuestra iniciativa es extemporánea, es inoportuna, y viene cargada de valoración negativa del Partido Socialista Obrero Español. Dígaselo usted a sus compañeros socialistas del Senado, que hace trece días aprobaron una iniciativa idéntica, por aclamación, en el Senado de España; idéntica, en el Senado de España, por asentimiento.

Le leo literalmente, señor portavoz del Partido Socialista: «Impulsar un acuerdo con las Administraciones autonómicas y locales, a fin de que adquieran el compromiso decisivo de colocar este tipo de señales en las carreteras que sean de su competencia». Por asentimiento. Voto favorable del Partido Socialista.

Por lo tanto, sus compañeros de Madrid habían apreciado en esta moción del Senado una gran carga negativa contra el Partido Socialista. Su nivel de sectarismo es tal, señores del Partido Socialista, que no tiene límites, que no tiene límites. Usted es capaz de montar un discurso de la nada, un discurso contradictorio, un discurso que no va con la propuesta, a hablar de las barreras de los motoristas, que ha sido objeto de otro debate y que no es lo que nos ocupa. Estamos hablando de puntos negros de los accidentes, sin decir si esos puntos negros son de bicicletas, de motos, de camiones, de tractores, o de vehículos, o de peatones. Y usted pretende enmascarar con tal de no darle la razón al Partido Popular, eso es lo que a ustedes les caracteriza, no ya en este mandato, sino

a lo largo de la trayectoria que vienen ustedes gobernando en España.

Y, claro, dirán ustedes que, bueno, han ganado ustedes las elecciones y que, por lo tanto, aquí se hace lo que ustedes digan. Miren, ustedes tenían una oportunidad, la oportunidad de llegar y de evitar probablemente que existieran víctimas en las carreteras de titularidad autonómica andaluza, apoyando esta moción y exigiéndole al Gobierno de la Junta de Andalucía que llegara y asumiera el compromiso.

Además, tiene suficiente financiación en los presupuestos porque, fíjense, solo para adecuación y seguridad vial hay para los presupuestos del año 2009, 179 millones de euros. Qué poco le hubiera supuesto a la Junta de Andalucía el compromiso del señor Rodríguez Zapatero, que dijo literalmente que el 2% sobre el valor patrimonial de las vías sería dedicado a la señalización y a la evitación de accidentes, señor Rodríguez Zapatero, el 2% sobre el valor patrimonial de las vías. Cómo hubieran ustedes quedado con el señor Rodríguez Zapatero, votando sí a esta propuesta. Cómo hubieran ustedes quedado con sus compañeros de Madrid, votando sí a esta propuesta, donde ¿ustedes me pueden buscar una sola línea, un solo párrafo, una sola coma, una letra donde haya algún tinte sectario y cargado contra el Gobierno socialista? ¿Ustedes interpretan en que incrementar actuaciones y medidas necesarias dotándolas de la financiación oportuna, identificándolas convenientemente hasta su desaparición, eso es un marcado carácter sectario? ¿Impulsar un acuerdo con las Administraciones, tanto con la del Estado como con las locales, diputaciones y ayuntamientos, sin hablar de colores de ayuntamientos, eso es una actitud sectaria? ¿Eso tiene un tinte contra el Partido Socialista?

Desgraciadamente, los únicos a los que se les mancha, a ustedes, la piel con el tinte sectario son ustedes. Señores del Partido Socialista, tengan mayor limpieza de miras, miren más allá del horizonte, salgan de este muro que ustedes controlan férreamente; miren más allá, vean en un momento determinado lo que es bueno para Andalucía, sin tener en cuenta si

viene de Izquierda Unida, si viene del Partido Popular, venga de donde venga. Trabajen, que es su obligación, por el bienestar, la prosperidad y, sobre todo, en este caso más importante, la seguridad de todos los andaluces.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Bien, una vez que se han debatido las cuatro proposiciones no de ley, vamos a pasar a las votaciones de cada una de ellas.

La primera que vamos a votar es la relativa al Corredor ferroviario del Mediterráneo.

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.

Segunda proposición, proposición no de ley relativa a la ronda de circunvalación en la carretera A-3200, a su paso por Azuel, en la provincia de Córdoba.

Se inicia la votación.

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

Tercera proposición, relativa al transporte público y movilidad de los ciudadanos del Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla, con las dos enmiendas que han sido asumidas por el proponente.

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.

Cuarta proposición, relativa a la señalización de puntos negros en carreteras.

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.

Bien. Pues, muchas gracias a todos, y 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

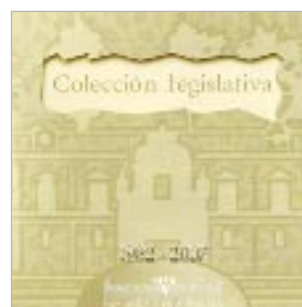
SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

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.

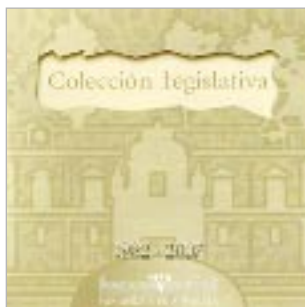


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

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/ Andueza núm. 1
41009-Sevilla

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

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



PRECIOS

CD-ROM O DVD

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



© Parlamento de Andalucía

